

FORCES

FAIBLESSES

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Une fonction transversale inhérente à l'économie francilienne • Un poids économique incontestable • Une filière créatrice d'emplois • Des profils de compétence divers • Une capacité d'adaptation certaine • Une capacité à former ses salariés • Une filière en mutation qui incite à innover | <ul style="list-style-type: none"> • Des systèmes de gestion de la performance logistique qui gagneraient à être généralisés • Des difficultés à investir • Des relations donneurs d'ordre / PME à consolider • Des difficultés à recruter certains profils opérationnels • La gestion de la livraison du dernier kilomètre qui appelle à un réajustement de la Supply Chain • Le foncier logistique qui induit un éloignement géographique de l'immobilier • Une filière dont l'image reste à valoriser |
|---|---|

OPPORTUNITES

MENACES

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Les politiques publiques au service de l'évolution des modèles économiques • Le Grand Paris, vecteur de dynamisme pour la filière • Le développement des infrastructures • La mise en place d'écosystèmes alternatifs • L'accessibilité des outils dédiés • L'évolution des modes de consommation | <ul style="list-style-type: none"> • Le foncier logistique de portée inégale • La complexité réglementaire et le manque d'harmonisation • Une faible visibilité des choix stratégiques • La conjoncture économique |
|--|--|

La filière « Transport – Logistique »

un enjeu stratégique
pour l'Île de France

avril 2013

DIRECCTE Ile-de-France

19, rue Madeleine Vionnet – 93300 Aubervilliers – 01 70 96 13 32

Retrouvez l'étude complète sur le site internet :

<http://www.idf.direccte.gouv.fr/-etudes-sectorielles,2849-.html>

Pôle Entreprise, Emploi et Economie – Département développement, compétitivité, international

www.idf.direccte.gouv.fr



La fonction logistique ou « comment orchestrer les flux »

Axée sur la **gestion des flux de marchandises et des flux d'informations associés**, la filière « Transport – Logistique » constitue à la fois une fonction transverse aux secteurs industriels et un secteur économique à part entière. Le terme « filière » permet de mettre en évidence la complémentarité existant entre les activités logistiques proprement dites et le transport de marchandises, véritable « brique opérationnelle » des opérations logistiques. On y retrouve des acteurs très divers aux activités complémentaires :

- **les acteurs industriels** qui réalisent des produits finis ou semi-finis (automobile, agroalimentaire, pharmacie, chimie...), et possèdent a minima en interne une fonction dédiée à la gestion des flux physiques : la fonction logistique
- **les acteurs du commerce de gros** qui achètent, entreposent et vendent des marchandises généralement à des détaillants, des utilisateurs professionnels (industriels ou commerciaux) ou des collectivités, voire à d'autres grossistes ou intermédiaires, quelles que soient les quantités vendues » ;
- **les acteurs du commerce de détail** qui vendent des marchandises dans l'état où elles sont achetées (ou après transformations mineures) généralement à une clientèle de particuliers ;
- **les prestataires du transport et de la logistique** qui ont pour mission de gérer opérationnellement les flux physiques et d'information et dont les activités sont l'organisation et le transport de fret, la manutention et le stockage, certaines opérations de production dites « post-manufacturing » (emballage, préparation de commandes, étiquetage, conditionnement industriel...) ;
- **les autres prestataires** comme les cabinets de conseil en stratégie (immobilier logistique, Supply Chain, formation...), les sociétés de services informatiques (solutions de traçabilité, de gestion informatisée...), et les sociétés spécialisées (conception des systèmes de manutention, tri, stockage, rayonnage...).

Ces acteurs interviennent tout au long de la chaîne logistique, c'est-à-dire aussi bien dans la phase de production d'un produit que dans celle de distribution.

Les chiffres clés de la filière « Transport – Logistique » en Île de France

En considérant les modèles économiques des prestataires du transport et de la logistique, la filière représente près de **6 200 établissements employeurs** soit environ **123 000 salariés** (3% de l'emploi salarié francilien). Avec la même approche statistique, le marché économique est estimé à 124 milliards d'euros en France et environ 43 milliards d'euros en Île de France.

Le tissu économique francilien est très majoritairement constitué de **petites et moyennes entreprises** puisque plus de 98% des entreprises répertoriées comptent moins de 250 salariés.

La région a généré en 2008 près de **260 millions de tonnes de marchandises** (52% de flux internes, 40% de flux échangés avec d'autres régions françaises et 8% de flux internationaux), le transit représentant quant à lui environ 80 millions de tonnes. Outre le fret aérien, le transport routier est prédominant (89% des échanges en volume) pour 6,9% pour le fluvial et 4,6% pour le transport ferroviaire. Cette prépondérance du transport routier de marchandises est confirmée par la répartition d'entreprises puisque 75% des entreprises franciliennes sont assimilées à cette activité.

La région Ile-de-France possède des spécificités territoriales majeures parmi lesquelles on distingue :

- **l'Axe Seine**, territoire logistique stratégique en tant que lien privilégié entre la façade maritime du port du Havre et le nord de la France et de l'Europe ;
- **la zone d'activités centrée sur Sénart**, attractive par la compétitivité du foncier logistique, les surfaces logistiques disponibles et la proximité d'échangeurs autoroutiers et ferroviaires ;
- **le Grand Roissy**, qui s'articule principalement autour de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, premier aéroport européen de fret.

Une filière en pleine mutation, véritable enjeu stratégique

La région Ile-de-France, du fait de son positionnement géographique et de sa population, dispose de tous les attributs d'une **grande région logistique européenne** dont un grand nombre de fonctionnalités multimodales (routier, ferroviaire, aéroportuaire et fluvial). Dans ce contexte, et notamment dans le cadre du Grand Paris, l'organisation du transport de marchandises et de la logistique induit des enjeux majeurs pour la région :

- un **enjeu économique stratégique** de premier plan : compétitivité, attractivité de la métropole parisienne et dynamisme de création d'emplois ;
- un **enjeu de la soutenabilité du développement** : objectifs de réduction de gaz à effets de serre fixés par le Grenelle de l'Environnement ;
- un **enjeu de société** : le transport de marchandises concerne de nombreux acteurs : les professionnels du secteur mais aussi le grand public en tant que « consomm-acteur », les usagers d'infrastructures et les riverains à proximité de ces dernières.

L'évolution des modes de production et de consommation ainsi que les problématiques de disponibilité et de coût du foncier logistique aux abords des zones urbaines denses ont induit au cours des dernières décennies une déstabilisation de la logistique par l'aval. La décision du consommateur final est au centre des schémas d'organisation logistique : on passe d'une logique de « flux poussés » à une logique de « flux tirés ». La distribution urbaine, la logistique verte, la logistique collaborative et la multi-modalité deviennent des enjeux marquants pour l'Île de France dans un contexte de développement du commerce électronique et des solutions info-logistiques, sources d'innovation et d'optimisation de la gestion des flux.

Analyse stratégique et plan d'actions

La matrice présentée ci-après présente les forces, faiblesses, opportunités et menaces identifiées pour la chaîne logistique et chacun des maillons qui la composent. Ces éléments, issus d'une cinquantaine de visites d'entreprises et de la rencontre des principales structures professionnelles ont permis d'identifier un plan d'actions concrètes d'accompagnement des PME de la filière.

Ce plan d'actions s'articule autour de quatre axes :

- **soutenir la mise en place d'outils et méthodes** de performance logistique (aides au diagnostic performance logistique, à la préparation de certification (OEA par exemple)...)
- **favoriser la diffusion de bonnes pratiques** (sensibiliser le tissu économique local aux pratiques collaboratives, à la gestion de la chaîne logistique étendue...)
- **intensifier la présence et l'écoute des partenaires publics** auprès des acteurs de la filière ;
- **soutenir et aider les évolutions** de la filière (favoriser le report modal...).