



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Mai 2021

DREAL Bourgogne- Franche-Comté

Etude sur les attentes et enjeux perçus des professionnels privés de
la logistique en Bourgogne-Franche-Comté

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Nathalie MATTIUZZO

Tél. : 01 42 46 82 14

E-mail : nmattiuzzo@samarcande.fr –

n.mattiuzzo@inddigo.com



www.inddigo.com





REDACTEUR

Christophe RENARD - Chargé d'études Sénior

Ligne directe : 01 42 46 87 03

E-mail : crenard@samarcande.fr – c.renard@inddigo.com

Et

Nathalie MATTIUZZO

Directrice d'études

Ligne directe : 01 42 46 82 14

E-mail : nmattiuzzo@samarcande.fr – n.mattiuzzo@inddigo.com

CONTACT ADMINISTRATIF

Nathalie MATTIUZZO

Ligne directe : 01 42 46 82 14

E-mail : nmattiuzzo@samarcande.fr – n.mattiuzzo@inddigo.com

Tout droit de reproduction et représentation sont réservés et la propriété exclusive d'INDDIGO SAS et de SAMARCANDE SAS, y compris les textes et les représentations iconographiques, photographiques. L'utilisation, la reproduction, la transmission, modification, rediffusion ou vente de toutes les informations reproduites sur ce document (articles, photos et logos compris) ou partie de ce document (texte y compris) sur un support quel qu'il soit, ou encore la diffusion sur un site internet par le biais d'un groupe de discussion, forum ou autre système ou réseau informatique que ce soit, et ce dans le cadre d'une utilisation à caractère commercial ou non lucratif, sont formellement interdites sans l'autorisation préalable et écrite de la société INDDIGO SAS

SOMMAIRE

1	LA DEMARCHE ENGAGEE PAR LA DREAL	5
1.1	CONTEXTE GENERAL.....	5
1.2	OBJECTIFS POURSUIVIS	7
2	METHODOLOGIE D'ECHANTILLONAGE	8
3	LES GRANDS TRAITES DE LA LOGISTIQUE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ.....	10
3.1	UN TERRITOIRE LOGISTIQUE DE CONTACT ET DE TRANSIT	10
3.2	UNE DYNAMIQUE LOGISTIQUE REGIONALE MODESTE MAIS CONFORME A SA POPULATION ET A SON ECONOMIE	11
3.3	UNE EVOLUTION CHRONOLOGIQUE SEMBLABLE A LA FRANCE	14
3.4	LES ENTREPOTS LES PLUS RECENTS SUR L'AXE DIJON – MACON, LE SENONAI ET LE NORD DU JURA.....	15
3.5	DES ENTREPOTS PLUS PETITS QUE LA MOYENNE NATIONALE.....	16
3.6	UN TAUX DE PLATEFORMISATION PLUS BAS QUE DANS D'AUTRES REGIONES	17
3.7	UN TERRITOIRE MULTIMODAL.....	19
3.8	62 000 EMPLOIS LOGISTIQUES EN REGION	22
4	SYNTHESE DES ENTRETIENS.....	24
4.1	LES THEMATIQUES ABORDEES	24
4.2	TABLEAU SYNTHETIQUE DES REPONSES OBTENUES	25
4.3	LA PERCEPTION DES ATOUS-FAIBLESSES DE LA REGION	30
4.4	UN ENJEU TRANSVERSAL, NEUF ENJEUX THEMATIQUES.....	33
5	DECLINAISON DES ENJEUX PREPARATOIRES AUX ATELIERS	44
5.1	L'EMPLOI ET LES DIFFICULTES DE RECRUTEMENT	45
5.2	L'AMENAGEMENT LOGISTIQUE.....	47
5.3	MULTIMODALITE ET DURABILITE DE LA LOGISTIQUE	49
5.4	CONSTRUIRE UNE IDENTITE LOGISTIQUE	52

1 LA DEMARCHE ENGAGEE PAR LA DREAL

Le présent rapport concerne la réalisation d'une étude sur les attentes et enjeux perçus des professionnels privés de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté. Les résultats de cette démarche seront utilisés par la DREAL pour la formation de groupes de travail appelés « Ateliers Régionaux de la logistique » en vue de définir les actions que pourraient conduire les acteurs publics conjointement ou non avec les acteurs privés.

1.1 CONTEXTE GENERAL

1.1.1 UNE PERIODE CHARNIERE QUI INVITE A REPENSER LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT AU SEIN DES ENTREPRISES ET DES TERRITOIRES

La Stratégie France Logistique 2025 et ses travaux préparatoires (Conférence pour la logistique) ont mis en exergue **l'importance de la logistique pour la compétitivité des entreprises et des territoires**. En 2019, le rapport dit Daher-Hémar « *Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable* »¹ réaffirme **l'importance des enjeux et, en particulier, de ceux qui tiennent à la connaissance du fait logistique, à la gouvernance nationale et locale et à la facilitation (réglementation et procédures administratives), à la fluidité des portes d'entrée mondiales et à l'aménagement**. Via la création de la Plateforme France Logistique, il assoit la nécessité de démarches partenariales entre acteurs publics et acteurs privés. Il confère parallèlement un rôle important aux délégués d'axes (dont l'axe Méditerranée - Rhône - Saône) comme partenaires et territoires majeurs de la mise en œuvre du plan d'actions. Enfin, il invite à **une vision plus systémique de la logistique** face aux écueils d'une vision en silos :

- ✓ des stratégies passées, publiques et privées, qui ont largement favorisé la route et la consommation de grands espaces,
- ✓ des logiques de desserrement de la logistique qui se sont réalisées sans cohérence globale, sans schéma d'ensemble et qui ont assez largement ignoré les modes alternatifs de ce sorte qu'elles posent aujourd'hui la question de la reconnexion entre grande logistique et logistique urbaine, parcours principaux et derniers km routiers,
- ✓ des modes alternatifs, et en particulier le transport ferroviaire qui traversent une crise structurelle de grande ampleur, et plus globalement des modes alternatifs qui présentent des parts de marché modestes au regard de celle de la route,
- ✓ une logistique stratégique mais qui souffre d'un déficit d'acceptabilité et d'image, de concurrence d'usages (sur les infrastructures, en matière de mobilisation du foncier,...).

La complexité des questions qui se posent et qui interrogent la collectivité au sens large, les interactions qui sont en jeu (entre acteurs, entre fonctionnalités, entre échelles de réflexion) appellent

¹ <https://www.e-tlf.com/2019/09/16/rapport-sur-la-competitivite-de-la-chaine-logistique-eric-hemar-patrick-daher/>

dont une vision globale et systémique qui ne réduise pas la logistique aux problématiques d'acheminement ou même d'entrepôts mais qui englobe l'ensemble des enjeux d'aménagement, de développement économique et d'emplois et de transition énergétique.

C'est également le sens des ambitions du premier CILOG (Comité Interministériel de la Logistique) de décembre 2020 :

- ✓ soutenir la décarbonation du transport de marchandises,
- ✓ accompagner la reprise d'activité des entreprises de la filière,
- ✓ favoriser la construction d'entrepôts logistiques compétitifs et efficaces d'un point de vue environnemental,
- ✓ préserver l'attractivité de la France dans la construction d'entrepôts logistiques,
- ✓ simplifier le passage des marchandises aux points d'entrée et de sortie de notre territoire.
- ✓ promouvoir un écolabel flux logistique pour acheminer les marchandises vers les chaînes logistiques les moins carbonées des ports français.

1.1.2 UNE LOGISTIQUE PERFORMANTE POUR REpondre A DES EVOLUTIONS PROFONDES

En parallèle, **les nouvelles formes de distribution et de consommation** (notamment au travers du e-commerce, des circuits courts et des filières de recyclage), les politiques de ré-industrialisation et de valorisation des ressources locales, les besoins du BTP dont les besoins ont crû (rénovation-grands projets) et les flux se sont complexifiés (matériaux biosourcés, multiplication des sources d'approvisionnement, gestion des flux urbains), la structuration de l'économie circulaire, sont autant de défis auxquels la logistique doit s'adapter en :

- ✓ innovant par de nouvelles organisations, de nouvelles technologies, de nouveaux matériels de transport, de stockage, de préparation des commandes,....,
- ✓ en repensant :
 - la desserte en zone dense,
 - les liens entre zone dense et zone de grande logistique,
 - la densification et la mixité des activités, au sein des zones et au sein des sites eux-mêmes,
 - les services offerts sur les zones,
 - la mutualisation (des flux et des équipements en matière de logistique urbaine, en termes de développement de services et d'acteurs ferroviaires de type Opérateurs Ferroviaires de Proximité,...),
 - le recours aux modes alternatifs dans les organisations longues distances et au service de la desserte urbaine dense.

1.1.3 LA LOGISTIQUE A L'INTERFACE DES STRATEGIES DES FIRMES ET DES TERRITOIRES

L'ensemble des problématiques évoquées auxquelles s'ajoute celle, transversale, de la compétitivité, interpellent la collectivité au sens large. Acteurs publics et institutionnels disposent de leviers et agissent (de manière plus ou moins ordonnée) pour favoriser les modes alternatifs, optimiser le développement logistique, inciter au verdissement des flottes et aux démarches de mutualisation, ou encore renforcer les dispositifs de formation, ...

Parallèlement, les entreprises demeurent maîtres de leurs choix modaux et de localisation et leurs pratiques, leurs architectures logistiques ou encore leurs stratégies commerciales et de production qui

les sous-tendent demeurent d'essence fondamentalement privées. Ceci est d'autant plus vrai que, parallèlement, la valorisation des démarches vertueuses (notamment d'usage des modes alternatifs) reste faible.

Construire une ambition suppose donc **d'associer acteurs publics et privés dans des processus de concertation et de co-construction et de partager une vision identique de la réalité**. Cela suppose donc une phase de connaissance, d'appropriation et de rapprochement d'enjeux communs.

1.2 OBJECTIFS POURSUIVIS

1.2.1 UNE CAMPAGNE D'ENTRETIENS POUR PREPARER DE FUTURS ATELIERS

La présente mission s'inscrit dans ce processus de concertation. Elle a pour objet de définir – avec les entreprises de la filière transport et des autres filières de l'économie - les enjeux logistiques (infrastructuraux, de services aux entreprises, de service de transport, d'emplois, ...) auxquels elles font face ou doivent s'adapter et d'aider l'équipe projet de la DREAL à construire des ateliers autour de thématiques fédératrices. De manière corollaire, les entretiens ont donc également eu pour effet de communiquer auprès des entreprises sur la démarche engagée par la DREAL et de tester leur intérêt pour ce type de journée ou demi-journée d'échanges.

1.2.2 LE CHOIX D'UNE APPROCHE QUALITATIVE

L'objectif des entretiens conduit à adopter une approche qualitative. Il s'agissait en effet de pouvoir échanger avec les entreprises, de faire émerger des enjeux, d'identifier des pratiques innovantes, d'enregistrer des attentes vis-à-vis des acteurs institutionnels et non de quantifier un phénomène. Pour des raisons identiques, les entretiens ont tous été menés par des experts, en capacité de réagir, de reformuler, de faire évoluer les questions en fonction des analyses des interviewés.

1.2.3 20 ENTRETIENS TELEPHONIQUES

20 entretiens téléphoniques avec des professionnels privés de la logistique de la région Bourgogne-Franche-Comté ont été conduits. Ces entretiens ont été réalisés **entre novembre 2020 et janvier 2021** par téléphone ou en visio conférence.

Les prises de rendez-vous ont donné lieu à plusieurs prises de contact et relances par mail ou téléphone, avec l'aide de la lettre de mission fournie par la DREAL (Cf. Annexe 1). Le guide d'entretien (Cf. Annexe 2), construit par Samarcande et validé par la DREAL, a parfois été envoyé aux interlocuteurs à leur demande. Il a ensuite été administré de manière qualitative, c'est-à-dire en laissant la libre parole aux interlocuteurs. Toutes les questions ont néanmoins été posées pour chaque entretien.

Les personnes interrogées sont des responsables de sites, des responsables logistiques, des représentants ou présidents de fédérations de filière. Chaque entretien a duré en moyenne 1 heure.

2 METHODOLOGIE D'ECHANTILLONAGE

L'échantillon – par sa taille – ne prétend pas à la représentativité statistique.

Un travail de segmentation a cependant été réalisé afin de prendre en compte la diversité des rôles occupés au sein de la chaîne logistique (transporteur-prestataires logistiques /chargeurs industriels et commerciaux) et la spécificité des territoires.

Le travail de préparation de l'enquête a été réalisé en étroite collaboration avec la DREAL afin d'optimiser le taux de réponse et d'atteindre les objectifs fixés.

Echantillonnage et construction de pôles

L'échantillon a été coconstruit dans le cadre de réunions de travail (entre Samarcande et l'équipe projet de la DREAL) et d'échanges avec les partenaires consulaires (CCI).

Les entreprises intégrées à ce fichier l'ont été en fonction des plusieurs critères :

- Leur notoriété,
- Leur ancrage territorial fort,
- Le nombre d'emplois,
- Le dynamisme économique,
- Les actions connues en faveur de solutions transport ou logistique, ...

Des entreprises ont été ajoutées durant la phase d'enquête ; certains interlocuteurs nous ayant orientés vers d'autres entreprises qu'ils jugeaient pertinent d'interroger.

Sans prétendre à la représentativité statistique, deux critères ont été retenus pour prendre en compte la diversité du territoire et des entreprises :

- ✓ le rôle des acteurs au sein de la chaîne avec deux catégories d'acteurs :
 - **Les industriels et représentants de fédérations professionnelles** représentant les donneurs d'ordre des transporteurs et logisticiens et exerçant en leur sein des activités logistiques internalisées et des opérations de contrôle et d'élaboration de stratégies. 2 fédérations interprofessionnelles ont également été interrogées au regard de leur connaissance des enjeux des filières qu'elles représentent.
 - **Les transporteurs, logisticiens et grands distributeurs.** En effet, la professionnalisation des métiers logistiques à partir des années 1980 a conduit à l'émergence d'acteurs de renom, réalisant des prestations pour des clients industriels ou commerciaux. Les grands distributeurs ont été associés à ces acteurs de la logistique externalisée en raison de l'élargissement croissant de leur rôle (en particulier lorsqu'il s'agit d'acteurs du e-commerce qui deviennent de véritables prestataires).
- ✓ Une répartition géographique permettant de prendre en compte des spécificités territoriales au regard de la logistique. Quatre pôles ont ainsi été dessinés selon un découpage qui n'est pas administratif mais géologique :
 - **Le pôle central Dijon – Beaune – Dole**
Il constitue le cœur de la logistique régionale et concentre, sur un espace réduit, la majeure partie des surfaces logistiques régionales. Il est limité par les autoroutes A31 Dijon Beaune / A36 Beaune – Dole / A 39 Dijon – Dole. Il constitue un pôle accueillant

à la fois des logistiques exogènes et des logistiques endogènes. Il est marqué par le poids économique de Dijon.

- **L'axe Val de Saône**, entre Beaune (même si la Saône ne passe pas formellement à Beaune mais un peu plus à l'Est) et Mâcon via Chalon-sur-Saône. L'influence lyonnaise est présente au Sud. C'est un axe qui a une cohérence car s'appuyant sur l'A6. La logistique ne s'y est pas trompée puisque beaucoup d'entrepôts, notamment du e-commerce, s'y sont implantés ces dernières années. Les territoires du Creusot et de Montceau-les-Mines sont intégrés à cet axe.
- **Les « périphéries »** ou les « bordures ». Il s'agit d'un pôle multi géographique, composé du nivernais (marqué par l'influence parisienne et ligérienne), du sénonais et de l'auxerrois (dans l'influence parisienne), du Sud du Jura et du Sud du Doubs (marqués par une influence helvétique). Ces espaces régionaux, pleinement et administrativement en Bourgogne-Franche-Comté, ont tous des influences extérieures. C'est ce qui les unifie, même si leurs profils logistico économiques sont différents. Ainsi, par exemple, Sens présente un profil attractif pour des logistiques exogènes, alors que Pontarlier ou Lons-le-Saunier accueillent des logistiques plutôt endogènes, liées à la petite industrie.
- **L'axe franc-comtois** : de Dole à Belfort et Montbéliard via Besançon, s'appuyant sur l'A36. La Haute-Saône (Vesoul) est incluse dans ce pôle de logistique plutôt endogène et espace contact entre le territoire Dijonnais et Alsacien.

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'entreprises interrogées par type.

	Pôle 1 : Dijon, Beaune, Dole	Pôle 2 : axe Val de Saône	Pôle 3 : les périphéries	Pôle 4 : l'axe franc comtois	Total
Industriel, Fédération	3	2	2	3	10
Transporteur, logisticien, grand distributeur	3	4	2	2	10
Total programmé	6	6	4	4	20
<i>Réalisé</i>	6	6	4	4	20

3 LES GRANDS TRAITS DE LA LOGISTIQUE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

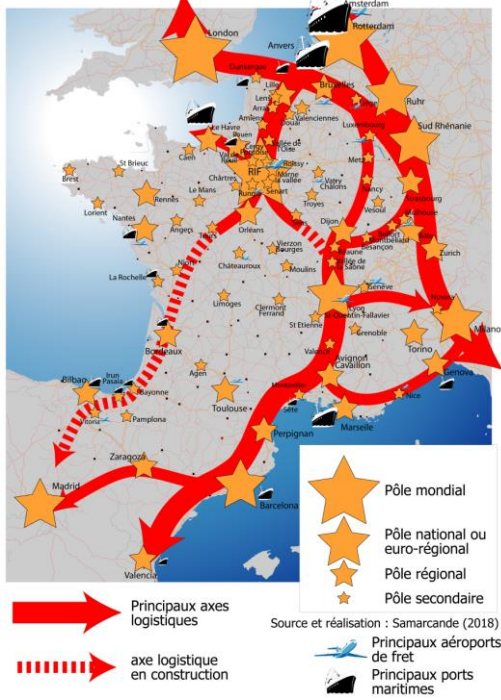
3.1 UN TERRITOIRE LOGISTIQUE DE CONTACT ET DE TRANSIT

La structure géographique de la logistique française est globalement organisée autour d'un axe fort, le corridor Lille-Paris-Lyon-Marseille (LPLM) qui relie le Benelux à Marseille, en passant par Paris et par le couloir Saône-Rhône, et sur lequel se branchent plusieurs axes transversaux. Cette « diagonale logistique » représente, suivant les années, entre 50 et 80 % des transactions immobilières recensées par les acteurs de la logistique. Elle est en pointillés dans l'Yonne, département essentiellement de transit et accueillant encore peu d'entrepôts entre Sens et Beaune.

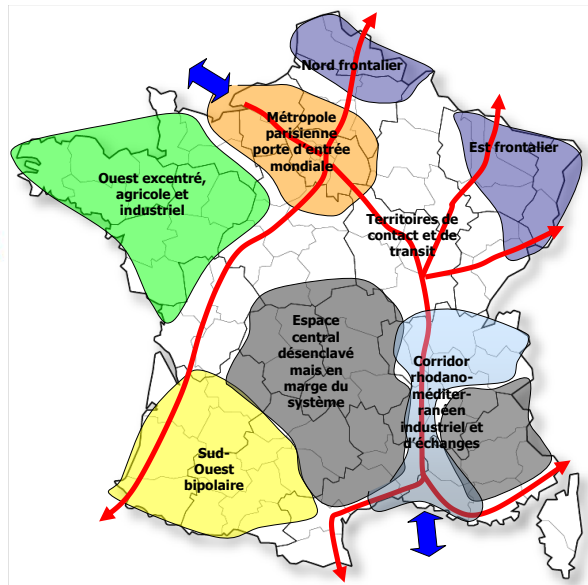
La Côte d'Or entre Dijon et Beaune est le cœur de ce dispositif en Bourgogne-Franche-Comté, où deux autres axes logistiques convergent : vers le Nord et la Lorraine (l'axe Mosellan, suivant l'A31), et vers l'Est (l'axe franc-comtois, suivant l'A36).

La région Bourgogne-Franche Comté est considérée comme territoire de contact et de transit (source : Rapport pour le PIPAME, Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations économiques, « Territoire et mutations économiques : une approche spatiale de la logistique pour une nouvelle gouvernance », Philippe Duong, Samarcande). Les territoires de contact et de transit sont des espaces moins marqués économiquement et démographiquement, car ne bénéficiant pas d'activités industrielles puissantes ou de métropoles structurantes. Il s'agit de territoires influencés parfois écartelés entre plusieurs territoires plus puissants (Paris, Lyon). Ils sont, par ailleurs, marqués par une géographie favorisant le passage, les échanges et le transit. Ils accueillent de nombreuses infrastructures de transport (route, fer, fleuve) souvent sur des corridors d'échanges nationaux ou européens et constituent souvent des nœuds ou carrefours importants. Ils bénéficient d'une demande logistique endogène plus limitée que dans d'autres grands territoires voisins et fondent beaucoup d'espoirs sur la logistique exogène car se considèrent comme très bien placés d'un point de vue géostratégique.

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes

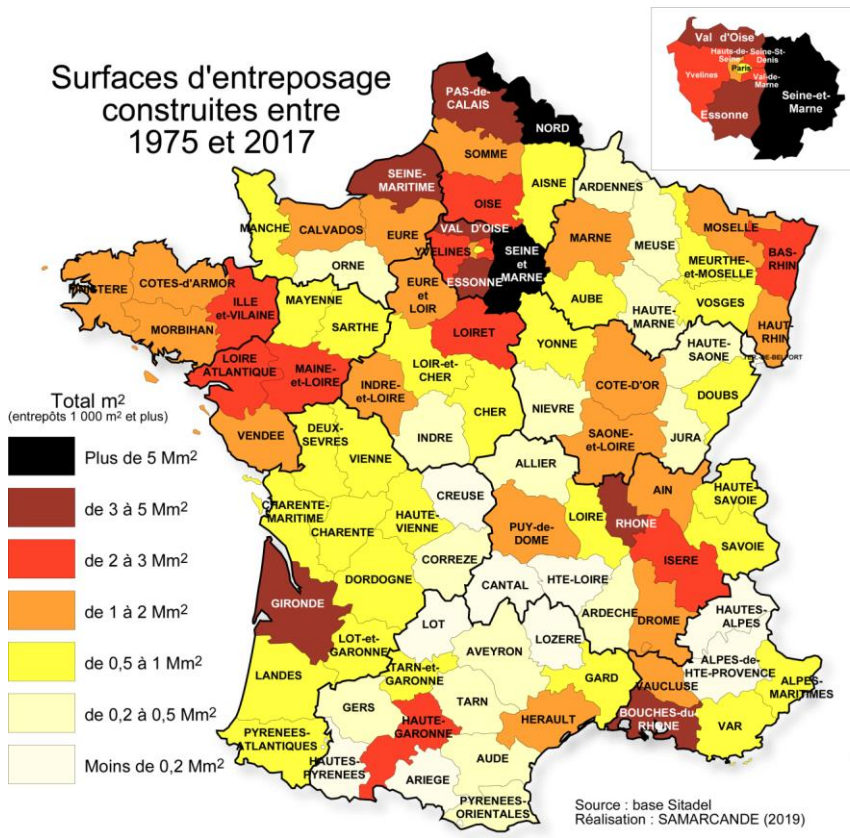


Zonage logistique de la France



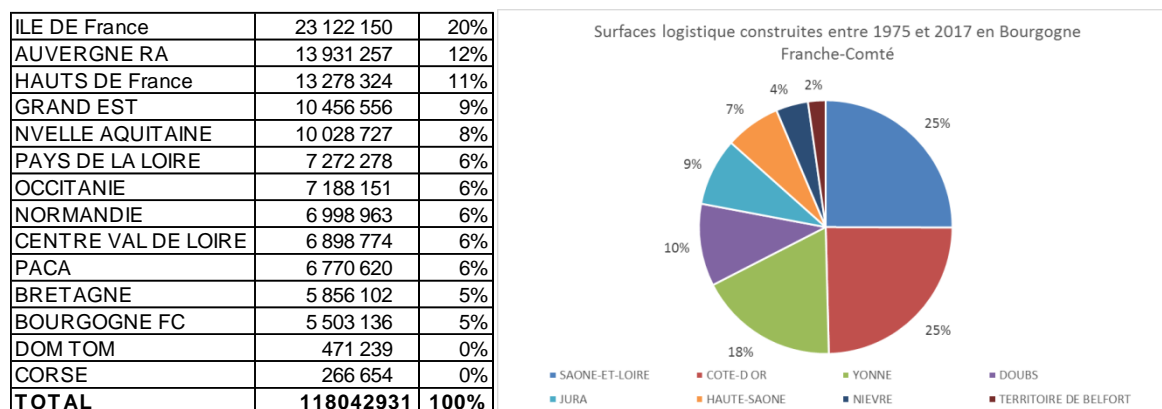
3.2 UNE DYNAMIQUE LOGISTIQUE REGIONALE MODESTE MAIS CONFORME A SA POPULATION ET A SON ECONOMIE

Surfaces d'entreposage construites entre 1975 et 2017



La carte des surfaces d'entreposage construites en France depuis 1975 (pour des opérations de plus de 1 000 m²) dessine la dynamique logistique passée². Elle éclaire sur la place que la logistique occupe sur le territoire national et le territoire régional en termes d'actifs immobiliers.

Surface logistiques construites en France sur la période 1975-2017 et surfaces construites en Région (source : traitement Sitadel)

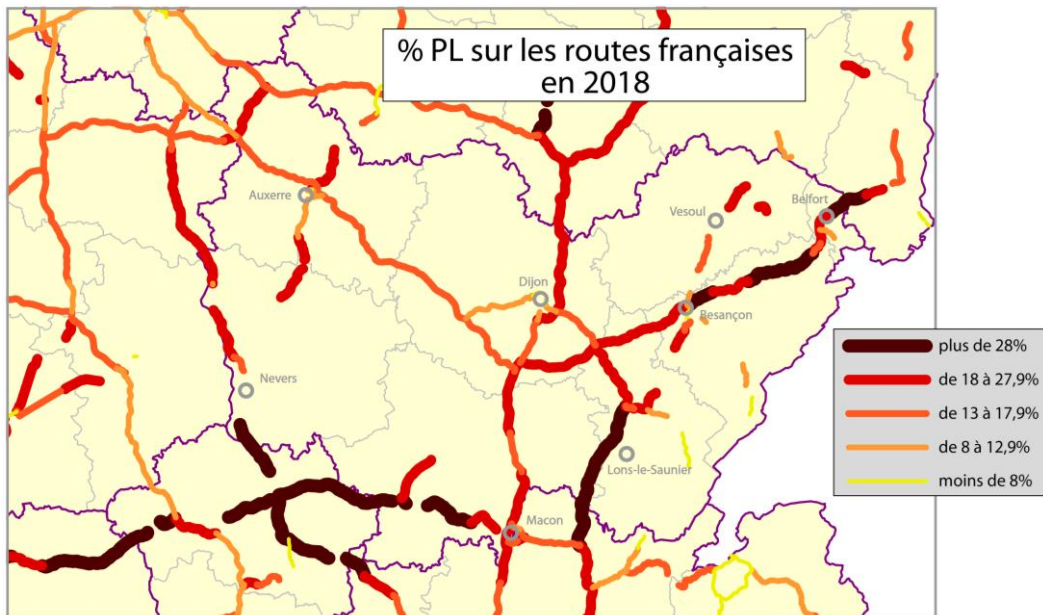


Au regard de ces données, **la région Bourgogne-Franche-Comté se positionne à la 12^{ème} place des régions françaises**, avec près de 5,5 millions de m² sur un total national de 118 millions. Elle ne représente donc que 5% de la dynamique immobilière d'entreposage sur 7,4% de la superficie française. A l'opposé, l'Ile-de-France concentre à elle seule 1/5 des entrepôts construits, sur un territoire qui ne représente que 2% de la superficie nationale.

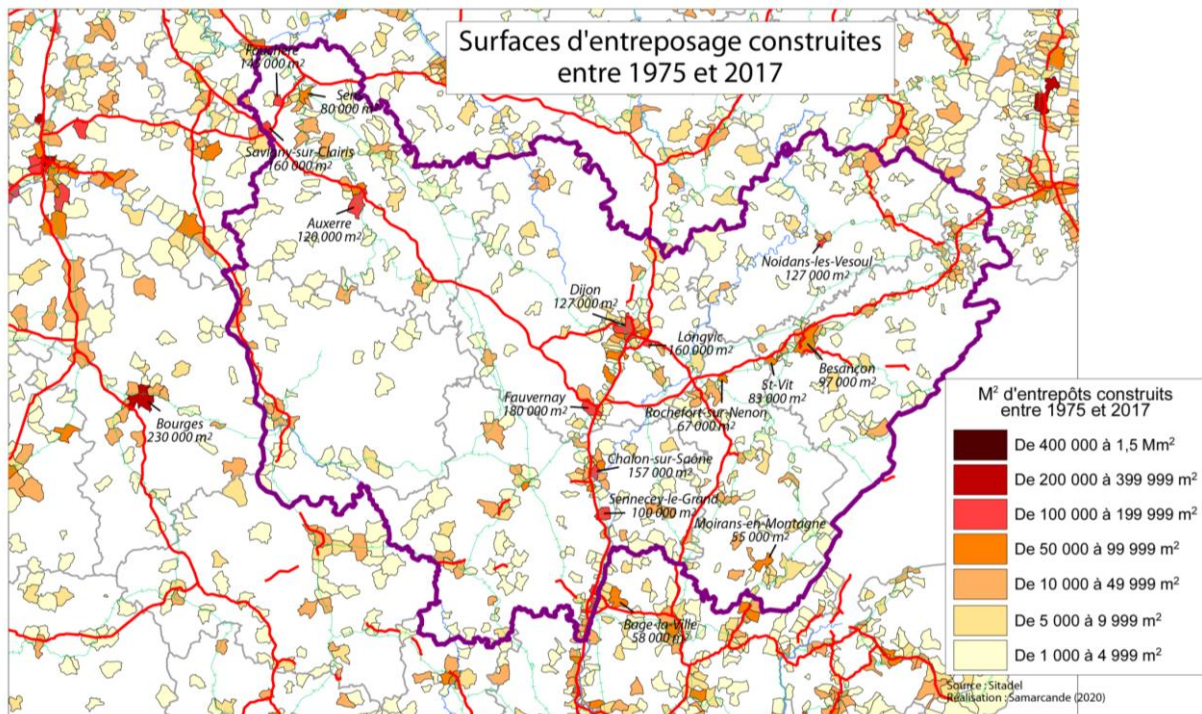
La Saône-et-Loire (1,4 Mm²) et la Côte-d'Or (1,3 Mm²) sont les premiers départements logistiques de la région, représentant à eux deux 50% de la dynamique immobilière logistique régionale. Ils pointent au 28^{ème} et au 32^{ème} rang national, bénéficiant notamment d'une dynamique endogène ; celles de villes comme Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône et Mâcon, sur un axe logistique fort Lille-Paris-Lyon-Marseille.

Les axes routiers structurent assez clairement les axes logistiques : A31 entre Dijon et Beaune, A6 entre Beaune et Mâcon, A36 entre Dole et Besançon. 2 autres axes plus spécialisés apparaissent sur la carte des % PL : l'A39 via Lons-le-Saunier, axe alternatif à l'A6 notamment pour les trafics allemands, et la RN79 ou RCEA (Route Centre Europe Atlantique) d'orientation Est – Ouest passant par Mâcon.

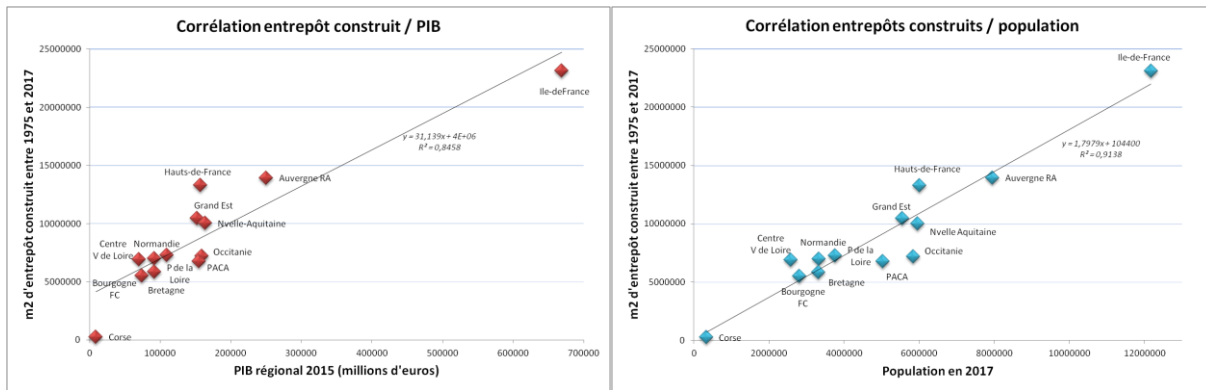
² Ce n'est pas à proprement parlé une carte du parc d'entreposage. En effet, certaines constructions ont pu être antérieures à 1975, et d'autres ont pu être détruites ou bien voir leur vocation logistique changer.



Source : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trafic-moyen-journalier-annuel-sur-le-reseau-routier-national/>
Réalisation : Samarcande (2020)



Cette dynamique de construction d'entrepôts est-elle conforme à ce qu'elle devrait être ? Si l'on admet que la logistique endogène est au service de son bassin économique et de son bassin de consommation (ce qu'elle est véritablement) y a-t-il beaucoup d'entrepôts en région Bourgogne-Franche-Comté ?

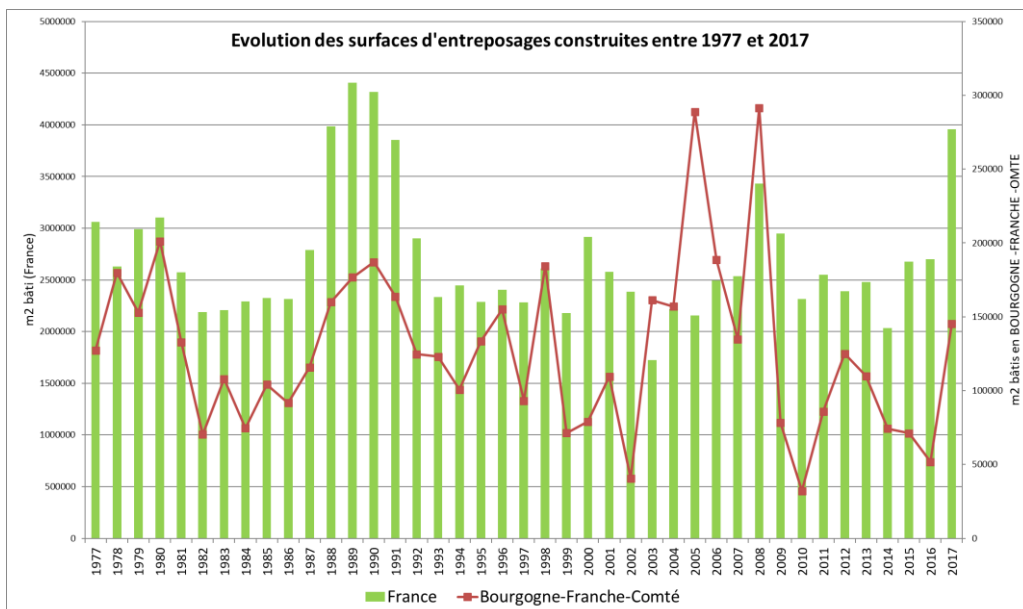


Comme le montrent les deux nuages de points ci-dessus, il y a une bonne corrélation entre la dynamique logistique d'un côté, la population et le PIB régional de l'autre (coefficient de corrélation R2 proches de 1). Plus la population d'un territoire est importante, plus il y a globalement de surfaces logistiques, et plus l'activité économique y est forte, plus il y a de surfaces logistiques.

Néanmoins, des écarts à la moyenne, représentés par la droite de régression, apparaissent. Ainsi, les Hauts-de-France accueillent davantage de logistique que leur population et leur PIB ne devraient le laisser supposer. A l'opposé, les régions PACA et Occitanie hébergent moins d'entrepôts au regard de leurs populations et de leurs PIB.

La région Bourgogne-Franche-Comté est proche de la droite de régression ce qui signifie **qu'elle accueille un volume d'entrepôt conforme à son poids économique et démographique** ; très légèrement en dessous de la droite pour le PIB, très légèrement au-dessus pour la population.

3.3 UNE EVOLUTION CHRONOLOGIQUE SEMBLABLE A LA FRANCE



La dynamique logistique de la région Bourgogne-Franche-Comté s'est **comportée globalement comme la dynamique nationale**. La courbe d'évolutions comparées France/Bourgogne-Franche-Comté montre une certaine concordance, avec deux pics principaux de construction : à la charnière des années -80 et -90, et, un pic moins marqué, en 2008-2009. Une exception notable néanmoins en 2005,

année de forte dynamique en Bourgogne-Franche-Comté, correspondant à un pic de construction dans l'Yonne.

La période 1988-1992 a véritablement vu s'accélérer la prise de conscience de l'importance de la logistique dans l'économie : les outils sont développés afin de réduire les coûts logistiques grâce à l'informatisation des entreprises. Les concepts de JAT (Juste A Temps), déjà existants, vont se répandre. Les systèmes WMS (systèmes de gestion des stocks), ou les ERP (progiciels de gestion intégrée plus globaux) se développent. La logistique devient une activité à part entière. Les années 1990 et surtout 2000 vont voir un nouveau regain des EDI (Echange de Données Informatisées) grâce à la révolution internet. La dynamique de construction est néanmoins plus fluctuante, avec des années fortes (2000, 2008) et plus faibles (2003, 2014).

3.4 LES ENTREPOTS LES PLUS RECENTS SUR L'AXE DIJON – MACON, LE SENONAI ET LE NORD DU JURA

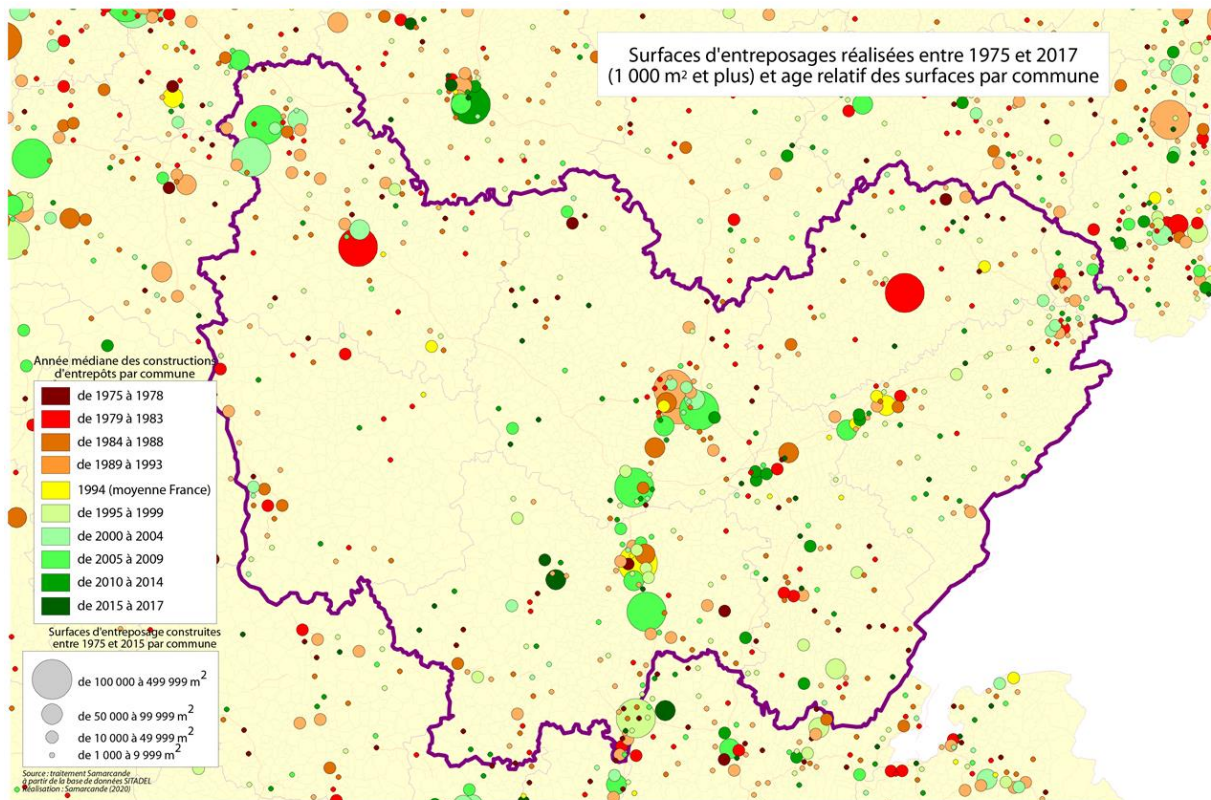
La dynamique logistique d'un territoire peut aussi s'apprécier par l'âge de ses entrepôts. La méthodologie adoptée s'appuie également sur la base de données Sitaldel, et mesure pour chaque département l'année en deçà de laquelle la moitié des m² ont été construits et au-delà de laquelle l'autre moitié des m² ont été construits entre 1977 et 2017. Cette méthodologie permet de définir des années médianes qui sont une valeur relative de l'âge des entrepôts.

Par département, **la région affiche des surfaces d'entreposage plutôt anciennes**, notamment dans la partie bourguignonne. Seul le Doubs a des surfaces construites relativement récemment (1997).

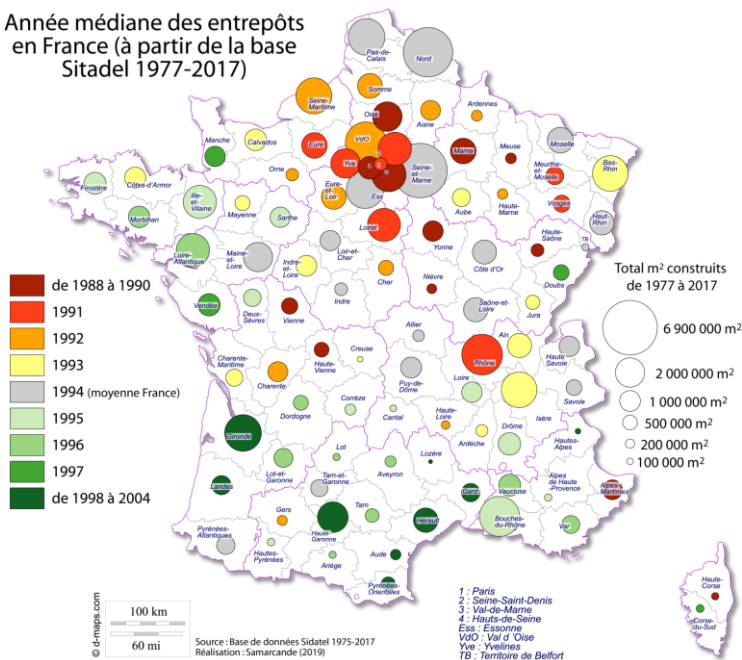
Néanmoins, dans le détail le constat doit être revu. **L'axe Dijon – Mâcon, le Sénonais et le Nord-Ouest Jura ont connu des constructions de surfaces logistiques plus récemment.**

La Notion d'obsolescence

L'obsolescence d'un entrepôt n'est pas nécessairement corrélée à son ancienneté ; d'autres facteurs sont à prendre en compte comme le coût immobilier. Un entrepôt ancien, qui n'est pas de classe A, ou par exemple d'une hauteur sous plafond inférieure à 7,5 mètres (norme d'un entrepôt de classe B), peut parfaitement être adapté si le prix de sa location et les conditions négociées de son bail sont avantageux.



Année médiane des entrepôts en France (à partir de la base Sitadel 1977-2017)

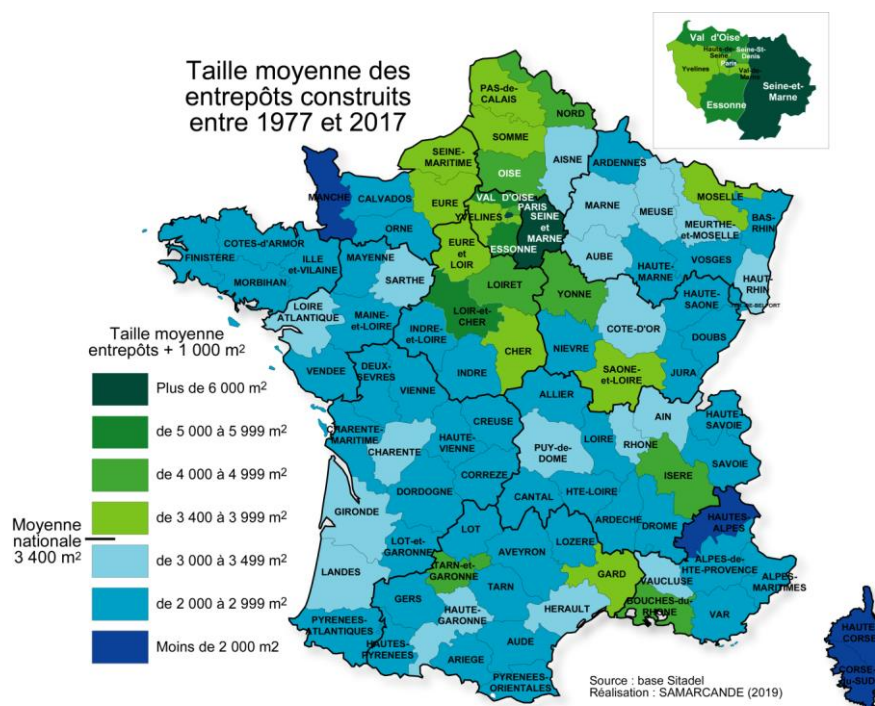


3.5 DES ENTREPOTS PLUS PETITS QUE LA MOYENNE NATIONALE

Le calcul de la taille moyenne des entrepôts s'appuie sur le fichier Sitadel des services de l'Etat, répertoriant les surfaces d'entrepotage commencées par commune et par année et le nombre d'autorisations par commune et par année. La base travaillée regroupe les entrepôts de 1 000 m² et plus. Des moyennes à différentes échelles ont été calculées, par année, en divisant le total des m² par le nombre d'autorisations : France, 13 régions, 96 départements.

La taille moyenne des entrepôts construits en France depuis 1977 est de 3 400 m² (arrondis). Cette taille est en augmentation : elle était de 2 800 m² (arrondis) pour l'année 1977 pour 6 200 m² (arrondis) pour l'année 2017. Si on considère les entrepôts de plus de 5 000 m², la taille moyenne est d'environ 18 000 m² et tend également à s'accroître.

Les entrepôts en Bourgogne-Franche-Comté sont légèrement plus petits qu'en France, hormis en Saône-et-Loire et dans l'Yonne, deux départements de dynamique de construction plus récente.



Ile-de-France	4 932 m ²
Centre Val-de-Loire	4 032 m ²
Hauts-de-France	3 920 m ²
PACA	3 526 m ²
Normandie	3 262 m ²
Bourgogne-Franche-Comté	3 177 m ²
Grand-Est	3 097 m ²
Auvergne Rhône-Alpes	3 054 m ²
Occitanie	2 900 m ²
Pays-de-la-Loire	2 895 m ²
Nouvelle-Aquitaine	2 716 m ²
Bretagne	2 667 m ²
Corse	1 857 m ²
France	3 399 m ²

3.6 UN TAUX DE PLATEFORMISATION PLUS BAS QUE DANS D'AUTRES REGIONS

Samarcande a créé une base de données nationale des zones d'activité accueillant des fonctions logistiques. Cette base, régulièrement mise à jour, recense les zones d'activités comportant des « fonctions logistiques », c'est-à-dire ayant au moins une implantation d'une entreprise de transport de

marchandises ou d'un logisticien. Les implantations logistiques isolées, donc hors d'une zone d'activité, sont également répertoriées.

Ce travail de recensement a permis de distinguer 6 types d'implantations :

- ✓ Trois correspondent à des implantations dites « plateformisées » (regroupées sur des zones dédiées logistique donc considérées comme adaptées) : les ports et aéroports (zones fret), les zones dédiées logistique et les parcs logistiques.
- ✓ Trois sont « non plateformisées » : les implantations isolées, les implantations et ZA « banales » (ou mixtes), et les implantations en ZA logistiques « de fait » (c'est-à-dire devenues majoritairement logistiques alors qu'elles n'étaient pas conçues comme telles).

Cette différenciation part du principe que les fonctions logistiques regroupées dans des zones adaptées (au niveau des surfaces, des accès routiers, de la multimodalité, des services sur zone, etc.), c'est-à-dire « plateformisées », présentent des avantages indéniables (possibilité de mutualisation des services, moindres nuisances, économie d'échelle, etc.). Le tableau suivant présente les avantages et risques perçus de la plateformisation. On considère que plus ce taux est élevé, plus le territoire a su créer les bonnes conditions d'accueil de fonctions logistiques.

Les avantages perçus de la plateformisation		
Pour les entreprises	Pour les collectivités territoriales	Pour les acteurs immobiliers
Mise à disposition de services en commun (stationnement, restauration, transports en commun pour les salariés...)	Minimisation des nuisances ressenties par la population (circulations PL, bruits...) grâce au non voisinage avec d'autres types d'occupation des sols (habitation...) ou d'autres activités (tertiaire, loisir...)	Logique de rentabilité, de minimisation des risques d'investissement (investissements concentrés sur un axe national majeur Lille-Paris-Lyon-Marseille)
Maximisation de la quantité de marchandise à transporter en un même lieu ouvrant la possibilité d'un usage mutualisé de modes de transport massifiés (fer, voie d'eau)	La logistique, levier de redynamisation ou de reconversion de territoires en difficulté (déindustrialisation) ou qui peinent à se développer (bassin minier Nord-Pas-de-Calais, Sénart...)	Enjeu de pérennisation du foncier, de retour sur investissement et de mutualisation des moyens
Possibilité de synergies intersites dans un même groupe (« cluster de fait »)		Facilitation des procédures réglementaires d'implantation en zone logistique
Sécurisation des entrepôts sur certains parcs clôturés et gardiennés.		
Les risques perçus de la plateformisation		
Pour les entreprises	Pour les collectivités territoriales	Pour les acteurs immobiliers
Concurrence exacerbée pour le recrutement dans les bassins d'emploi les moins denses, avantage offert aux entreprises « les mieux-disantes » au détriment des moins fortes	Tarissement du bassin d'emploi préjudiciable à d'autres activités	Sur offre pouvant conduire à une vacance immobilière structurelle
Possibilité théorique d'un usage mutualisé de modes de transports massifiés car dépendant d'autres facteurs (offre ferroviaire inefficace ou inadaptée...).	Concurrence inter zone engendrant une difficulté de commercialisation	

Source et réalisation : Samarcande (2015)

Le taux de plateformisation en Bourgogne est de 20%, celui de la Franche-Comté est de 13%. Le taux de plateformisation national est de 22%. **La Bourgogne-Franche-Comté est globalement moins plateformisée que les autres régions françaises.**

Les principales zones d'activités dédiées à la logistique sont entre Dijon et Beaune, et au Nord de l'Yonne.

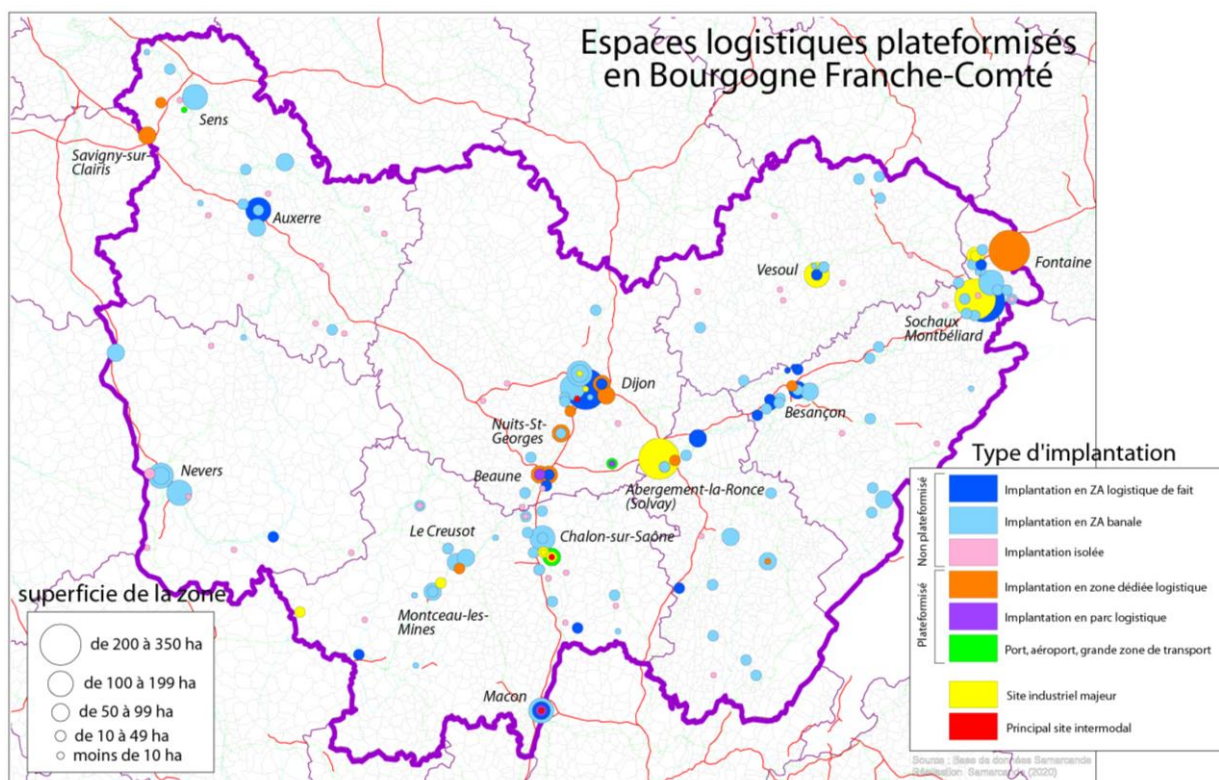
Le nombre de zones considérées comme dédiées à la logistique est de 16 en Bourgogne : 10 en Côte-d'Or, 4 en Saône-et-Loire, 2 dans l'Yonne, 0 dans la Nièvre.

En Franche-Comté, le nombre de zones considérées comme dédiées à la logistique est de 4 : 2 dans le Jura, 1 dans le Doubs et 1 sur le Territoire de Belfort.

Au total, la Bourgogne-Franche-Comté compte 20 zones d'activités considérées comme « dédiées à la logistique ».

Nombre de zone d'activité considérée comme dédiées à la logistique (source ; Samarcande, base interne plateforme)

Côte-d'Or	Saône-et-Loire	Yonne	Nièvre	Jura	Doubs	Terr de Belfort	Haute-Saône	B FC
10	4	2	0	2	1	1	0	20



3.7 UN TERRITOIRE MULTIMODAL

La Bourgogne-Franche-Comté est un nœud de communication infrastructurel, routier, ferroviaire et fluvial, à une échelle nationale et européenne. C'est un territoire de transit et de communication entre 3 grandes régions : la région parisienne, la région lyonnaise et l'axe rhénan Bâle – Strasbourg.

A6, A31 et A36 convergent au cœur du triangle Dijon – Beaune – Dole, centre névralgique de la région. Les relations avec le Sud de la France et de l'Europe sont assurées par l'A6 et à un degré moindre par l'A39. Aucun manque d'infrastructure autoroutière important n'est à signaler, même si les « bordures » de la région (Nièvre, Sud Jura, Est du Doubs et Nord de la Haute-Saône) sont irriguées par des routes plus petites.

Le réseau fluvial bourguignon et franc-comtois est également un espace de contact entre des bassins plus importants au Nord, le bassin de la Seine et celui du Rhin. Mais les relations empruntent des

canaux à petit gabarit (canal de Bourgogne, canal du Rhône au Rhin, canal des Vosges). Il n'y a pas de trafic fret entre la Saône et l'Yonne et il est anecdotique entre la Saône et le Rhin et entre la Saône et la Moselle du fait du gabarit de ces canaux. La Bourgogne-Franche-Comté est un espace où ce contact ne se fait pas ou très peu concernant le fret. Et les projets très anciens de canal à grand gabarit Rhin - Rhône et Saône-Moselle Saône-Rhin n'ont pas abouti à ce jour.

Un axe fort se dessine néanmoins entre Pagny et Mâcon ; les ports de Pagny, Chalon-sur-Saône et Mâcon sont des points d'entrée majeurs et trimodaux (ferroviaires) pour les marchandises à destination ou en provenance du Rhône et de la Méditerranée. Ils sont gérés par Aproport, service de la CCI de Saône-et-Loire. Pagny est spécialisé en bois et céréales, Chalon-sur-Saône en vrac agroalimentaire, bois, conteneurs et colis lourds, et Mâcon en granulats dont ballast, bois, sel de déneigement et colis lourds.

La Bourgogne-Franche-Comté exploite 2 507 kilomètres de lignes ferroviaires³. « Plus de 300 km » sont dédiés au fret⁴, notamment sur les lignes dites « capillaires », celles desservant le plus finement le territoire. Ces lignes sont néanmoins de moins en moins opérationnelles, leur entretien étant soumis à des impératifs de coûts – rentabilité, ceci en Bourgogne-Franche-Comté comme ailleurs en France.

D'après la base ITE du Cerema⁵, les Installations terminales Embranchées sont les plus nombreuses au Sud Est de Dijon et le long de la Saône. Le triage de Gevrey est un site intermodal stratégique, particulièrement bien positionné pour des connexions vers les 4 points cardinaux. Mais pour SNCF Réseau, Gevrey nécessite des investissements conséquents estimés à 10 millions d'euros entre 2020 et 2025 pour assurer sa pérennité⁶.

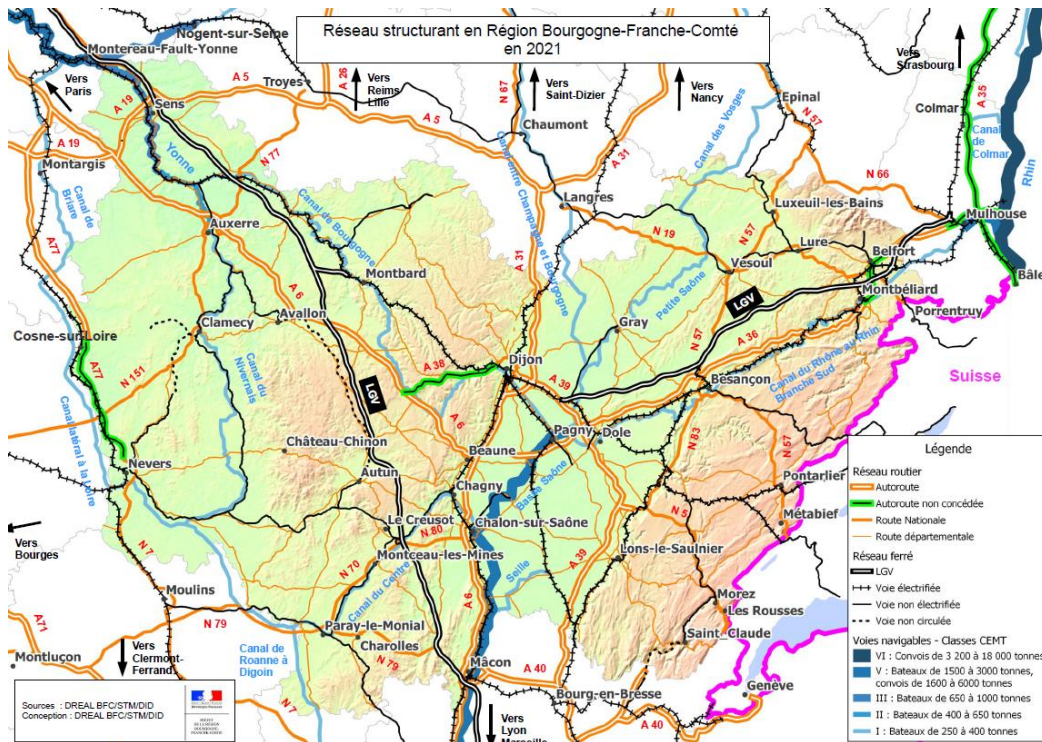
Carte du réseau routier en Bourgogne-Franche-Comté

³ <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/bourgogne-franche-comte>

⁴ <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/content/download/65937/432230/file/Communiqu%C3%A9%20de%20presse%20Forum%20Fr%20et%2030%20janvier%202020.pdf>

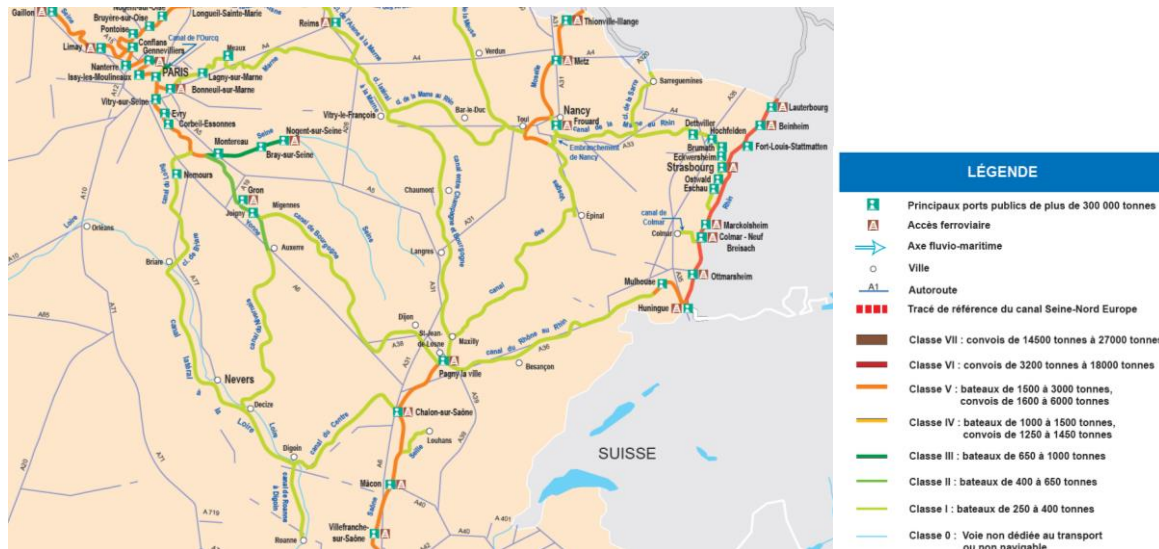
⁵ https://carto.cdata.cerema.fr/1/recensement_ite_metropole.map

⁶ <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/content/download/65937/432230/file/Communiqu%C3%A9%20de%20presse%20Forum%20Fr%20et%2030%20janvier%202020.pdf>



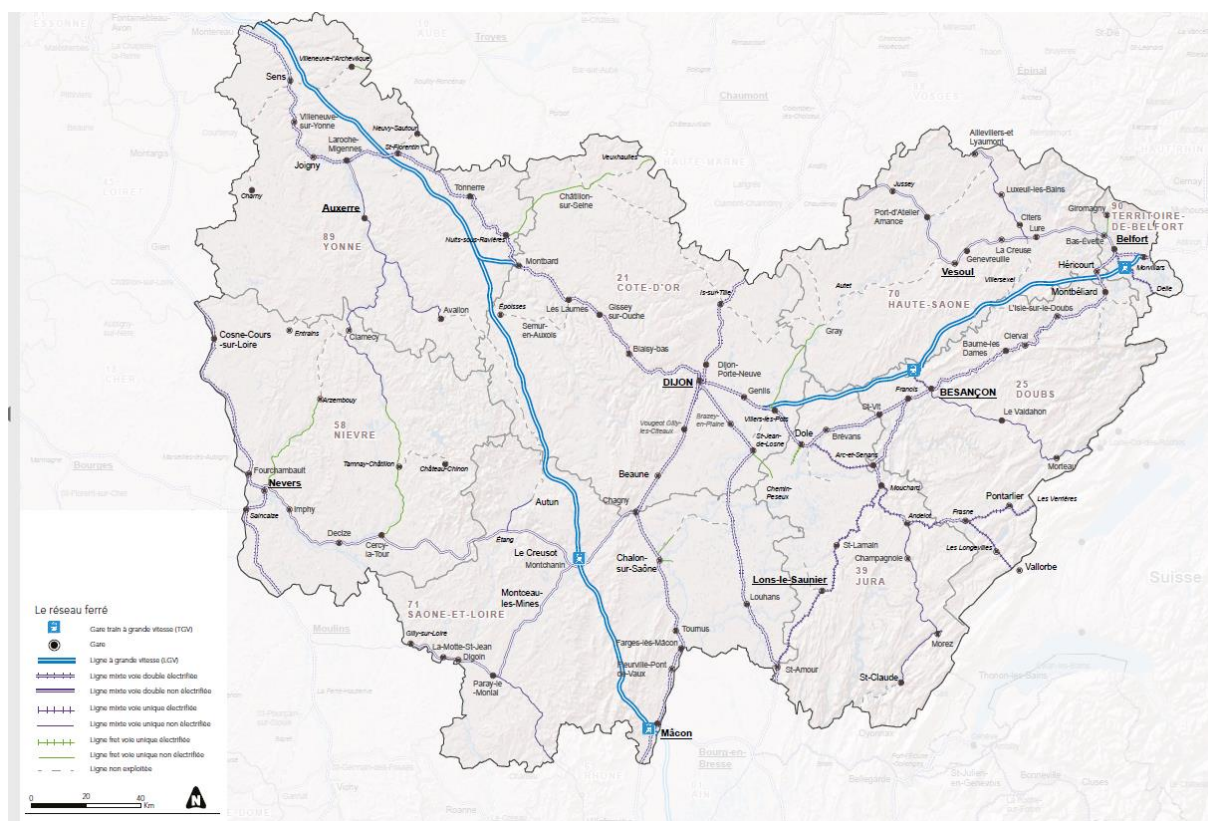
Source : DREAL Bourgogne-Franche-Comté

Carte du réseau navigable en France en 2019 – zoom région Bourgogne-Franche-Comté



Source : VNF <https://www.vnf.fr/vnf/accueil/logistique-fluviale/naviguer-comme-professionnel/>

Carte du réseau ferroviaire Bourgogne-Franche-Comté en 2020



Source : DREAL Bourgogne-Franche-Comté

3.8 62 000 EMPLOIS LOGISTIQUES EN REGION

A l'échelle nationale, l'INSEE estime le nombre d'emplois logistiques à 1,4 million. D'autres sources donnent des chiffres équivalents mais légèrement supérieurs : 1,6 million en 2012 pour l'ASLOG (Association française pour la logistique), 1,6 million d'emplois salariés privés et environ 100 000 intérimaires pour l'AFILOG (Association Française pour l'Immobilier Logistique).

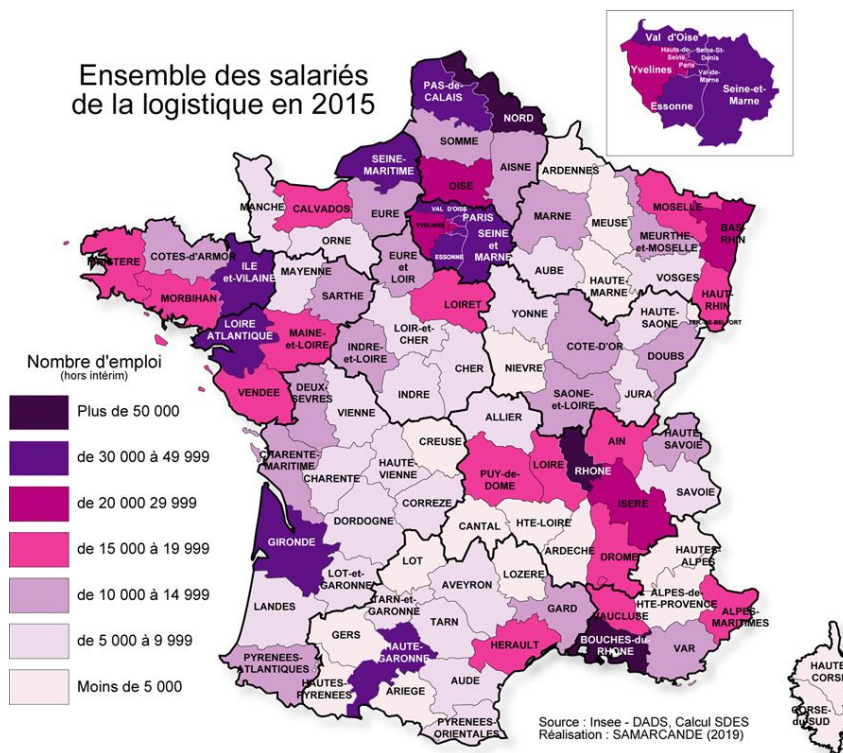
L'INSEE ⁷ estime le nombre **d'emploi logistique en Bourgogne-Franche-Comté à 62 000**. La région n'est qu'au 11^{ème} rang national juste devant Centre Val-de-Loire et la Corse. La première région logistique selon le critère emploi est l'Île-de-France (235 000 emplois).

Ce chiffre comprend à la fois les emplois externalisés chez les transporteurs et prestataires logistiques et les emplois internalisés dans les autres secteurs marchands. Les « emplois supports » (emplois

⁷ Source : « Que représente la logistique dans l'emploi en France ? », Commissariat Général au Développement durable, Data Lab, mars 2018

nécessaires au bon fonctionnement de ces activités : emplois administratifs, de maintenance, etc.) sont également comptabilisés. En revanche, les emplois intérimaires ne sont pas dénombrés dans ce total. Rappelons que « entre 100 000 et 150 000 intérimaires seraient employés pour des opérations logistiques » en France ».

Saône-et-Loire (14 000) Côte-d'Or (12 000) et Doubs (11 000) concentrent la majeure partie des salariés.



Contrairement à une idée répandue, la logistique est une activité créatrice d'emplois. Un ratio moyen de 30 à 50 emplois à l'hectare bâti est communément admis. Mais cette moyenne cache des écarts types très larges, pouvant aller de 5-10 e/ha à près de 300-400 e/ha. Ces différences s'expliquent par différents paramètres : taux de rotation des produits, type de produits stockés, ... La messagerie, les sites de e-commerce et les sites sous température dirigée sont généralement les plus employeurs.

✓ Au bilan de l'analyse chiffrée du fait logistique, la Bourgogne-Franche-Comté apparaît comme une région logistiquement modeste, malgré un positionnement barycentrique favorable à une échelle nationale voire européenne et des infrastructures, en particulier routières, de qualité. Ces atouts ne lui permettent pas d'accueillir beaucoup de surfaces logistiques par comparaison aux autres régions françaises.

4 SYNTHÈSE DES ENTRETIENS

4.1 LES THÉMATIQUES ABORDEES

Les guides d'entretien co-construits avec l'équipe projet de la DREAL étaient organisés autour :

- D'une première partie destinée à une discussion autour des enjeux logistiques tels qu'exprimés spontanément par les entreprises (du transport ou des autres filières de l'économie). Dans ce cadre, les répondants étaient notamment invités à s'exprimer sur les pratiques ou solutions innovantes qu'ils mettent en œuvre pour répondre à ces enjeux. Cette partie du guide d'entretien comportait également une seconde thématique articulée autour de l'identification des forces et des faiblesses du territoire régional et des attentes exprimées par les entreprises vis-à-vis des acteurs publics.
- D'une deuxième partie – dite de reformulation – permettant de revenir sur les enjeux et d'identifier des leviers et modes d'action attendu de la part de la puissance publique,
- D'une troisième partie consacrée aux futurs ateliers avec une identification de thématiques à enjeux et une évaluation de l'intérêt et de l'engagement des acteurs pour la démarche collaborative envisagée par la DREAL.

4.2 TABLEAU SYNTHETIQUE DES REPONSES OBTENUES

	Enjeu 1	Enjeu 2	Autres enjeux	Solutions mises en place	Atouts handicaps / du territoire	Piste de propositions et attentes	Participation à quel(s) atelier(s)
INDUSTRIEL OU FEDERATION							
Entreprise 1	Stockage (manque capacité) et gestion diversité références	Difficultés à recruter de jeunes cadres (territoire peu dense + secteur d'activité du chargeur)		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Digitalisation des process de stockage, stockage tampon produits finis dans PL en instance de départ et automatisation des mises à quai (système AGV) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bon positionnement même si en concurrence avec autres sites européens du groupe 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ A priori ne voit pas d'action que les pouvoirs publics pourraient mettre en place ▶ Promotion territoire (pour problèmes recrutement cadres) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Digitalisation et gestion des stocks
Entreprise 2	Manque capacité stockage (usine en ville) et offre logistique limitée	Sécurité travail du fait de ces problèmes de stockage	Digitalisation	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Recherche de stockage déporté, mais difficulté à identifier les capacités 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Difficulté à trouver des logisticiens en quantité et en qualité (manque de visibilité offre logistique et transport en BFC) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion territoire ▶ Une base de données répertoriant acteurs logistiques, besoins et offres stockage/fret et une mise en relation des acteurs économiques de la région 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Offre logistique régionale (manque de visibilité) ▶ Promotion des métiers de la logistique industrielle
Entreprise 3	Fret fer (maintien d'une offre performante)	Réglementation routière européenne sur les 44 t		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Embauche d'un salarié dédié à la gestion de la flotte de wagons ▶ Mise en concurrence des prestataires ferroviaires 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Handicap de ne pas être au bord de la mer 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Uniformisation réglementation européenne 44 t ▶ Aide à la valorisation filière hydrogène 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Transport ferroviaire ▶ Réglementation routière européenne
Entreprise 4	Sécurité travail accident	Outils digitaux et réduction des coûts	Emploi (zone plein emploi, besoins de caristes, moins de problèmes pour les cadres) + Réduction émission CO2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vigilance accrue vis-à-vis sécurité travail ▶ Utilisation d'outil digitaux et automation pour réduire les coûts ▶ Recours plus important intérim et formation interne 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Eloignement de certaines sources de matières (sucre) ▶ Mais très bon savoir-faire régional 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sceptique sur les leviers réels des pouvoirs publics ▶ Développement fret ferroviaire ? 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Digitalisation, automatisation

	Enjeu 1	Enjeu 2	Autres enjeux	Solutions mises en place	Atouts handicaps du territoire /	Piste propositions et attentes	Participation à quel(s) atelier(s)
Entreprise 5	Pb stockage (manque dispo et visibilité stockage extérieur)	Bassin emploi peu dense du site (Nièvre)	Offre transport limitée	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Recours aux stockages extérieurs périodiquement ▶ Mobilités internes inter-sites et tâches supplémentaires pour travailleurs en CDI présents 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Faiblesse offre transport et bassin emploi. ▶ Mais proximité bassin agricole et bon positionnement géo axe Nord Sud 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nécessité de promouvoir la pluralité des acteurs logistiques (manque visibilité offre fret et stockage) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion du territoire
Entreprise 6	Emploi (caristes CACES C3 et C5, bassin d'emploi très concurrentiel sur logistique) et accessibilité salariés (pas de transport en commun)	La sécurité transport routier (vols...)	Manque espaces stationnement et service ZA (stationnements, restauration, douches, toilettes)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Emploi : anticipation besoins, politique fidélisation des salariés, formations en interne 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Très bon positionnement, proximité A19, absence saturation axes autoroutiers 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dispositif formation plus performant ▶ Imposer ratio stationnement PL pour toute zone logistique importante 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Services sur ZA logistique ou centre routier
Entreprise 7	Ecosystème un peu faible, manque transporteurs	Emploi (caristes expérimentés)	Délais administratifs construction extension entrepôt		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bon positionnement logistique (proximité clients) ▶ Bon réseau routier. ▶ Mais éloignement ports maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Amélioration délais permis construire 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réglementation immobilière ▶ Promotion filière recyclage
Entreprise 8	Transport exceptionnel hors gabarit	Le port de Chalon-sur-Saône, excellente infrastructure logistique régionale		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Utilisation de plus en plus fréquente du port de Chalon et possiblement de ses capacités de stockage 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Port de Chalon outil extraordinaire. ▶ Plusieurs choix port maritime d'exportation. ▶ Bon réseau routier ▶ Atout TGV au Creusot 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Utilisation port Chalon, développement encore possible du port (stockage). Promotion du port 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Multimodalité et promotion du port de Chalon-sur-Saône
Entreprise 9	Réglementation routière, transport exceptionnel et problème de gabarit	Fret fer			<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une région importante pour la filière ▶ Eloignement des ports maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Démarches administratives simplifiées lors demande aide investissement 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Le transport ferroviaire
Entreprise 10	Fret fer (suppressions de lignes, de + en + cher)				<ul style="list-style-type: none"> ▶ La Bourgogne-Franche-Comté est une petite région sur le plan BTP 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mettre plus de moyens sur le réseau et les services ferroviaires. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Le fret ferroviaire

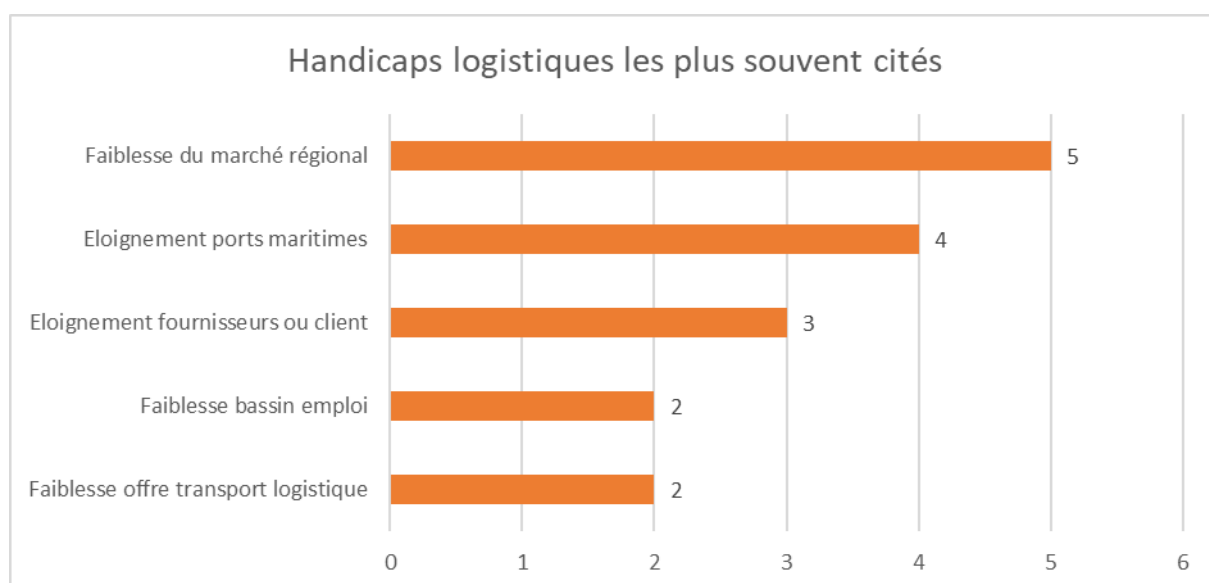
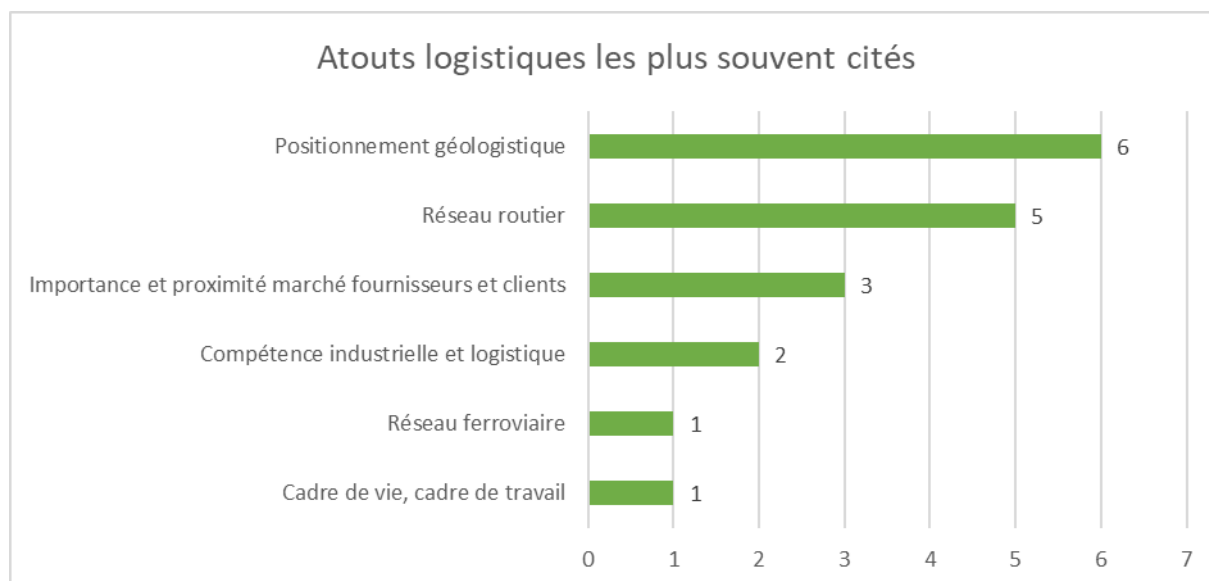
	Enjeu 1	Enjeu 2	Autres enjeux	Solutions mises en place	Atouts handicaps / du territoire	Piste de propositions et attentes	Participation à quel(s) atelier(s)
LOGISTICIEN, TRANSPORTEUR, GRAND DISTRIBUTEUR							
Entreprise 11	Emploi, pénurie de personnel (demande saisonnière d'intérimaire + bassin d'emploi limité et également peu attractif pour encadrement)	Aménagement ZA (manque stationnements et restauration, une seule route d'accès)		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Recours plus fréquent à l'intérim, diversification filières recrutement, mobilité salariés inter-sites 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Localisation idéale sur l'axe PLM 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion de la logistique ▶ Accompagnement métiers logistiques 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Emploi ▶ Services sur zone ▶ Environnement
Entreprise 12	Ecosystème logistique limité	Mise en relation autres logisticiens pour mise à dispo capacités stockage	Emploi : peu de personnel logistique sur le bassin et bassin pas très attirant pour « cerveaux » non plus + Services sur zone (manque quelques stationnements, restauration, point retrait colis, transport collectif pour salariés) et une seule entrée/sortie.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Robotisation comme moyen de pallier un manque de personnel et réduire accidents du travail 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Serait en théorie mieux localisé proche de Lyon ▶ Coûts transport plus chers en Bourgogne 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une meilleure réactivité face aux besoins et demandes des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Emploi ▶ Promotion territoire et attractivité logistique
Entreprise 13	Intermodalité (disponibilité conteneurs et qualité service TCRR)	Emploi (taux de chômage faible)			<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un très bon positionnement. ▶ Eloignement des ports maritimes mais offre plusieurs choix 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ne voit pas comment les pouvoirs publics pourraient intervenir sur les compagnies maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Intermodalité
Entreprise 14	Verdissement flotte véhicules	Logistique urbaine (livraisons, véhicules moins polluants)		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projets de création de plusieurs stations GNV 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un réseau routier secondaire de bonne qualité 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aide à la création de station GNV. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verdissement de la flotte de camion ▶ Promotion de la logistique

	Enjeu 1	Enjeu 2	Autres enjeux	Solutions mises en place	Atouts handicaps / du territoire	Piste de propositions et attentes	Participation à quel(s) atelier(s)
Entreprise 15	Verdissement flotte véhicule et réseau avitaillement	Emploi (conducteurs et caristes préparateur de commande)	Manque de service sur zone d'activité : restauration, stationnement, ...	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Politique investissements stations GNV en propre, création de filiales pour cette filière, travail en commun avec autres logisticiens ▶ L'emploi : label employeur sur bonnes conditions de travail, partenariat avec organismes de formation et contrats de professionnalisation 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Des problèmes de recrutement 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion territoire, développement « marque employeur » version région ou département 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion du territoire, dynamisation
Entreprise 16	Emplois logistiques saisonniers intérimaires et CDD, + chefs d'équipe, managers d'exploitation + chauffeurs	Des besoins ponctuels de stockage et des capacités de stockage à louer + d'une manière général un écosystème tenu (peu d'entrepôt, retours à vide, transport cher)	Souhait verdissement flotte mais ne sait pas comment faire + Réutilisation du fer (embranché) si conditions économiques intéressantes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Emploi : formation interne, politique « d'ascenseur social » pour préparateurs de commande ▶ Recherche entreprises ayant besoin de capacités (mais difficile) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un très bon réseau autoroutier. ▶ Mais une région de passage, peu de d'entrepôts, peu de synergie 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion du territoire, donc communication et bonnes conditions accueil fonctions logistiques (ZA, formations, synergie, plateformisation) ▶ Bourse de stockage 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion du territoire pour la logistique
Entreprise 17	Procédures constructions entrepôts			<ul style="list-style-type: none"> ▶ Renseignements réguliers auprès des administrations sur procédures à suivre 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'axe Côte-d'Or - Saône-et-Loire est « l'axe royal » 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Simplification procédures construction 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réglementation immobilière
Entreprise 18	Souhait transition énergétique vers le GNV pour ses transporteurs	Capacités de stockage à mettre à disposition		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Transition énergétique : discussions préalables avec un leader mondial de fourniture de gaz 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Positionnement de l'entrepôt un peu trop excentré 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Davantage de dialogue entre acteurs économiques et pouvoirs publics ▶ Simplification et raccourcissement délais permis de construire 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ La promotion de la logistique

	Enjeu 1	Enjeu 2	Autres enjeux	Solutions mises en place	Atouts handicaps du territoire	Piste de propositions et attentes	Participation à quel(s) atelier(s)
Entreprise 19	Vétusté et saturation des chantiers intermodaux français	Emploi et difficultés recrutement		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anticipation des problèmes de retard des trains, stockage intermédiaire 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Chantier TCRR de Gevrey n'apporte pas de business 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Une politique de renouvellement chantiers TCRR en France, dont services aux chauffeurs (douches, sanitaires, restauration) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion développement chantiers intermodaux
Entreprise 20	Réglementation routière et contraintes logistiques imposées par grande distribution (délais, fréquence, créneaux, du lundi au samedi voire le dimanche)	Emploi, recrutement chauffeurs (bassin d'emploi un peu faible, travail le week-end)	Logistique urbaine et contraintes livraison (bruit, horaires imposés, véhicules légers ...)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Promotion interne, programme de formation chauffeur (l'entreprise paye le permis) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Atout du milieu rural (absence encombrement, qualité travail...) ▶ Handicaps (difficultés développement national) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Arrêter de rouler les week-ends 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Réglementation routière et organisations logistiques imposées

4.3 LA PERCEPTION DES ATOUTS-FAIBLESSES DE LA REGION

Les tableaux qui suivent reprennent – de manière consolidée – les réponses des 20 entreprises ou représentants de filières interrogées.



Le positionnement géo logistique de la région, à une échelle nationale voire européenne, et son réseau routier complet, sont les deux atouts perçus par les entreprises interrogées. Pour certaines entreprises, à l'offre routière s'ajoute l'intérêt d'offre ferroviaire et fluviales. Ainsi Le port fluvial de Chalon-sur-Saône est cité par certaines comme une infrastructure extrêmement bénéfique à la Région et qu'il faut continuer à dynamiser.

La position géographique de la région à la fois assez centrale en France, mais également sur la dorsale économique et logistique majeur, l'axe Lille - Paris - Lyon – Marseille (A6, A7) est citée comme un atout couplé au fait qu'elle bénéficie d'une connexion vers l'Est également via l'axe Franc-comtois (A36). Ceci permet aux professionnels de la logistique de toucher des marchés assez étendus.

Pour certaines filières, l'importance et la proximité du marché sont des critères positifs. Ceci concerne notamment la filière agroalimentaire et la filière bois, deux secteurs d'activité avec un poids économique important en Bourgogne-Franche-Comté.

La compétence industrielle et logistique a également été citée à deux reprises : savoir-faire industriel d'un site ancien, compétences particulières d'un logisticien sur le port de Chalon-sur-Saône.

Les éléments qui suivent reprennent des témoignages d'entreprises (anonymisées) concernant :

Un positionnement géo-logistique de qualité et barycentrique (cette notion s'appréciant en fonction des flux de chaque entreprise : « *La localisation de notre plateforme résulte de calculs par rapport aux volumes de commandes, au marché, et par rapport à la praticité de transport et aux infrastructures routières* ») :

- ✓ **L'axe Côte-d'Or, Saône-et-Loire est « l'axe royal ».** L'axe Beaune Mâcon est important, avec une convergence de toutes les autoroutes qui viennent du Nord, de l'Ouest de l'Est et qui vont vers le Sud. Tout converge à Beaune. Mais ensuite tout diverge aussi à Mâcon, pour aller vers la Savoie et l'Italie ou vers le Sud. « Notre entreprise est à une journée de route de 90% du territoire français. »
- ✓ Une entreprise localisée dans la Nièvre déclare bénéficier d'un bon positionnement géographique sur un axe Nord-Sud français sur l'axe Paris - Clermont-Ferrand. Son barycentre est correct.
- ✓ Beaune est bien positionné, très central, avec des infrastructures de qualité.
- ✓ L'usine positionnée en Saône-et-Loire couvre bien le marché européen clients, avec 2 autres sites européens en Pologne et au Portugal. Le site peut rayonner sur toute l'Europe occidentale (France, Grande-Bretagne, Allemagne).

Des infrastructures non congestionnées et des équipements multimodaux :

- ✓ L'A19 roule toujours très bien alors que la région parisienne est saturée. Ceci n'est pas négligeable pour un site qui génère une centaine de camion par jour.
- ✓ L'infrastructure routière et autoroutière est très bonne. Mais l'on n'a pas fait de cette infrastructure un atout d'attractivité.
- ✓ L'infrastructure autoroutière et routière est excellente, contrairement à d'autres sites de l'entreprise, en Normandie par exemple.
- ✓ La proximité du port de Chalon-sur-Saône est un atout remarquable. Il permet de charger de grosses pièces industrielles et d'expédier de bout en bout en fluvio-maritime directement vers le Maghreb, sans rupture de charge

Un territoire avec des compétences et un savoir-faire :

- ✓ Le positionnement logistique serait meilleur si l'usine était dans la région de production de la matière première agricole, mais le site implanté dans le Doubs dispose de compétences fortes, d'un outil de production performant et d'un savoir-faire humain.

Les thématiques pour lesquelles des atouts sont mis en avant par certaines entreprises (géographie, infrastructure, marché, bassin d'emploi et compétences) font l'objet – pour d'autres entreprises – de jugements moins positifs. Ainsi :

Pour certains répondants, le principal handicap de la région est la faiblesse de son marché endogène. Cette faiblesse est notamment citée par des transporteurs qui peinent à équilibrer leurs flux et à trouver des remettants pour leurs trajets retours (alors qu'à contrario, trois entreprises citaient le marché régional comme un atout avec la présence de clients industriels importants notamment dans l'IAA et de flux notables pour la filière bois).

- ✓ Pour les entreprises internationales, l'éloignement des ports maritimes est perçu comme un handicap. Mais cet éloignement - associé à une certaine centralité - est parfois vu comme un atout ; la région étant située quasiment à équidistance de plusieurs ports européens majeurs (Anvers, Marseille, Le Havre) ce qui lui permet d'avoir le choix. Bourgogne-Franche-Comté est ainsi dans l'hinterland partagé de plusieurs ports maritimes.
- ✓ Enfin, la faiblesse du bassin d'emploi est citée à 2 reprises comme handicap. Mais c'est pourtant l'enjeu le plus fréquemment cité.

Les différences de perception des handicaps peuvent venir du fait que les entreprises sont sur des territoires différents. Mais compte tenu du faible nombre d'éléments dans le panel (seulement 20), une corrélation n'a pas pu être établie.

Les éléments qui suivent reprennent des témoignages d'entreprises (anonymisées) concernant :
une région à l'attractivité moyenne pour les transporteurs se traduisant notamment par des prix de transport élevés

- ✓ La région n'a pas une vraie attirance industrielle et commerciale. C'est une région de passage ; entre Paris et Lyon. C'est **un territoire où l'on passe mais où l'on ne s'arrête pas**. Il ne s'y passe pas grand-chose au plan logistique. Il y a peu d'entrepôts, à tel point que les fournisseurs hésitent à venir livrer car il n'y a pas de fret retour. L'entreprise est obligée de payer plus cher ses tractions. Ce n'est pas le cas dans de grandes régions comme la région parisienne ou la région lyonnaise.
- ✓ La région n'est pas chère pour y vivre, les terrains peu chers pour s'y implanter. Mais encore faut-il avoir une raison d'y venir. Le terrain a beau être 30% moins cher qu'ailleurs, si les transports sont 30% plus chers l'on revient au point de départ.
- ✓ Les coûts de transport sont plus chers en Bourgogne. Dijon n'est pas un gros hub transport ; les transporteurs de ce fait augmentent leurs prix en livrant Dijon, car ils sont presque assurés de repartir à vide. En comparaison, à Lyon, retrouver un lot dans un périmètre géographique acceptable est possible.
- ✓ L'offre de transport est limitée dans la Nièvre. Les transporteurs sont peu nombreux, ce qui constitue un risque pour l'entreprise, une source de fragilité et de dépendance. Lorsque le transporteur ne peut pas répondre à une prestation, il y a une difficulté pour l'entreprise.

Une région moyennement connectée aux grandes portes d'entrée mondiales

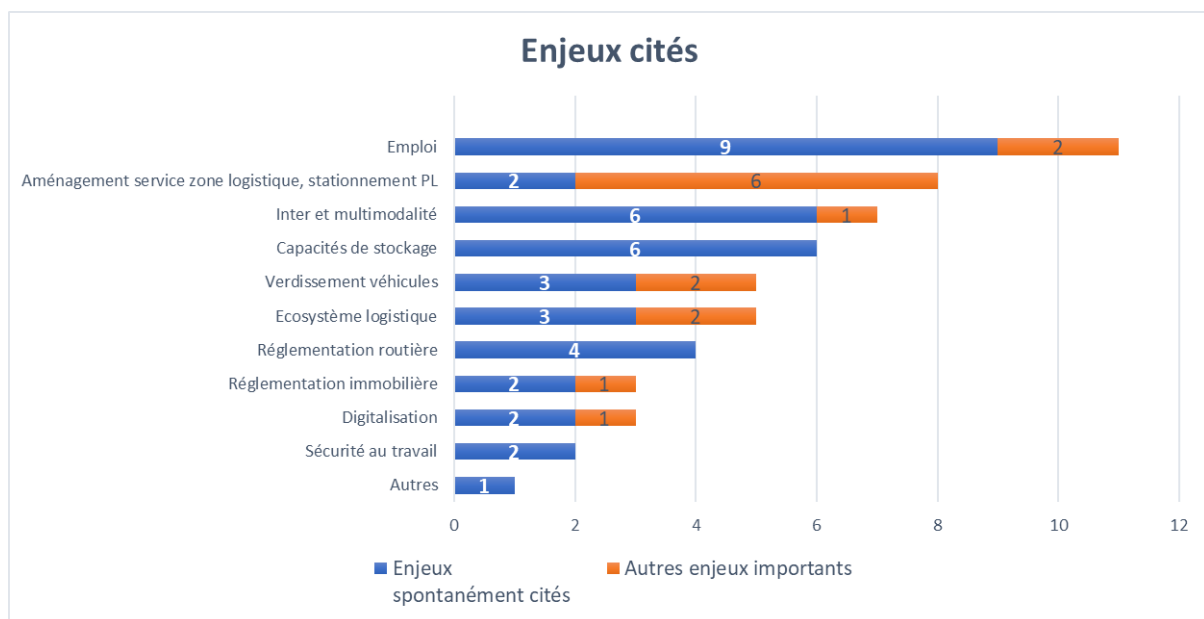
- ✓ La Région est pénalisée par l'accès et l'éloignement aux grands ports pour l'exportation. Le transport du site de production vers le port (par camion) est souvent plus cher que le transport maritime longue distance de port à port. La Région est davantage dans l'hinterland d'Anvers que dans l'hinterland du Havre.
- ✓ L'éloignement des ports maritimes limite les capacités à l'exportation du site de Chalon-sur-Saône (très peu d'export). Les produits vers l'export partent surtout d'un port de l'Atlantique, à partir d'un autre site du groupe.
- ✓ Bien sûr, Beaune est éloigné des ports, mais on ne peut pas refaire la géographie. Et c'est aussi pour cela que l'entreprise a des antennes au Havre et à Fos.

Une région comportant des bassins d'emploi peu denses

- ✓ Le bassin d'emploi de la Nièvre est peu dense, les compétences rares, et le site est obligé de tirer le rayon kilométrique pour pourvoir des postes. Ceci vaut pour tous les métiers, production et logistique, caristes.

4.4 UN ENJEU TRANSVERSAL, NEUF ENJEUX THEMATIQUES

Les enjeux répertoriés dans le graphique ci-dessous sont ceux qui ont été **spontanément cités** par les interlocuteurs. D'autres enjeux ou sujets ont pu être développés par l'interlocuteur dans un second temps, lorsque l'enquêteur les a évoqués. Ces réflexions issues de la seconde partie (dite de « reformulation ») du guide d'entretien ont nourri les thématiques spontanément citées.



- 1) La **thématique emploi** a été citée par plus de la moitié de sondés ; 9 fois de manière spontanée et 2 fois dans un second temps.

Comme indiqué en partie 3.8. du rapport, la logistique est une activité créatrice d'emplois (entre 1,4 et 1,9 millions à l'échelle nationale), même si la région Bourgogne-France-Comté est moins créatrice car moins logistique (seulement 62 000 emplois selon l'Insee).

Les métiers de la logistique sont variés. Le contour même de l'emploi logistique peut poser question. Par exemple, est-ce qu'une secrétaire ou une assistante de direction d'un cadre logistique sur un entrepôt est un emploi logistique ? De même pour un agent de sécurité d'un entrepôt, ou pour un commercial d'une agence immobilière exclusivement logistique ? La réponse est probablement « oui » si l'on considère que ces emplois n'existeraient pas s'il n'existait pas d'entrepôt.

Les emplois logistiques peuvent être catégorisés de différentes manières :

- ✓ Par la mobilité : 2 grandes catégories apparaissent très clairement, les emplois sédentaires (manutentionnaires, caristes, préparateurs de commande, cadre commercial, ...) et les emplois de conducteurs (chauffeur routier, conducteur de train, batelier, ...)
- ✓ Par le secteur d'activité employeur ; les emplois internalisés, c'est-à-dire chez les industriels ou les entreprises de commerce de gros, et externalisés (prestataire logistique, transporteur, ...)
- ✓ Par la CSP : emploi ouvrier / emploi agent de maîtrise / emploi de cadre
- ✓ Par le type de contrat : CDI / CDD / intérimaire

Les emplois logistiques ont quelques caractéristiques communes : il s'agit à 85% d'emplois ouvrier, le recours à l'intérim y est plus fréquent (6,2% de l'ensemble des salariés du secteur transport et logistique, contre 3,7% dans l'ensemble de l'économie), la part d'emplois masculins y est très élevée⁸ (même si une tendance à la féminisation s'observe) et il s'agit de métiers en tension (les besoins sont croissants et difficilement pourvus).

Les problèmes mis en évidence par les entreprises sont :

- ✓ Des difficultés de recrutement ; difficultés à recruter des caristes (6 entreprises), des préparateurs de commande (2 entreprises), des chefs d'équipe (1 entreprise), des chauffeurs (3 entreprises) et des cadres (3 entreprises) avec des phénomènes, pour ces derniers, de concurrence vis-à-vis de villes plus attractives (comme Lille, Paris, Lyon ou Marseille). Des conditions de travail pas toujours attractives ont été citées comme facteur d'explication : travail le week-end, de nuit, saisonnier.
- ✓ Des bassins d'emploi trop ténus, avec des problématiques se posant différemment selon la nature du territoire : territoire rural (impliquant de recruter loin), zone urbaine avec peu de chômage (induisant une concurrence avec d'autres métiers).
- ✓ Des effets de concurrence : intra-filière logistique, des salaires suisses,

Cette problématique « emploi » concerne à la fois les emplois sédentaires en entrepôts et les emplois de chauffeurs routiers. **Elle est celle qui préoccupe le plus les acteurs logistiques régionaux.**

Les solutions mises en place par les acteurs sont multiples :

- ✓ Le partenariat avec Pôle Emploi et les agences d'intérim, pour bon nombre d'entreprises
- ✓ Le recours aux dispositifs de formation (contrats de professionnalisation par exemple),
- ✓ La formation interne (entreprises qui financent le permis de conduire ou aide au financement du CACES),
- ✓ Les incitations financières (visant la motivation et la pérennisation des effectifs) : promotions/primes quand cela est possible,

⁸ Les taux de féminisation au niveau national sont compris entre 16% (SOES, Henri Mariotte, 2009, le travail et l'emploi dans le transport de marchandises) et 18% (SESP, l'emploi dans la fonction logistique en France, Henri Mariotte, mars 2007).

- ✓ La mobilité des salariés entre sites d'une même entreprise pour équilibrer la charge et la capacité,
- ✓ La digitalisation des outils de production qui accroît la productivité, la dématérialisation des documents de transport et l'augmentation du taux de remplissage,
- ✓ La labellisation d'une qualité de vie au travail.

Les acteurs sont aussi en attente vis-à-vis de la puissance publique. La promotion de la logistique et de ses métiers et la promotion du territoire permettent aussi d'attirer des salariés.

- 2) 8 entreprises ont cité la nécessité de mieux **concevoir et aménager les zones logistiques**. Cette question recoupe plusieurs problématiques : accès routiers et connexion au réseau structurant (autoroutier), stationnement PL, services aux chauffeurs, services aux salariés (en particulier les transports en commun, cette question étant aussi évoquée dans la partie emploi).

La question du **stationnement PL, des services aux conducteurs** est ressortie de manière particulièrement importante. Cet enjeu concerne surtout les zones logistiques les plus importantes, générant le plus de trafics routiers, et les zones dédiées à la logistique. Elle concerne généralement les entreprises desservies par des transporteurs pour des flux longue distance (les entreprises ayant leur propre flotte s'assurent en général de pouvoir garer leurs camions en sécurité). Le risque est le stationnement sauvage, la dégradation de l'image de la zone et de l'image des activités logistiques.

Une entreprise en particulier a spontanément cité cet enjeu en indiquant qu'il faut promouvoir la création de parking et de services pour les camions qui viennent parfois de pays éloignés avec un jour d'avance (car temps de transport aléatoires) et qui doivent pouvoir se garer. Parallèlement, les conducteurs doivent pouvoir se restaurer et se laver avant d'accéder au site. Le besoin de stationnement PL est également apparu pour la zone portuaire de Chalon-sur-Saône (1 entreprise).

Ces entreprises qui génèrent des flux importants et parfois lointains n'ont pas de solution à ce problème. Elles n'investissent pas dans des centres routiers car il ne s'agit pas de leurs propres camions. Elles considèrent que cette question relève du domaine public ou des aménageurs qui réalisent les zones d'activités et une d'entre elles souhaite ainsi que les pouvoirs publics imposent à l'aménageur une zone de délestage sur des zones logistiques importantes, générant beaucoup de PL, des flux longue distance (camions étrangers, arrivant la veille...) et des flux externalisés (camions de transporteurs ne pouvant stationner chez le chargeur qui est livré).

La question est aussi celle des relais et centres routiers sur le réseau français. Pour un transporteur, il y a beaucoup moins d'infrastructures qu'auparavant pour les chauffeurs ; restauration, douches, sanitaires...

Un centre routier est composé d'un espace de stationnement pour les poids-lourds, d'un service de restauration pour les conducteurs et de services complémentaires pour les chauffeurs et leurs véhicules (station-essence, station de lavage, autres services aux chauffeurs comme les douches et sanitaires, un point presse, une salle télé, un distributeur automatique de billet, ...). L'on parle aussi de relais routier pour de plus petites structures (plus petit parking), ou tout simplement de restaurant routier. Ces équipements répondent à la législation sur les temps de conduite imposant les temps de repos aux chauffeurs.

La question des accès routiers est citée par un logisticien qui n'a qu'une seule route d'accès, ce qui peut poser des problèmes d'encombrement. La conception de la zone a été un peu sous dimensionnée selon cette entreprise générant un flux très important de camions. Un autre logisticien regrette que la zone d'activité sur laquelle l'entreprise est implantée n'ait qu'un demi-échangeur autoroutier et non un échangeur complet.

La question de l'accès aux salariés à leurs lieux de travail est citée par plusieurs entreprises. Ce problème est aussi celui de la thématique emploi, évoqué précédemment dans le rapport.

3) **Le thématique de l'intermodalité** a été citée 7 fois dont 6 fois de manière spontanée.

La multimodalité ferroviaire

En pratique seulement 20% des embranchés de l'enquête (1 sur 5) utilisent leur embranchement.

Pour celles qui l'utilisent, le recours aux modes massifiés est considéré comme une obligation car elles traitent des marchandises volumineuses ou sensibles. Certaines de ces entreprises sont encore des remettants importants mais leur usage du ferroviaire par le passé a pu être encore plus fort et elles regrettent cette évolution négative.

Les obstacles et difficultés à utiliser le ferroviaire sont notamment :

- ✓ Des coûts qui augmentent.
Pour un répondant, il n'y a pas de problème d'offre pour les trains complets mais ils se posent pour les trafics plus diffus (en wagons isolés). Le MLMC (Multi-Lot Multi-Client) de Fret SNCF en 2010 a été un gros progrès en termes de fiabilité mais « *Les coûts se sont envolés* ». Pour une entreprise, la pérennité des lignes capillaires et de l'offre sur ces lignes a impliqué des conditions économiques drastiques qui engagent les utilisateurs et les acteurs publics appelés à contribuer à leur remise en état.
- ✓ Une réduction de l'offre ferroviaire.
Pour une entreprise, la réduction de l'offre ferroviaire depuis les années 90 a eu pour conséquence que des clients industriels n'utilisent plus le fer. Plus globalement, la forte réduction de l'offre « wagons isolés » en 2010 par Fret SNCF n'a pas été compensé par l'ouverture à la concurrence (en 2006 pour le transport intérieur), puisque toutes les nouvelles entreprises ferroviaires se sont positionnées sur des trafics massifiés. Pour un répondant, l'arrêt de la desserte des gares a sonné le glas du ferroviaire. Quelques exploitants forestiers franc-comtois chargent des wagons de bois à destination d'industriels de la pâte à papier en Suisse ou en Autriche. Mais ces chargements se font de l'autre côté de la frontière, en Suisse. La marchandise est pré acheminée par camion.
- ✓ Un déficit de proximité des interlocuteurs ferroviaires qui est perçu comme un déficit de qualité de service.
Pour une entreprise, les interlocuteurs commerciaux des entreprises ferroviaires et notamment de Fret SNCF sont moins présents (car couvrant maintenant un territoire plus grand), changent trop souvent et n'ont pas de pouvoir de décision. Parallèlement une autre entreprise aurait stoppé son utilisation du ferroviaire notamment par manque de qualité de la prestation commerciale.
- ✓ Des incertitudes sur l'avenir.
L'offre MLMC louée par une entreprise pour sa fiabilité risquerait, selon l'entreprise, d'être remise en cause en 2021 avec une nouvelle offre de l'opérateur historique. Ce changement

est perçu comme un risque de baisse de la fiabilité. Or pour cette entreprise le délai fiable est plus discriminant qu'un délai court et le MLMC permettait d'atteindre cet objectif.

Les attentes et solutions relevées par les entreprises sont :

- ✓ La **modernisation des chantiers de transport combiné rail-route** - TCRR au niveau de l'ensemble de l'hexagone (car les chantiers existants et opérationnels sont souvent vétustes et saturés) et un maillage plus important car certaines régions sont dépourvues de chantiers (manque de chantiers à l'Ouest de la France pour développer d'autres lignes d'autres marchés, déficit de chantiers en Ile de France comparativement au potentiel et notamment au potentiel des zones de desserrement logistique).
- ✓ La **réutilisation d'embranchements**. Un répondant s'interroge par exemple sur l'opportunité d'utiliser son embranchement actuellement inactif en approvisionnement.

La multimodalité fluviale

Contrairement au mode ferroviaire, le mode fluvial ne souffre pas de déficit d'image. Une des entreprises répondantes loue au contraire la qualité du service. Le port de Chalon-sur-Saône est un équipement « extraordinaire » pour cette entreprise. Il lui permet d'expédier des marchandises de bout en bout en fluvio-maritime directement vers le Maghreb. Plusieurs barges ont ainsi été chargées en 2020 et cette organisation va se pérenniser pour les trafics méditerranéens. La seule contrainte réside dans la période des hautes eaux (en hiver) qui interdit la navigation.

Un des répondants envisage d'utiliser des capacités de stockage sur le port de Chalon-sur-Saône et par conséquent de valoriser ce site.

- 4) La question des **capacités de stockage** est apparue de façon assez prégnante (citée 6 fois toutes de manière spontanée).

La campagne d'entretiens montre que d'un côté des entreprises manquent de surfaces d'entreposage, et de l'autre, des établissements disposent de m² non utilisés et qu'ils souhaitent mettre à disposition. Toutefois, ces deux catégories d'entreprises et de demandes ne se rencontrent pas ; faute, notamment, de temps pour prospecter ou d'intermédiaires de mise en relation.

Coté « offreurs » de surface, on trouve notamment des grands distributeurs :

- Une entreprise indique ainsi disposer d'une capacité de stockage résiduelle qu'elle souhaiterait mettre à disposition mais n'a pas le temps de prospecter pour trouver des preneurs.
- Une autre pourrait louer 4 000 à 5 000 m² mais ne sait pas comment faire.

Coté « demandeurs » de surface, on trouve notamment des industriels :

- Pour l'un, les capacités de stockage sont limitées, du fait de l'ancienneté du site.
- Pour l'autre, l'un des sites de production est obligé d'évacuer rapidement ses produits finis, faute de pouvoir les stocker dans de bonnes conditions.

La solution d'une bourse de stockage est évoquée par plusieurs entreprises. L'une d'entre elles souhaite que cette bourse de stockage aille au-delà de l'offre de m². En effet, un stockage extérieur impliquera des besoins de transport (entre ce stockage et les usines) et il conviendrait que la bourse inclut des offres en la matière (couple surface-transport). En outre, il conviendra que cette

base soit mise à jour régulièrement car les besoins comme les offres sont souvent saisonniers et évoluent.

Les pouvoirs publics pourraient-ils mettre en place cette bourse des m² disponibles.

Quelques sociétés privées se sont lancées sur ce marché via un site web en ligne : SpaceFill, qui se rémunère par une commission sur la transaction entre offreur et demandeur, Stockbooking, NetFret (où l'accès au m² disponibles n'est accessible qu'aux adhérents) ou Log-Hub en Suisse. Il semble que leurs impacts soit limité et une expertise plus fine en la matière serait souhaitable.

- 5) Phénomène de fond pour une économie décarbonée, **le verdissement de la flotte de véhicules** (cité 5 fois dont 3 fois spontanément) est un sujet sur lequel plusieurs entreprises de la région souhaitent investir ou investissent de manière forte. Cette thématique de la flotte et de son verdissement est notamment portée par la logistique urbaine imposant des véhicules « propres » et moins bruyants. Le GNV est par ailleurs l'énergie la plus souvent citée.

Quelques chargeurs disent vouloir commencer à travailler sur ce sujet avec leurs transporteurs.

Mais cet enjeu du verdissement recoupe aussi d'autres questions :

a) Celle des stations d'avitaillement jugées encore peu nombreuses sur le territoire.

Ainsi, s'agissant du GNV, la Bourgogne-Franche-Comté est l'une des régions les moins équipées : 12 stations seulement en janvier 2021⁹, dont une à Dijon et une à Fauverney (ainsi qu'un projet à Chenôve). Seule la Normandie et Centre Val-de-Loire font moins bien (9 stations chacune). L'Île-de-France est la région la plus équipée (40 stations). Le nombre de stations en France s'élève à 250 en janvier 2021.

Un répondant indique souhaiter travailler avec des transporteurs ayant une flotte non diesel (gaz), mais que pour cela il a besoin de disposer à proximité d'une station de chargement ce qui n'est pas encore le cas.

Pour pallier cette difficulté, un transporteur n'a pas hésité à investir lourdement, en propre. 1/4 de ses véhicules roulent au GNV et cette part va augmenter avec le remplacement systématique des anciens véhicules diesel par des véhicules au gaz. Le transporteur a créé sa propre filiale, qui construit des stations-services gaz.

Peu de transporteurs peuvent aujourd'hui ouvrir leur propre station GNV compte tenu du coût : de l'ordre de 1 M€ pour une petite station, 2 M€ pour une station à charge rapide.

- b) Celle du nombre relativement faible de **modèles de camions disponibles**. Iveco est l'un des leaders du marché avec Scania et Volvo, suivi par Renault.
- c) Celle du **retour sur investissement** à long terme et du **choix difficile à faire entre les différentes énergies** : GNV, électrique, hydrogène ou hybride. Les entreprises ont parfois du

⁹ <https://www.gaz-mobilite.fr/territoires/>

mal à « y voir clair » dans le panel des énergies alternatives au diesel. Un travail de communication de la part des pouvoirs publics est peut-être à engager en la matière.

- 6) 3 entreprises ont spontanément cité l'**écosystème logistique bourguignon et franc-comtois** comme un enjeu majeur et 2 autres entreprises l'ont évoqué dans la discussion comme un enjeu important. Le terme d'écosystème logistique évoque ici la richesse et la qualité des logisticiens présents.

Cette question a des impacts directs en termes de qualité de service pour un établissement industriel et en termes de gestion des trajets à vide, des frets retour et des coûts routiers pour un transporteur. Mais au-delà, cet écosystème est un cadre pour toutes les autres thématiques ; l'emploi, la multimodalité, les capacités de stockage... **La dynamisation et la promotion logistique du territoire sont d'ailleurs les sujets d'atelier les plus souvent souhaités. C'est un enjeu général et transversal.**

Pour une entreprise, le problème est l'offre de transport limitée dans son bassin de production situé dans la Nièvre. Pour deux autres, l'écosystème logistique et économique de Dijon ou de l'Yonne est moins fort que celui de Paris ou de Lyon par exemple, et il est souvent compliqué de trouver un fret retour. De ce fait, les coûts de transport sont plus élevés car il faut parfois payer le retour à vide.

Pour une autre entreprise, l'écosystème logistique de Chalon-sur-Saône est plus ténu que dans d'autres régions et cette difficulté est plus forte depuis l'explosion du e-commerce qui a absorbé une partie importante de l'offre de transport.

Pour une dernière entreprise, il y a une difficulté à trouver des prestataires en qualité en quantité dans son bassin économique. Il y a un manque de visibilité, un manque d'information, et un besoin d'une base de données répertoriant les acteurs logistiques. A part le bouche à oreille, il est difficile de savoir qui fait quoi.

Les entreprises ayant soulevé ce problème n'ont pas elles-mêmes les solutions. Pour elles, les solutions relèvent des pouvoirs publics, de la promotion du territoire et de ses atouts économiques et logistiques. Pour une entreprise, Dijon manque de visibilité et n'est pas assez attirant, ce qui pose aussi des problèmes de recrutement. Pour un industriel, il y a nécessité de promouvoir la pluralité des acteurs logistiques. Lorsque l'entreprise passe des appels d'offre, les réponses obtenues par les acteurs professionnels sont trop peu nombreuses pour faire jouer la concurrence.

Pour une entreprise, il ne faut pas seulement communiquer, mais aussi mettre en place les bonnes conditions d'accueil des fonctions logistiques ; des ZA pour l'effet de masse, des synergies, des formations pour les salariés, ... L'infrastructure ne fait pas tout. Elle est bonne en région, mais on voit bien qu'elle ne suffit pas. Question de plateformisation.

A noter que pour un transporteur, qui n'est pas compté dans l'enjeu « écosystème logistique » mais qui demande néanmoins que les pouvoirs publics promeuvent le territoire pour dynamiser un écosystème économique qui dans son département se meurt, il faudrait développer une marque employeur version région ou département.

- 7) La **réglementation routière** est un enjeu pour 4 entreprises interrogées. Les questions soulevées sont assez diverses et diffèrent selon les répondants : réglementation européenne sur la

circulation des 44 t, lien entre la grande distribution et ses fournisseurs et exigences logistiques, transport exceptionnel hors gabarit.

La question du camion chargé à 44 tonnes est européenne. La législation européenne autorise ses Etats membres à rouler jusqu'à 40 tonnes et possiblement, selon le souhait de chaque pays, à 44 t. La France autorise les 44 t sur son territoire depuis 2013. 7 autres membres l'autorisent également (dont l'Italie, la Belgique et le Luxembourg). Mais le franchissement des frontières, même entre pays ayant autorisé les 44 t, est théoriquement interdit. Il n'est pas possible de faire du 44 t entre la France et la Belgique par exemple. A noter toutefois que certaines opérations de transports combinés peuvent être réalisées jusqu'à 44 tonnes en circulation internationale, afin d'encourager le report modal.

D'après le CNT (Comité National Routier)¹⁰, le 44 tonnes permet des gains de productivité de l'ordre de 10% et a un impact sur la diminution de gaz polluant grâce à l'augmentation de la charge. Passer de 40 tonnes à 44 tonnes permet de charger 29 tonnes de marchandises au lieu de 25 tonnes.

Une entreprise répondante souhaite la création d'un espace européen de libre circulation du 44 tonnes.

Certaines entreprises jugent abusives les exigences et pratiques de la grande distribution. Pour un transporteur, les pratiques logistiques de certaines enseignes, qui imposent une augmentation des fréquences de livraison ne permettant pas d'optimiser le taux de remplissage des camions, a un impact écologique négatif.

Le troisième enjeu évoqué est celui des **transports exceptionnels** pour lesquels une des entreprises répondantes souhaiterait une simplification des procédures d'autorisation et une amélioration des délais d'obtention ; les produits transportés étant coûteux et ne supportant pas de retards de livraison.

- 8) Les **procédures administratives réglementaires** sont jugées longues et complexes pour 3 entreprises ayant récemment construit ou étendu leurs surfaces immobilières : délais longs d'obtention des autorisations, multiplicité des intervenants devant donner leur aval (DREAL régionale, DREAL départementale...), nombreuses études d'impacts (études de sol, d'environnement, d'impact, loi sur l'eau...), ...

De manière générale, la réglementation immobilière logistique en France est souvent jugée, par les professionnels de l'immobilier, comme particulièrement exigeante. Ce au regard, semble-t-il, de la réglementation d'autres pays voisins. Or, si les délais sont trop longs, un client risque de s'implanter dans un entrepôt déjà construit donc plus rapidement accessible mais peut-être moins adapté à son activité.

Mais les pouvoirs publics sont aussi les garants de la bonne exécution des procédures dans le respect de contraintes de sécurité et environnementales.

¹⁰ <https://www.cnr.fr/download/file/publications/Le%2044%20tonnes%20-%20Rapport%20CNT.pdf>

Pour un logisticien, le délai est excessivement long entre le moment où un client est trouvé, où l'entrepôt est construit et le moment où il est opérationnel. Le temps de construction d'un entrepôt est entre 9 mois et 1 an, et pour obtenir un dossier d'agrément il faut environ 1 an, ce qui fait 2 ans annoncés à un nouveau client pour pouvoir commencer à stocker ses marchandises.

Selon certains acteurs de l'immobilier logistique, l'accident de Lubrizol à Rouen fin 2019 aura un impact sur les autorisations en DREAL. Les dossiers sont examinés avec beaucoup plus d'attention. Les SDIS (pompiers) sont encore plus attentifs également. Ainsi, toutes les demandes, qui vont au-delà de la réglementation, notamment sur les murs coupe-feu, sont plus fortes depuis Lubrizol. Les pompiers sont souvent très attentifs mais aussi très participatifs et demandent souvent davantage de murs coupe-feu que la réglementation ne l'impose.

- 9) La question de la digitalisation a été citée par 3 entreprises. Pour l'une c'est un enjeu de performance difficile à mettre en place dans un site logistique ancien. Pour deux autres un outil de performance dans la capacité à gérer les stocks (nouveaux logiciels de gestion).

Pour Prologis¹¹, « l'automatisation désigne avant tout des bâtiments de grande hauteur dans lesquels les produits sont automatiquement stockés et déstockés à l'aide d'équipements automatisés comme des transstockeurs ». La robotisation se définit quant à elle par « un système composé de robots qui vont participer à la gestion de l'entrepôt en reproduisant des tâches normalement dévolues à l'humain ». Dans les deux cas, la place de l'homme est repensée, avec son volet positif (aide au travail, réduction de la pénibilité, ...) et négatif (remise en cause possible de son utilité).

Par exemple ; Scallog (spécialiste du « goods to man ») développe en France et à l'international une solution complète de robotisation pour les préparations de commande pour le e-commerce ou l'industrie. Des robots au sol circulant sur bande de guidage permettent de déplacer des étagères vers les postes de préparation de commandes. Chaque robot peut déplacer 600 kg. Objectifs : gain de temps, gain de place, de productivité et meilleur confort au travail pour les préparateurs de commande qui n'ont plus à se déplacer.

La digitalisation est un terme plus général qui indique la prise en compte d'outils digitaux dans les process logistiques et de transport de marchandise via une multitude de solutions (dématérialisation des documents de transport, smartphone ou PDA pour chauffeur routier, traçage des camions ou de la marchandise, ...).

Parmi les entreprises interrogées en région, l'une d'elles mène des réflexions sur la digitalisation et l'automatisation de ces outils de production.

¹¹ https://www.prologis.fr/sites/france/files/documents/2020/11/market-1167_q3_2020-fr_final_0.pdf

Pour une autre entreprise, la digitalisation est un enjeu important. Mais le site de production de cet industriel est assez vieillissant et il est parfois difficile de mettre en place des processus digitalisés sur des machines anciennes.

Les entreprises ne citent pas d'actions possibles des acteurs publics. Digitalisation – automatisation – robotisation sont des solutions d'optimisation des performances logistiques mises en place par les entreprises. Néanmoins, un travail sur la promotion du fait logistique en région Bourgogne-Franche-Comté aiderait probablement à l'impulsion et à la propagation d'innovations logistiques en attirant les entreprises et les investisseurs.

- 10) Le sujet de la **sécurité au travail** est posé par les entreprises ayant des capacités de stockage anciennes et/ou limitées, pouvant engendrer des risques pour le salarié lors d'opération de manutention, et mettant fortement en avant leur image. Il n'a été cité de manière spontanée qu'à 2 reprises, mais constitue un enjeu qui va probablement « de soi » et qu'il n'est pas nécessaire de rappeler pour la majorité des entreprises.

Chez un industriel par exemple, la faible dimension et l'ancienneté de son usine engendrent des problèmes de sécurité (zones de stockage et de manutention étroites).

Pour un autre industriel, la principale préoccupation est la sécurité des salariés et la cohabitation entre chariots et piétons. L'objectif de réduction des accidents du travail est prioritaire.

Les entreprises ne citent pas d'actions possibles des acteurs publics sur cet enjeu, du moins directement. Les solutions relèvent principalement de la responsabilité des entreprises et de leurs politiques RSE. La robotisation est aussi perçue comme un moyen de diminuer le nombre d'accident du travail.

11) En conclusion la campagne d'entretiens permet de détecter :

1 enjeu transversal :

- ✓ La dynamisation et la promotion du territoire et de ses atouts en faveur des fonctions logistiques

9 enjeux thématiques :

- ✓ L'emploi et les difficultés de recrutement,
- ✓ L'inter et la multimodalité à redévelopper,
- ✓ Les surfaces de stockage et l'absence de mise en relation d'entreprises en sur et sous-capacité,
- ✓ L'aménagement des zones logistiques et la question du stationnement PL.
- ✓ Le verdissement de la flotte véhicule et la transition énergétique, notamment en lien avec la logistique urbaine,
- ✓ La réglementation routière à harmoniser et à encadrer,
- ✓ La réglementation immobilière lente et contraignante,
- ✓ La digitalisation au service de la performance logistique,

✓ La sécurité au travail dans les entrepôts.

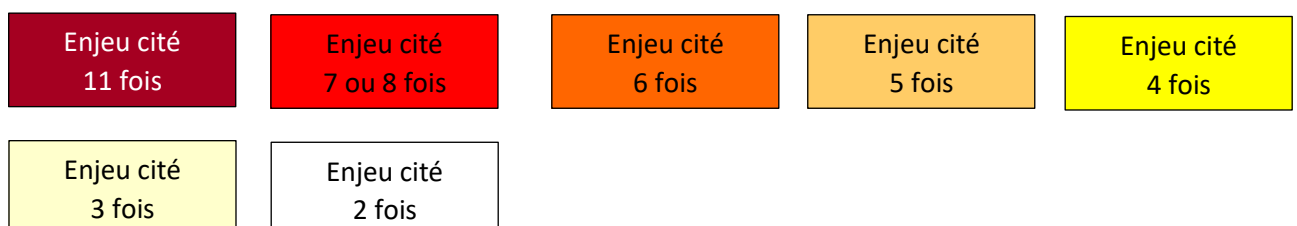
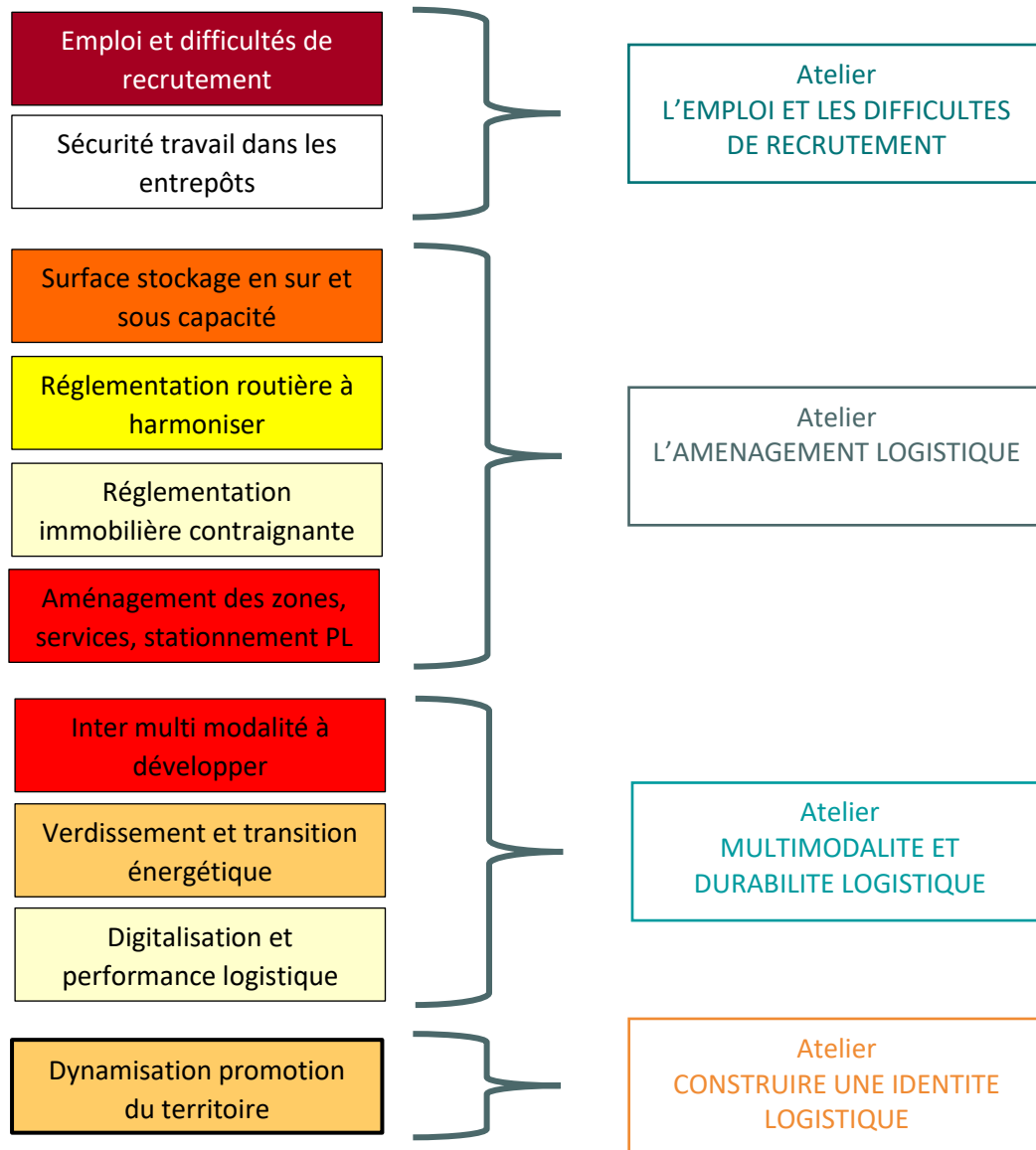
L'initiative de la DREAL est donc très bien accueillie et une forte majorité d'entreprises s'est déclarée favorable à participer aux ateliers (18 sur 20), sous condition que les dates retenues s'adaptent à leurs plannings. Mais la démarche suscite également beaucoup d'attentes et sa pertinence sera jugée à l'aune des décisions effectivement prises à l'issue des ateliers et des actions mises en œuvre.

5 DECLINAISON DES ENJEUX PREPARATOIRES AUX ATELIERS

Les 9 enjeux thématiques qui sont ressortis de la phase d'enquête ont été regroupé en **3 grandes familles d'enjeux**. Chacun de ces grands enjeux peuvent donner lieu à des ateliers de travail.

L'enjeu transversal sur la dynamisation et la promotion du territoire constitue à lui seul une thématique propre et qui « chapeaute » tous les autres enjeux. Cet enjeu transversal est rebaptisé « construire une identité logistique ».

Au total, 4 ateliers sont à envisager.



5.1 L'EMPLOI ET LES DIFFICULTES DE RECRUTEMENT

Synthèse et thématiques de réflexion partenariale : l'emploi et les difficultés de recrutement

Constats

- La logistique créatrice d'emplois et d'attractivité pour les territoires
- La logistique : activité de main d'œuvre et ressource humaine au cœur de la performance
- Méconnaissance de la réalité des emplois logistiques et déficit d'image auprès des publics étudiants, parents, personnes en recherche d'emploi
- Méconnaissance de la réalité des emplois logistiques, des besoins et des profils de la part des acteurs de l'emploi voire des acteurs de la formation généraliste
- Problèmes d'employabilité et de bassins d'emplois, difficultés de recrutement, d'emplois ouvriers (en entrepôt), de conducteurs routiers, de cadres

L'enjeu de l'emploi ne peut pas être découplé

- De l'absence d'image logistique de la région
- De l'hétérogénéité des territoires et faible densité logistique selon les territoires
- De l'accessibilité des zones d'activité pour les salariés

Les thématiques d'actions

Constat : déficit d'image

Plan d'actions : promotion des métiers

1. Définir les besoins et les métiers concernés
2. Définir les déficits
3. Définir des ambitions et des leviers
4. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

Exemples d'action :

- Définition des métiers et guides de présentation des métiers,
- Plan de communication,
- Salons
- Rencontres entre les entreprises et le public en formation ou en recherche d'emploi
- Visites de sites et présentation par les responsables voire par les opérateurs
- Implication des entreprises dans : les formations, l'alternance, les stages, les programmes de retour à l'emploi, ...

Partenariats : ORT - Services de l'Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – spécialistes de l'emploi – entreprises – fédérations – CCI

Constat : difficultés de recrutement

Plans d'actions : programmes d'anticipation des besoins

1. Définir les difficultés de recrutement
2. Définir des ambitions et des leviers
3. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

Exemples d'action :

- Tableau de bord des emplois logistiques internalisés - externalisés, définition des métiers en tension
- Etude sur l'adéquation métiers - profil - formation
- Suivi des nouvelles pratiques et outils logistiques (automatisation) et nouveaux métiers/profils
- Aide au recrutement

Partenariats : ORT - Services de l'Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises - CCI – professionnels de l'emploi

Constat : éloignement (*atelier emploi ou zone logistique*)

Plan d'actions : mise en œuvre de services

1. Définir les corrélations entre éloignement et emploi
2. Identifier les leviers
3. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

Exemples d'action :

- Etude sur la connaissance des bassins d'emplois et de la connexion bassins d'emploi / localisation des zones
- Mise en place de services de transport en commun, plan interentreprises et nouvelles mobilités (co-voiturage, ...)
- Prise en compte de la problématique de l'éloignement des ZA et de l'accessibilité pour les salariés dans les documents d'orientation (SRADDET, SCOT, ...)

Partenariats : Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises - CCI – start-up nouvelles mobilités – entreprises de transport en commun

5.2 L'AMENAGEMENT LOGISTIQUE

Synthèse et thématiques de réflexion partenariale : l'aménagement logistique

Constats

- Un besoin de connaissance des surfaces utilisables pour la logistique
- Présence d'entreprises en sous-capacité et d'autres en surcapacité de stockage, sans rencontre entre offreur et demandeur
- Un besoin de renforcement des services logistiques au sens large (transporteurs, ...)
- Un besoin de réflexion sur les services aux salariés et aux marchandises sur les zones logistiques
- Un besoin particulier de centre routier et de stationnement PL
- Des besoins différents selon les territoires dans une région de forts contrastes

L'enjeu de l'aménagement ne peut pas être découplé

- Du rôle de la logistique dans la compétitivité des territoires et filières
- De la politique de réduction de l'artificialisation et l'optimisation de l'existant
- De la transition énergétique, du verdissement des flottes, de la multimodalité

Les thématiques d'actions

Constat : un déficit d'outil de suivi des surfaces logistiques

Plan d'actions : Outils de recensement et de suivi des surfaces disponibles

1. Définir le champ (foncier, friches, surfaces bâties, bâtiments mutables, ...)
2. Définir les besoins de surface
3. Inscrire la problématique dans les ambitions d'aménagement (ZAN),
4. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

- Analyse du besoin (existence d'entreprises offreuses et d'entreprises demandeuse)
- Etude des solutions existantes, dont bourse de stockage
- Construction d'un outil d'observation et de suivi, associé à un outil télématique

Partenariats : Etat – Région – EPCI – communes – CCI – Agences de développement - Entreprises - Prestataires spécialisés - fédérations

Constat : Déficit de services sur les zones

Plan d'actions : Définir les besoins actuels et nouveaux

1. Définir les besoins et les facteurs d'évolution
2. Construire une ambition globale (quel rôle donné aux zones d'activité, quel objectif de plateformes)
3. Inscrire la problématique dans les orientations stratégiques (SRADDET)
4. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

- Développer des services aux salariés : accès en transport collectif, conciergeries, points relais, consigne, valorisation des productions locales, ...
- Développer des services aux PL et aux conducteurs : parking PL, centre routier, station multi-énergie, ...
- Aménager des accès routiers bien dimensionnés,
- Développer / promouvoir les bourses de fret

Partenariats : Etat – Région – EPCI – gestionnaires de zones – entreprises - CCI – Fédérations

Constat : Des territoires spécifiques aux tropismes différents

Plan d'actions : Construire une vision globale prenant en compte les singularités

1. Identifier les singularités et les besoins spécifiques
2. Identifier ce que peut apporter la plateforme (moins de retour à vide, ...)
3. Identifier les ambitions et les leviers
4. Définir des modalités d'actions

- Schéma Logistique Régional dont stratégies pour les territoires peu denses
- Construire des outils connexes à ce Schéma (guichet unique, simplification des procédures d'autorisation immobilière, ...)
- Communiquer sur l'identité logistique de la Région
- Envisager davantage de plateformes

Partenariats : Etat – Région – EPCI – agences de développement – DDT – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations – CCI

5.3 MULTIMODALITE ET DURABILITE DE LA LOGISTIQUE

Synthèse et thématiques d'actions : Multimodalité et durabilité de la logistique

Constats

- Un besoin d'une vision globale des points d'entrée sur les réseaux de transport et du couplage avec les géographies logistiques, dont les zones d'activité
- Un besoin d'offres attractives (en termes de services et de compétitivité coût par rapport à la route),
- Un besoin de connexion aux grandes portes d'entrée mondiales (ports maritimes) et aux marchés étrangers

L'enjeu de la multimodalité ne peut pas être découplé

- L'économie des échanges et la place de la Région
- De la transition énergétique
- De la politique nationale et des plans de relance

Les thématiques d'actions

Constat : Multimodalité sous-exploitée

Plan d'actions : Observation, connaissance des usages, anticipation des potentiels

1. Identification des enjeux et des champs d'observation

2. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

- Tableaux de bord des trafics ferroviaires et fluviaux des entreprises via entretiens ou questionnaires)
- Tableau de bord des trafics sur les zones d'activité et les points d'entrée aux réseaux (ITE, quais, chantiers multimodaux, ...)
- Etudes « potentiels » et diffusion des études réalisées à des échelles de territoires infrarégionales
- Mise en place d'un groupe de travail

Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI – opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux

Constat : Méconnaissance des offres

Plan d'actions : Recueil et diffusion de l'information (guide, portail internet, ...)

1. Identification des besoins, priorisation des informations à diffuser

2. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)

- Atlas – carte interactive des zones multi et intermodales (ports, quais et ITE, ...)
- Identification de sites privés mutualisables
- Guide de l'utilisateur des modes massifiés
- Portail régional du transport et de la logistique (lien vers les sites des opérateurs, tableaux de bord, guides, ressources statistiques, ...)

Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI – opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux

Les thématiques d'actions

Constat : Une logistique plus durable

Plan d'actions : Renforcer les capacités multimodales et favoriser le verdissement

- 1. Identification des besoins, des déficits et des enjeux**
- 2. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)**

- Promouvoir la multimodalité et les atouts de la région (ports notamment)
- Identifier les besoins de renforcement des offres infrastructurels (mise en gabarit, pérennité du capillaire, ...) et de service (sillons plus solides, nouvelles liaisons, développement d'OFP, développement d'offres fluviales multifret et multiclient de type MultiRégio, ...), dimensionnement des barges ajusté au gabarit emprunté, services aux conducteurs, stockage,..
- Lier les réflexions sur la multimodalité et l'aménagement
- Mettre en œuvre le Plan de Relance, et notamment préserver les capacités de redéveloppement (réseau capillaire fret, petit gabarit) ; coordonner les schémas intermodaux et portuaires

Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux

Constat : un transport plus durable

Plan d'actions : favoriser le verdissement

- 1. Identification des besoins, des déficits et des enjeux**
- 2. Définir des modalités d'action (quelle action, quels partenaires, quels horizons,...)**

- Développer un réseau d'énergies alternatives au gasoil pour les flottes routières et fluviales
- Aider l'évolution du parc routier (entreprises ou loueurs de véhicules)
- Aider l'évolution de la cale fluviale (en lien avec le PARM de VNF)

Partenariats : Etat – Région – gestionnaires de zones – entreprises – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - opérateurs de transport tous modes – gestionnaires d'infrastructures – gestionnaires d'équipement multi et intermodaux

5.4 CONSTRUIRE UNE IDENTITE LOGISTIQUE

Synthèse et thématiques d'actions : Construire une identité logistique

Constats

- Une attractivité du territoire et une valorisation de ses atouts perfectibles
- Une identité logistique modeste
- Des acteurs prêts à s'engager
- Défiance des acteurs politiques et des populations vis-à-vis de la logistique

L'enjeu ne peut pas être découplé

- Du rôle de la logistique dans le développement économique
- De la construction d'une stratégie logistique territoriale partagée

Les thématiques d'actions

1. Quels enjeux ?
2. Quelle stratégie de territoire ?
3. Quelles cibles ? Quels messages clé ?
4. Quels leviers d'action ?
5. Quelles modalités d'action ?

Constat : Méconnaissance de la logistique et de ces externalités positives

Plan d'actions : Sensibilisation des acteurs institutionnels et grand public

- Diffusion d'informations, guides (logistique, logistique urbaine, intermodalité, ...)
- Sessions de formation et de sensibilisation à la logistique et ses externalités positives
- Tableaux de bord et newsletter

Partenariats : Etat – Région – EPCI – fédérations de chargeurs et de transporteurs – CCI - clubs logistiques & clusters – acteurs de la formation

Constat : Méconnaissance des innovations

Plan d'actions : diffusion d'informations, échanges inter-entreprises, démonstrateurs

- Communication sur les nouvelles technologies et innovations
- Démonstrateurs, accueil de laboratoires ou d'expérimentations
- Identification des besoins en innovations, nouvelles technologies (digitalisation, bâtiments basse énergie, verdissement des flottes, ...)
- Visites de sites innovants

Partenariats : Etat – Région – EPCI – fédérations – CCI - universités et laboratoires de recherche (mobilité personnes et marchandises) -ADEME - services incendie et secours

Constat : La Région insuffisamment attractive

Plan d'actions : promouvoir

- Construire une ambition et une stratégie partagée
- Construire des outils communs de communication
- Promouvoir sa spécificité, son cadre de vie, ...
- Articles, Newsletters

Partenariats : Etat, Région, Agences de développement, fédérations, CCI

Constat : Un manque de prise en compte des enjeux de la logistique

Plan d'actions : Travail sur les SCOt, PLUi, harmonisation des réglementation...

- Sensibiliser les Elus au rôle de la logistique
- Communication vis-à-vis des élus

Partenariats : Etat – EPCI – communes – Région

Un travail en ateliers

Pour partager les objectifs

Pour co-construire des propositions

Pour préciser le rôle des partenaires

Des propositions pour entamer les discussions et générer ... des propositions



Table 1 : comment promouvoir les métiers ?



Table 2 : comment anticiper les besoins ?



Table 3 : quels services à la mobilité sur les zones ?

TABLE 1 : comment promouvoir les métiers ?

1. Pourquoi un déficit d'image ?

- *Quelles perceptions des métiers ? (pénibilité, féminisation, innovations, responsabilisation, climat social, vie de famille, ...)*
- *Quels métiers concernés ? (manutention, conduite...)*

2. Quelle évolution des métiers ?

- *Quelles pratiques logistiques et quels impacts sur les métiers (métiers de demain)*
- *Quelles évolutions mettre en avant pour valoriser les emplois logistiques ? (métiers et parcours professionnels)*

3. Comment sensibiliser ?

- *Guides ?*
- *Salons ?*
- *Articles*

4. Comment associer l'écosystème ?

- *Rencontres avec les entreprises*
- *Visite de sites*
- *Implication des entreprises pour les formations (stages, alternance...)*

TABLE 2 : comment anticiper les besoins ?

1. *Quelle observation des métiers et des emplois ? (internalisés / externalisés)*
 - *Quels partenaires ?*
 - *Quels outils existants et à co construire ?*
 - *Quels métiers en tension ?*
 - *Comment apprécier la pénurie qualitative ? (pénibilité)*

2. *Quelle adéquation des profils aux nouveaux métiers ?*
 - *Quelles formations,*
 - *Quelles compétences et « soft skills » ?*
 - *Quelle robustesse des bassins d'emploi locaux ?*

3. *Comment et avec quels acteurs de l'écosystème ?*
 - *Quel plan d'action co construire ?*
 - *Aides au recrutement, développement des liens institutionnel / acteurs de la formation / entreprises*
 - *Formation des acteurs de l'emploi pour une meilleure orientation*

TABLE 3 : quels services à la mobilité sur les zones ?

1. Quelles constat ?

- *Quelle réalité et quelle mesure de la réalité ?*
- *Quelles particularités territoriales ?*

2. Quels leviers ?

- *Eloignement des sites logistiques versus taux de motorisation ? (mobilité individuelle)*
- *Problématique d'accessibilité des zones par les transports en commun ? (mobilité collective)*

3. Quelles solutions co construire ?

- *Aides aux mobilités et co voiturage*
- *Plan de déplacement interentreprises*
- *Aides aux mobilités actives*

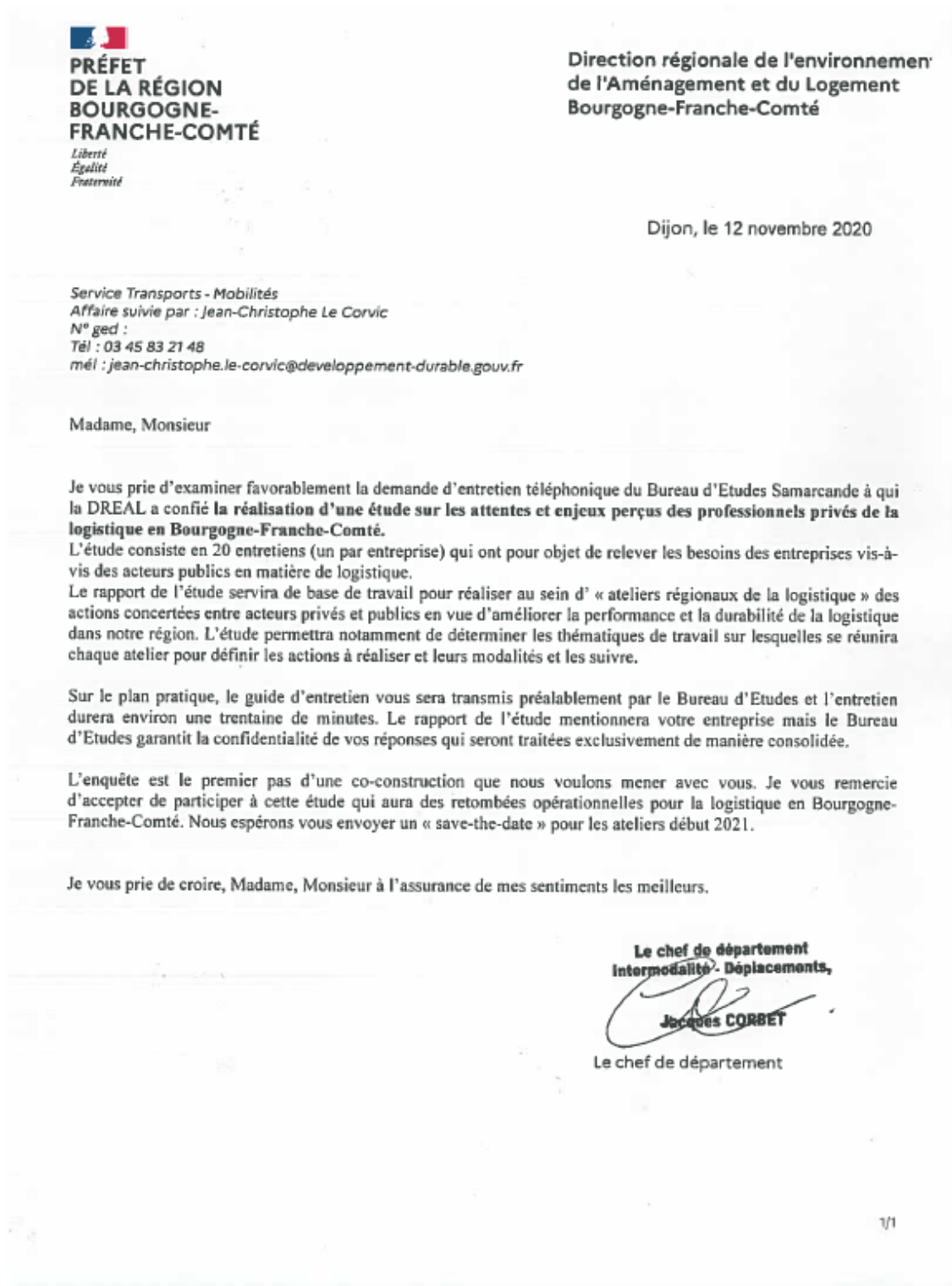
4. Comment anticiper et prescrire ?

Prise en compte de la problématique

- *dans les documents d'orientation ? (exemples : réflexion sur l'accessibilité en amont des opérations d'aménagement, prescrire des parkings covoiturage,...)*
- *dans une réflexion sur la labélisation des zones*

ANNEXES

Annexe 1 : Lettre de mission



Annexe 2 : Le guide d'entretien

Nom de l'entreprise interrogée

Madame ou Monsieur xxx

Fonction de l'interlocuteur(trice)

Adresse postale et mail

Coordonnées téléphoniques



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Compte rendu d'entretien téléphonique ou visio – date de l'entretien

PARTIE 1 : DISCUSSION SUR LES ENJEUX

1. *Pour replacer vos attentes dans le contexte et mieux les comprendre pourriez-vous tracer en quelques mots votre activité sur votre site (activité, produits traités, orientation des flux, taille de votre établissement en effectif et m² logistiques)*
2. *Quels sont, les grands enjeux logistiques auxquels vous faites face (cette question concerne spécifiquement votre site sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté). Quelles sont les thématiques et enjeux que vous souhaiteriez voir discuter lors d'ateliers de concertation ?*
3. *Comment évaluez-vous les atouts et faiblesses du territoire Bourgogne-Franche-Comté face à ces enjeux*
4. *Quelles sont les solutions innovantes que vous mettez en place pour faire face à ces enjeux ? Pensez-vous avoir mis en œuvre une/des innovations et pouvez-vous nous en dire plus ?*
5. *Que pourriez-vous attendre du territoire et des acteurs institutionnels pour vous aider à faire face à ces enjeux ?*



Vos interlocuteurs Samarcande sont Nathalie Mattiuzzo, nmattiuzzo@samarcande.fr / Portable : 06 86 08 20 01 et Christophe Renard, crenard@samarcande.fr – 06 71 61 99 97

PARTIE 2 : REFORMULATION

6. Nous avons abordé les enjeux auxquels vous faites face, pourrions-nous les re-lister. Par ailleurs certains enjeux apparaissent lorsqu'on établit un diagnostic du territoire vous ne les avez pas abordés je vais vous les citer afin d'éviter des impasses

VOUS AVEZ EVOQUÉ <i>Enjeux spontanément évoqués</i>	J'AIMERAI AVOIR VOTRE AVIS SUR DES ENJEUX COMPLÉMENTAIRES	Votre avis
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>L'accès aux services logistiques et de transport</u> : le déséquilibre des flux, la difficulté d'accès au fret ou la difficulté à trouver des transporteurs 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les <u>centres routiers</u>, les lieux de stationnement des poids lourds à proximité des activités économiques 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Les connexions aux grands corridors, les <u>infrastructures</u> 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>L'intermodalité</u> rail-route et/ou rail-fleuve, les offres, le maillage des sites intermodaux 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Le renouvellement des flottes, le <u>verdissement des flottes</u>, nouvelles motorisations, le passage à des flottes « propres » 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • L'accentuation des interdictions de circuler pour les PL sur le réseau routier (sur certaines périodes, en fonction des tonnages, transport exceptionnel, ...), la <u>réglementation routière</u> (hors livraison en ville) 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • Le <u>dernier km & la logistique urbaine</u>, l'explosion de la livraison à domicile, les restrictions de circulation et d'accès à la zone dense, la congestion en zones denses, le manque de places de stationnement 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>L'obsolescence des bâtiments logistiques</u>, renouvellement, bâtiment innovant (basse consommation, photovoltaïque, ...) 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> • La <u>mobilisation du foncier</u> pour la logistique, la baisse de l'artificialisation – un aménagement plus économe en 	

Vos interlocuteurs Samarcande sont Nathalie Mattiuzzo, nmattiuzzo@samarcande.fr / Portable : 06 86 08 20 01 et Christophe Renard, crenard@samarcande.fr – 06 71 61 99 97

	foncier, les besoins de foncier, d'entrepôts et de zones logistiques	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Les <u>services sur les zones</u> et <u>accessibilité salariés</u> 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> L'<u>automatisation</u>, la <u>robotisation</u> à l'intérieur des entrepôts, la digitalisation à l'intérieur de l'entrepôt, la verticalisation et le développement d'entrepôts XXL 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> La <u>digitalisation du transport</u> (suivi des conducteurs, de la flotte, des itinéraires, ...) 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> La <u>formation</u>, la <u>pénurie de personnel</u>, le déficit d'image de la logistique auprès des publics étudiants / adultes 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> La <u>RSE</u> en général et transport et logistique, les labels, chartes logistiques auxquels vos clients vous demandent de vous conformer 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Les <u>réglementations</u>, procédures administratives, la facilitation vis-à-vis de l'accueil des entreprises et sites logistiques, l'acceptabilité 	

7. Nous avons abordé la question de vos attentes, si nous devons synthétiser diriez-vous que **l'intervention de la puissance publique** pour vous aider à faire face aux enjeux logistiques de demain (pour votre site et ses besoins spécifiquement) :

Rang, degré d'importance	Domaines, champs (Chaque point peut faire l'objet d'une discussion libre)	Votre avis
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>les infrastructures</u>, le rééquilibrage du territoire, le désenclavement de certains territoires 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>les équipements et installations et notamment les équipements multi et intermodaux</u> 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>l'aménagement, le développement de zones logistiques</u>, le développement de services sur ces zones, l'amélioration de leur accessibilité pour les salariés 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>les procédures, la facilitation de l'implantation</u> 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait porter sur <u>des guides, documents pédagogiques</u> (et sur quels sujets auriez-vous des besoins) 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait porter sur des outils digitaux (et lesquels) 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>les emplois, la formation</u>, les liens entre les milieux professionnels et les organismes de formation 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>la promotion du territoire</u> et de ses atouts, l'accroissement de son attractivité et de son identité logistique 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait concerner <u>la réglementation routière</u> 	
<input type="checkbox"/> ou <input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> Devrait porter sur <u>des aides</u> (précisez) 	

PARTIE 3 : LES ATELIERS

8. *La DREAL et ses partenaires organiseront des ateliers de concertation, probablement au deuxième trimestre 2021, est-ce de votre point de vue une initiative intéressante ?*

9. *Sur quel(s) sujet(s) souhaiteriez-vous y participer (enjeux que nous avons abordés ensemble).*

10. *Nos échanges ont vraiment nourri notre réflexion, seriez-vous partant pour participer à la construction et à l'animation d'un atelier ?*

11. *Pensez-vous que des confrères, des partenaires, ... pourraient être intéressés ?*

12. *Pouvez-vous me communiquer votre mail pour être destinataire d'une invitation*

Nom de l'interlocuteur(trice) et sa fonction

Adresse postale et mail

Coordonnées téléphoniques



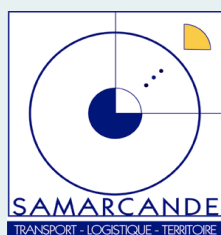
SAMARCANDE (groupe INDDIGO) est basé à PARIS :

40 rue de l'Échiquier

75010 PARIS

Tél : 01 42 46 82 14

Mail : samarcande@samarcande.fr



WWW.INDDIGO.COM

