

Panorama filière logistique Région Bourgogne-Franche-Comté

Donneurs d'Ordre



**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE**



Table des matières

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | INTRODUCTION..... | 6 |
| 2 | QUI A REPONDU..... | 7 |
| 2.1 | Carte d'identité des entreprises ayant répondu..... | 7 |
| 2.1.1 | Origine géographique..... | 7 |
| 2.2 | Qui sont les principaux acteurs de la logistique ?..... | 10 |
| 2.2.1 | - Les Cinq Typologies d'Acteurs définies pour l'enquête..... | 11 |
| 2.2.2 | - Trois quart des entreprises implantées depuis plus de 15 ans..... | 17 |
| 2.2.3 | - Une majorité d'établissements avec un effectif de moins de 50 personnes..... | 18 |
| 2.2.4 | - Un chiffre d'affaires équilibré entre la région et le reste de la France..... | 21 |
| 2.2.5 | - Une implantation sur le territoire pour des raisons historiques..... | 22 |
| 2.3 | Les flux de l'échantillon..... | 23 |
| 2.3.1 | - Deux tiers des fournisseurs localisés en dehors de la région..... | 23 |
| 2.3.2 | - Les régions limitrophes privilégiées pour les approvisionnements..... | 24 |
| 2.3.3 | - Recherche d'approvisionnements et de fournisseurs en dehors de la région..... | 27 |
| 2.3.4 | Localisation des clients..... | 28 |
| 2.3.5 | - Une clientèle française concentrée dans les régions limitrophes..... | 29 |
| 2.4 | La gestion des stocks..... | 31 |
| 2.4.1 | Une gestion du stock privilégiée sur le site des entreprises..... | 31 |
| 2.4.2 | Les approvisionnements livrés par les fournisseurs..... | 32 |
| 2.5 | La gestion des transports..... | 33 |
| 2.5.1 | - Des transports principalement par la route et avec des camions complets..... | 35 |
| 2.5.2 | - Les transports maritimes et aériens, en complément du transport routier..... | 36 |
| 2.5.3 | - Focus sur les flux fluvial et ferroviaire..... | 38 |
| 2.5.4 | - Le transport multimodal sous-utilisé..... | 39 |
| 2.5.5 | Des projets de développement du transport multimodal..... | 40 |
| 3 | ETAT DES LIEUX..... | 42 |
| 3.1 | Qualification du positionnement géographique de la Région Bourgogne-Franche-Comté vue par les entreprises sondées..... | 42 |
| 3.2 | Les forces de la filière logistique en Région Bourgogne-Franche-Comté..... | 43 |
| 3.3 | Les faiblesses de la filière logistique en Région Bourgogne-Franche-Comté..... | 44 |
| 4 | LES BESOINS & ATTENTES..... | 47 |
| 4.1 | - Les Besoins & attentes exprimés..... | 47 |
| 4.2 | Quelles réponses aux besoins et aux attentes ?..... | 48 |
| 4.3 | Les atouts de la région Bourgogne-Franche-Comté..... | 48 |

| | | |
|-------|--|-----------|
| 4.4 | Les faiblesses de la région Bourgogne-Franche-Comté | 49 |
| 4.4.1 | Faibles opportunités de business intrarégional | 49 |
| 4.4.2 | Une animation du secteur trop timide | 50 |
| 4.4.3 | Des risques..... | 50 |
| 4.4.4 | Des opportunités | 50 |
| 5 | Comment va évoluer la filière logistique ? | 51 |
| | Focus sur la logistique du futur et les nouveaux métiers de la logistique..... | 52 |
| 5.1 | Quels sont les grands enjeux de la filière logistique ? | 55 |
| 5.1.1 | L'enjeu économique et sociétal..... | 56 |
| 5.1.2 | L'enjeu environnemental..... | 60 |
| 5.1.3 | L'enjeu du numérique et de l'innovation | 61 |
| 6 | Quels leviers d'action possibles ? | 69 |
| 6.1 | Associer la logistique à l'aménagement et à la dynamisation des territoires..... | 69 |
| 6.2 | Développer et harmoniser l'offre foncière pour la logistique | 70 |
| 6.3 | Développer la collaboration et l'interactivité entre les multiples acteurs pour valoriser et développer la filière logistique..... | 71 |
| 6.4 | Développer l'interrégionalité et la collaboration avec l'Etat (contrat de plan) | 71 |
| 7 | Conclusion..... | 73 |
| 8 | ANNEXES..... | 74 |
| 8.1 | Effectif moyen des entreprises ayant répondu à l'enquête / typologie | 74 |
| 8.2 | Chiffre d'affaires par typologie pour les entreprises ayant répondu à l'enquête..... | 74 |
| 8.3 | Objectifs de développement..... | 75 |
| 8.4 | Motivation de l'implantation en Région BFC par typologie | 76 |
| 8.5 | Besoins pour les prestataires transport/logistique..... | 77 |
| 8.6 | Besoins pour les entreprises expéditrices et les chargeurs | 78 |
| 8.7 | Besoins pour les entreprises de la grande distribution..... | 79 |
| 8.8 | Besoins pour les e-commerçants | 80 |
| 8.9 | Besoins pour les entreprises intra logistique | 81 |
| 9 | GLOSSAIRE | 83 |
| 10 | WEBOGRAPHIE | 84 |
| 11 | BIBLIOGRAPHIE | 86 |

Table des graphiques

| | |
|---|----|
| Graphique 1 – Origine géographique | 7 |
| Graphique 2 – typologie des entreprises | 11 |
| Graphique 3 – Maturité des entreprises | 17 |

| | |
|---|----|
| Graphique 4 – Ancienneté des entreprises par typologie | 17 |
| Graphique 5 – Motivation de l’implantation | 18 |
| Graphique 6 – Effectifs (à gauche) et chiffre d’affaires (à droite) des entreprises ayant répondu..... | 19 |
| Graphique 7 – Nombre moyen de sites (établissements) rattachés aux groupes ayant répondu au sondage..... | 20 |
| Graphique 8 – Répartition du CA..... | 21 |
| Graphique 9 – CA par typologie d’entreprises | 21 |
| Graphique 10 – Raisons de l’implantation | 22 |
| Graphique 11 – Localisation des fournisseurs | 23 |
| Graphique 12 - Localisation des fournisseurs par département | 23 |
| Graphique 13 - Répartition des fournisseurs par région | 24 |
| Graphique 14 – Localisation des fournisseurs par typologie d’entreprises | 25 |
| Graphique 15 – Répartition des fournisseurs au niveau mondial | 25 |
| Graphique 16 – Répartition des fournisseurs au niveau mondial, par typologie d’entreprises..... | 26 |
| Graphique 17 – Flux entrants dans la Région | 27 |
| Graphique 18 – flux entrants par typologie d’entreprises | 28 |
| Graphique 19 – Localisation des clients | 28 |
| Graphique 20 – Localisation des clients par département..... | 29 |
| Graphique 21 – répartition des clients par région | 29 |
| Graphique 22 – Répartition des clients au niveau mondial..... | 30 |
| Graphique 23 – Répartition des clients au niveau mondial, par typologie d’entreprises | 30 |
| Graphique 24 – Localisation du stock..... | 31 |
| Graphique 25 – Gestion des approvisionnements vs expéditions | 32 |
| Graphique 26 - Répartition globale entre transport routier et les autres modes de transports en BFC | 34 |
| Graphique 27 – Répartition des transports routiers | 35 |
| Graphique 28 – Les autres modes de transport | 36 |
| Graphique 29 – les autres modes de transport par typologie d’entreprises | 37 |
| Graphique 30 – flux logistiques transport ferroviaire | 38 |
| Graphique 31 – flux logistiques transport fluvial | 38 |
| Graphique 40 – classement de la filière logistique par région | 42 |
| Graphique 41 – Qualification du positionnement géographique de la région..... | 43 |
| Graphique 42 – les forces de la filière logistique | 44 |
| Graphique 43 – les faiblesses de la région | 45 |
| Graphique 44 – les faiblesses de la région par typologie d’entreprises..... | 46 |
| Graphique 45 – les attentes vis à vis des acteurs régionaux | 47 |

Table des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 1 – Localisation fournisseurs européen par typologie d’entreprises..... | 26 |
|---|----|

Table des illustrations

| | |
|---|----|
| Illustration 1 : banane bleue..... | 8 |
| Illustration 2 : les nouvelles bananes représentant l’importance des flux à venir en Europe d’ici 2030 | 8 |
| Illustration 3 : la Bourgogne-Franche-Comté, une région de transit de flux..... | 9 |
| Illustration 4 : où sont situés principalement les e-commerçants en Bourgogne-Franche-Comté ? | 13 |
| Illustration 5 : où sont situés principalement les entreprises Intra Logistique en Bourgogne-Franche-Comté ? .. | 14 |

| | |
|---|----|
| Illustration 6 : où sont situés principalement les entreprises de la Grande distribution en Bourgogne-Franche-Comté ? | 14 |
| Illustration 7 : où sont situés principalement les entreprises Prestataires Logistiques en Bourgogne-Franche-Comté ? | 15 |
| Illustration 8 : où sont situés principalement les Entreprises Expéditrices en Bourgogne-Franche-Comté ?..... | 15 |
| Illustration 9 : où sont situés principalement les entreprises de l'ensemble des catégories définies dans l'enquête ? | 16 |
| Illustration 10 : une majorité de petites entreprises – source INSEE | 18 |
| Illustration 11 : 2/3 des flux sont internes à la région Bourgogne-Franche-Comté | 30 |
| Illustration 12 : les infrastructures de la région Bourgogne-Franche-Comté | 33 |
| Illustration 13 : le transport routier est le plus gros "énergivore" ! | 34 |
| Illustration 14 : le transport routier domine nettement les autres modes de transport | 34 |
| Illustration 15 : des aires logistiques bien situées | 39 |
| Illustration 20 : La chaîne Logistique du futur à L'horizon 2016..... | 51 |
| Illustration 21 : top 20 des compétences les plus demandées par les entreprises | 52 |
| Illustration 22 : les 5 défis de la supply chain de demain | 53 |
| Illustration 23 : Nouveaux Métiers de la Supply Chain..... | 54 |
| Illustration 24 : un ensemble d'activités et de flux mobilisant des infrastructures privées et publiques..... | 56 |
| Illustration 25 : Schéma de flux logistiques d'un magasin physique | 65 |
| Illustration 26 : le paradoxe, les consommateurs achètent beaucoup en ligne mais les PME vendent très peu en ligne | 67 |
| Illustration 27 : le mécanisme de la logistique inversée..... | 68 |
| Illustration 28 : carte des disparités territoriales en BFC | 69 |

1 INTRODUCTION

L'AER BFC, en partenariat avec l'ASLOG, a confié à SUCH-Solutions la réalisation d'un panorama du secteur de la logistique et la supply chain de la région Bourgogne-Franche-Comté en ciblant la présence de :

- Logisticiens
- Transporteurs
- Plateformes Logistiques
- Centres de Distributions de la GMS
- e-commerçants
- Offreurs de solutions du secteur (intra-logistique, ...)
- Offreurs de solutions de formations



Ces corps de métiers couvrent l'intégralité de la Supply Chain (ou Chaîne Logistique) de la mise à disposition des produits à la livraison du client final.

2 QUI A REPONDU

Un questionnaire en ligne a été mis en place par SUCH-Solutions et envoyé à un panel d'entreprises.

Ce panel d'entreprises enregistrées au registre du commerce, répondait aux critères de sélection suivants :

- Chiffre d'affaires supérieur à 700 k€/an
- Et/ou plus de dix salariés.

Le sondage sur la plateforme internet a été arrêté fin août 2018 et **303 entreprises** ont collaboré à cette enquête. Parmi elles, 215 entreprises ayant répondu au questionnaire ont été sollicitées via la campagne e-mailing du logiciel de sondage. D'autres réponses ont été obtenues grâce à :

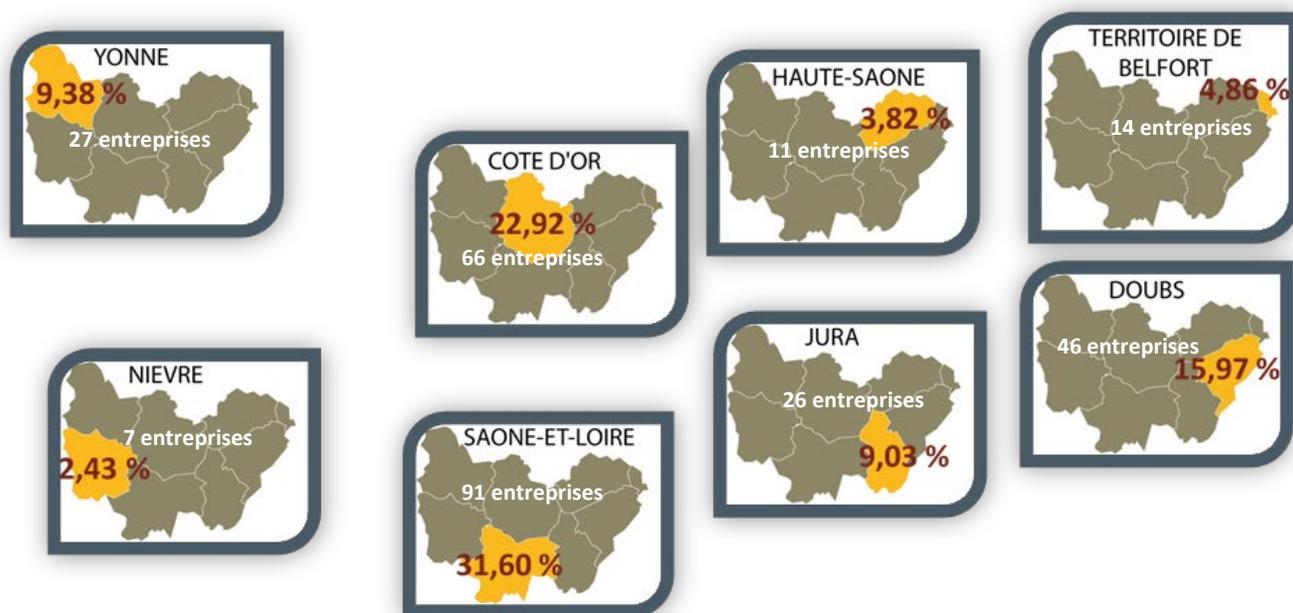
- du phoning lors de la phase de mise au point du questionnaire
- des liens postés sur les différents réseaux sociaux

2.1 Carte d'identité des entreprises ayant répondu

2.1.1 Origine géographique

Nous pouvons constater que des entreprises de chaque département ont répondu à notre enquête qui portait sur l'ensemble de la Région Bourgogne-Franche-Comté. Toutefois, les départements de la **Saône-et-Loire** et de la **Côte d'Or** représentent à eux seuls, plus de 50% des opinions collectées.

Graphique 1 – Origine géographique



SUCH-Solutions a mis en œuvre des relances pour avoir des réponses dans tous les territoires de la grande région. Les taux de réponses collectés sont représentatifs de l'importance de la circulation des flux, avec une voie parallèle à la fameuse « banane bleue » européenne (Illustration 1 : banane bleue).

Remarque : toutes les entreprises n'ont pas répondu à l'intégralité de l'enquête.



Illustration 1 : banane bleue

(source infographie : www.lavie.fr, article « L'Europe a la banane ... bleue », par Gilles Fumey, le 7 Juin 2017)

D'ailleurs selon le cabinet Cushman & Wakefield, cette fameuse « banane bleue » est amenée à s'enrichir de 7 autres corridors à l'horizon 2030 (Illustration 2 : les nouvelles bananes représentant l'importance des flux à venir en Europe d'ici 2030 un avenir assez proche).

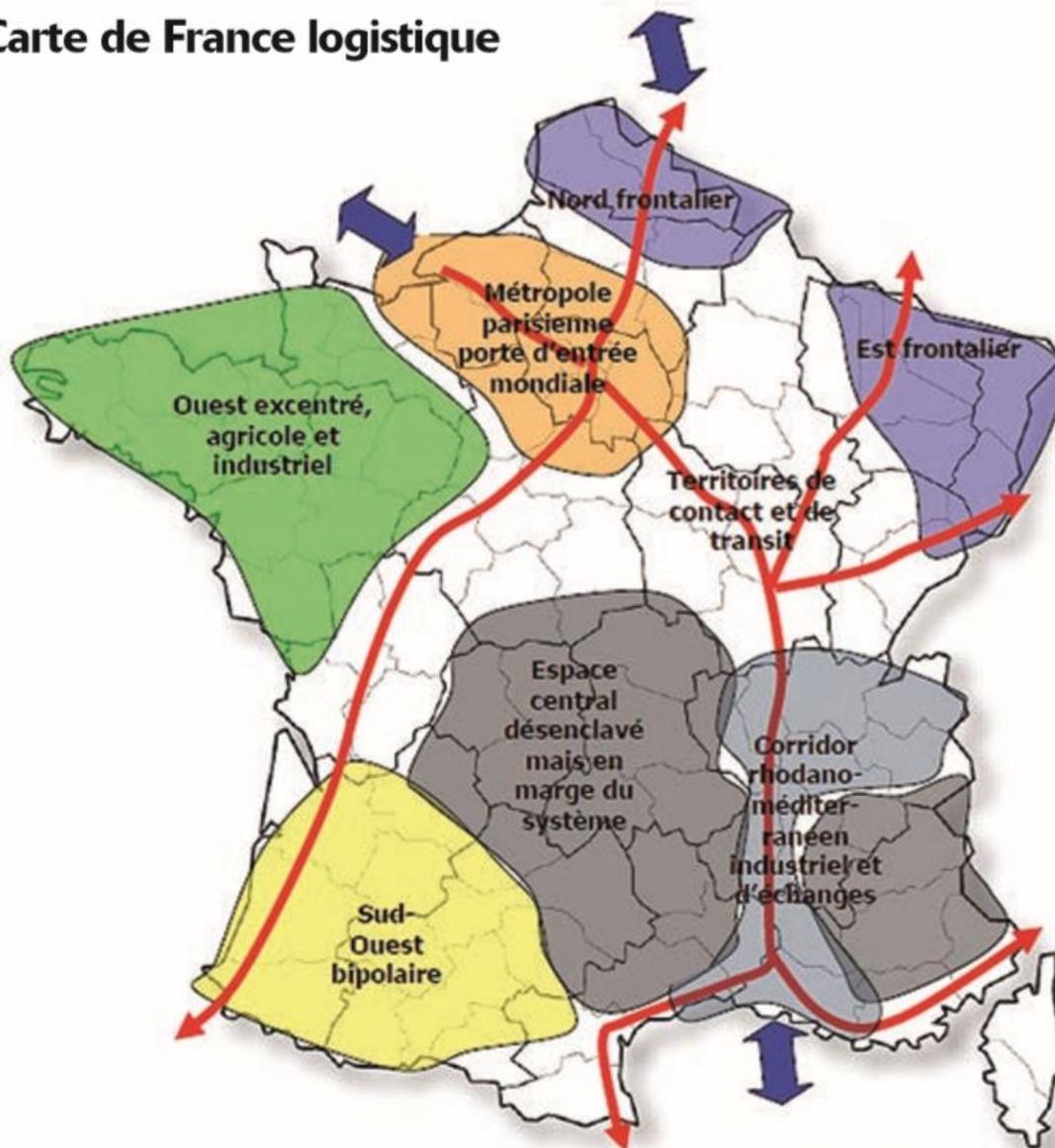


Illustration 2 : les nouvelles bananes représentant l'importance des flux à venir en Europe d'ici 2030

(source : Etude "THE CHANGING FACE OF DISTRIBUTION")

La région Bourgogne-Franche-Comté est une région très importante pour les flux.

Carte de France logistique



Samarcande novembre 2008

Illustration 3 : la Bourgogne-Franche-Comté, une région de transit de flux

2.2 Qui sont les principaux acteurs de la logistique ?

En 2017, dans un panorama des acteurs de la logistique, l'ASLOG a catégorisé les multiples acteurs de la filière logistique de la façon suivante :

- Infrastructures et immobilier (Cabinet d'architecte, Investissement foncier et financement, Construction/location de sites logistiques, Promotion/développement/commercialisation de sites logistiques, Contractant général, Réseaux ferroviaire/routier/fluvial, Ports intérieurs et ports maritimes, Aéroports, Plateformes multimodales)
- Pouvoirs publics, institutions et associations (Syndicats, Clubs logistiques/clusters, Organisations professionnelles, Agences et bureaux de normalisation, ministères et administrations, collectivités territoriales, CCI/CRCI).
- Fournisseurs d'équipements (engins de manutention, manutention et préparation automatisées, stockage, quais, mesure et pesage, contenants et supports de manutention, constructeurs de véhicules industriels, carrossier, loueurs d'engins de transport).
- RH, Prestations intellectuelles, Banque et Assurance (conseil métier, ingénierie, audit/bureaux de contrôle, formation et développement professionnel, emploi et recrutement, banques et organismes financier, assureurs, juristes, fiscalistes).
- Fournisseurs SI et Technologies (éditeurs de logiciels, intégrateurs/SSII, exploitants de datacenter, infogérants, data management et cybersécurité, systèmes de marquage/identification, systèmes de guidage/navigation en entrepôt, fournisseurs de plateformes d'échanges de données, systèmes de localisation et de navigation transport, fournisseurs de réseau et systèmes de communication).

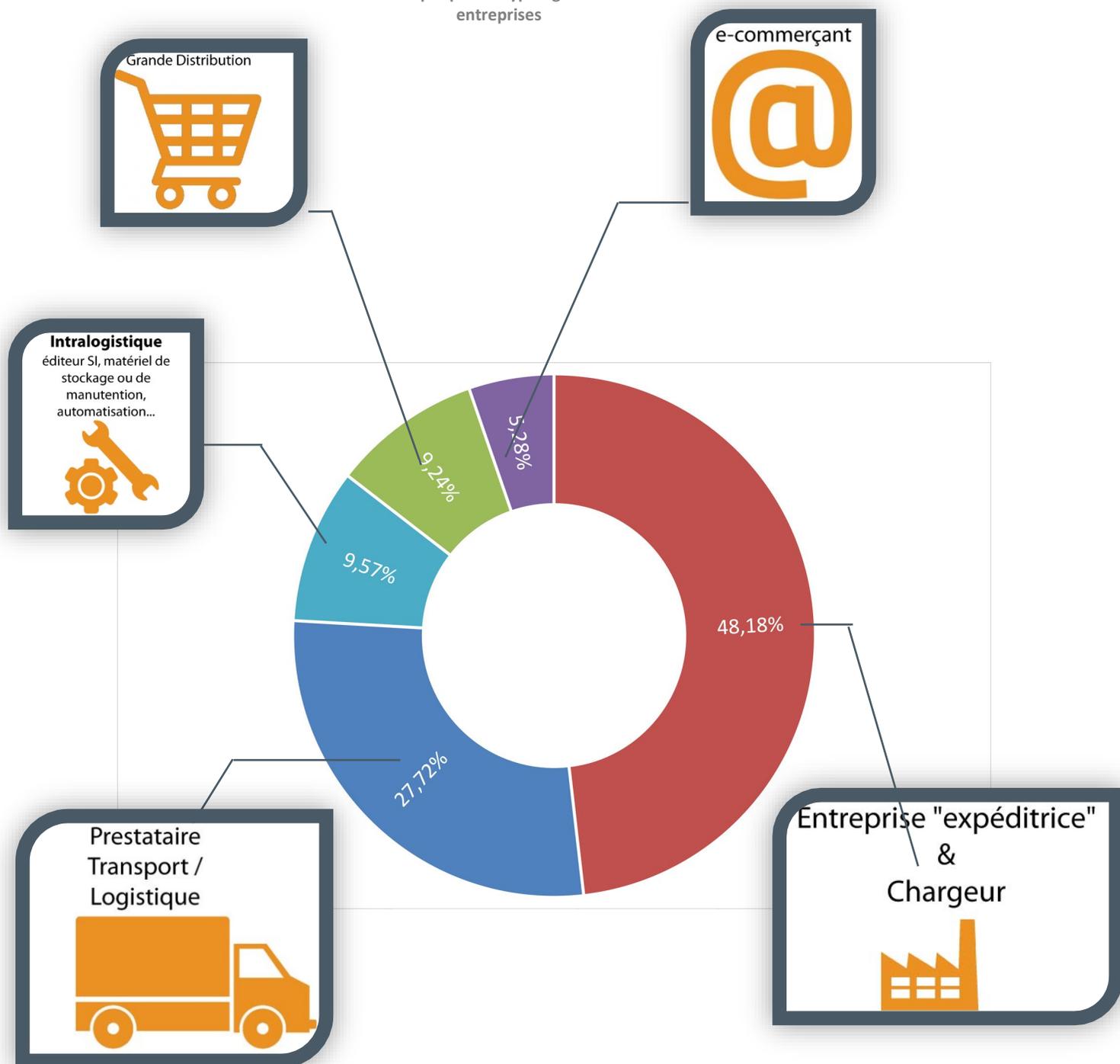
2.2.1 - Les Cinq Typologies d'Acteurs définies pour l'enquête

Nous avons retenu pour les besoins de l'enquête 5 types d'entreprises comme étant les principaux acteurs de la logistique

La première question du sondage permettait à l'entreprise de qualifier elle-même son secteur d'activité. Les entreprises en charge des expéditions et du transport constituent la majorité des réponses au questionnaire (Graphique 2 – typologie des entreprises).

En deuxième position, viennent les prestataires, le transport et logistique, puis l'intralogistique, la Grande Distribution et enfin les e-commerçants.

Graphique 2 – typologie des entreprises



Les cartographies ci-dessous, réalisées par l'AER BFC, mettent en évidence la densité des implantations des entreprises par catégorie, sur le territoire de la Bourgogne Franche Comté. Elles représentent les établissements sollicités pour l'enquête.

Données en entrée :

Il s'agit du fichier des établissements de la logistique, identifié par le prestataire ASLOG au cours de l'étude commandé par l'AER BFC.

Ce fichier classe les entreprises identifiées dans 5 classes :

- E-Commerçants
- Entreprises expéditrices
- Grande distribution
- Intralogistique
- Prestataires logistiques

1) *Méthodologie d'analyse :*

2)

Le fichier ASLOG a le mérite de disposer d'un SIREN renseigné de façon systématique. Nous avons pu croiser les données du fichier ASLOG avec le fichier SIRENE, en identifiant pour la Bourgogne-Franche-Comté, tous les établissements des entreprises concernées.

Les établissements ont ensuite été géolocalisés.

La répartition est analysée pour chacune des 5 classes pré-identifiées dans le fichier ASLOG. On procède alors à une analyse de densité suivant la méthode Kernel. Les données ne sont pas ici pondérées, on mesurera donc la densité des entreprises logistiques, pour mettre en évidence les territoires les plus marqués par ces activités.

Pour symboliser cartographiquement les densités supérieures à la normale, on symbolise les zones de forte concentration quand les densités sont supérieures ou égales à moyenne ajouté d'un écart type.

3) *Résultats :*

Les cartes suivantes mettent en valeur les espaces où les densités des établissements sont supérieures à la normale.

Les 5 cartes suivantes (Illustration 4, Illustration 5, Illustration 6, Illustration 7, Illustration 8), établies à partir du fichier des personnes interrogées dans l'enquête confirment la structure économique et démographique de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Les entreprises de nos 5 catégories définies (E-Commerçants, Grande Distribution, Intra Logistique, Entreprises Expéditrices, Prestataires Logistiques) sont principalement situées dans les zones autour du Val de Saône et de la vallée du Doubs constituées des 7 aires urbaines que sont Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort qui sont les zones les plus peuplées et les plus dynamiques en termes d'emploi.

A l'Ouest, la présence du massif du Morvan fait qu'il n'y a seulement que quelques zones d'implantation comme Nevers, Auxerre et Sens, zones d'ailleurs très orientées vers les régions limitrophes.

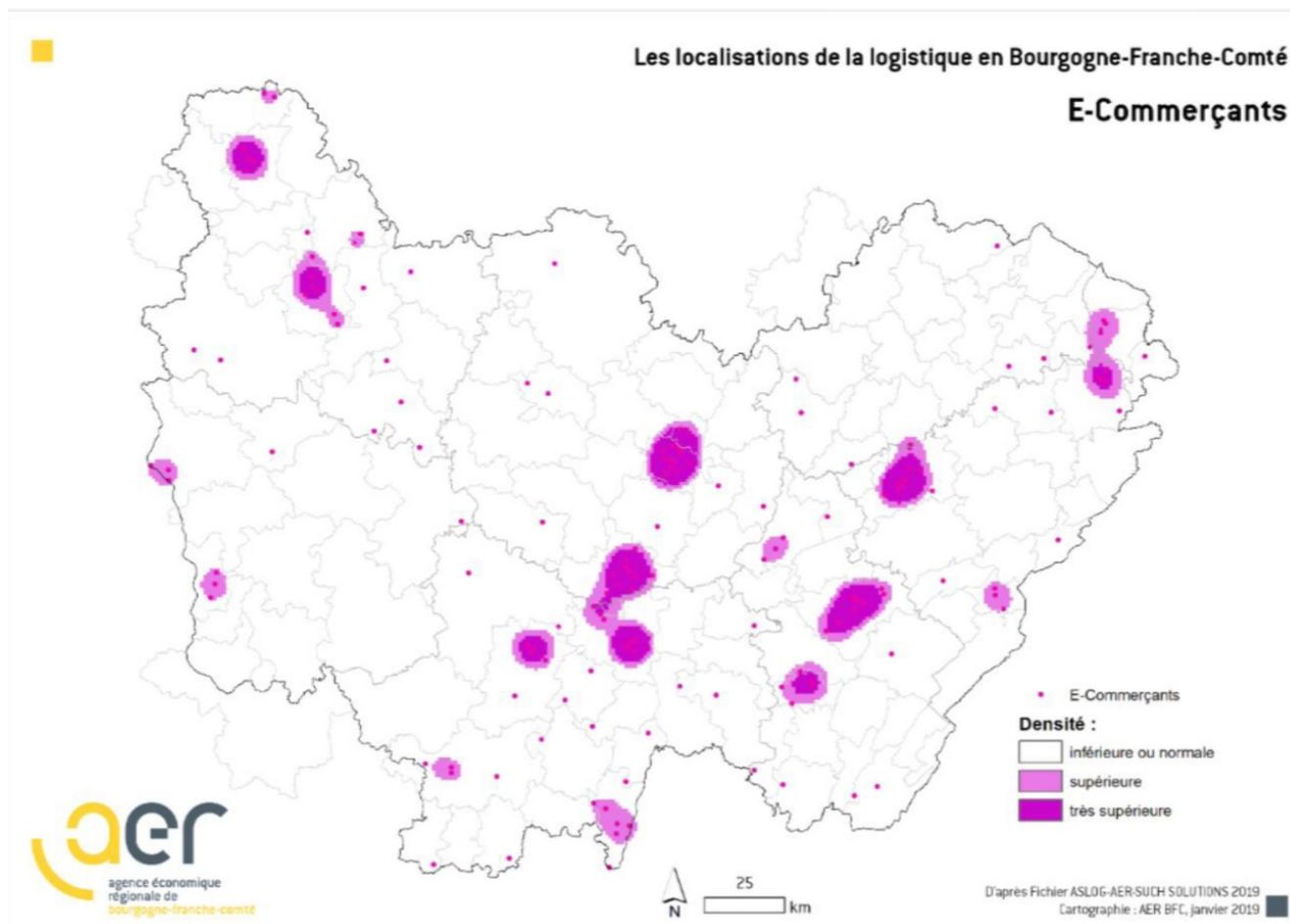


Illustration 4 : où sont situés principalement les e-commerçants en Bourgogne-Franche-Comté ?

Les localisations de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté

Grande distribution

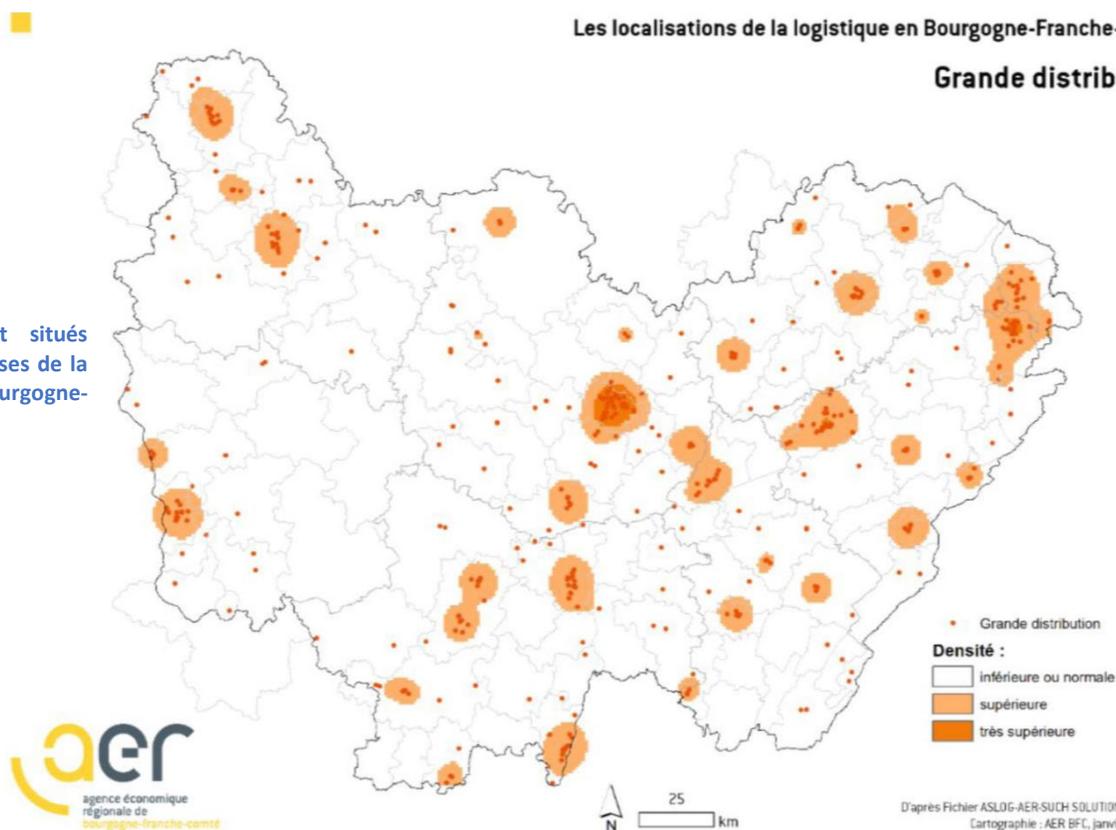


Illustration 6 : où sont situés principalement les entreprises de la Grande distribution en Bourgogne-Franche-Comté ?

Les localisations de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté

Intra Logistique

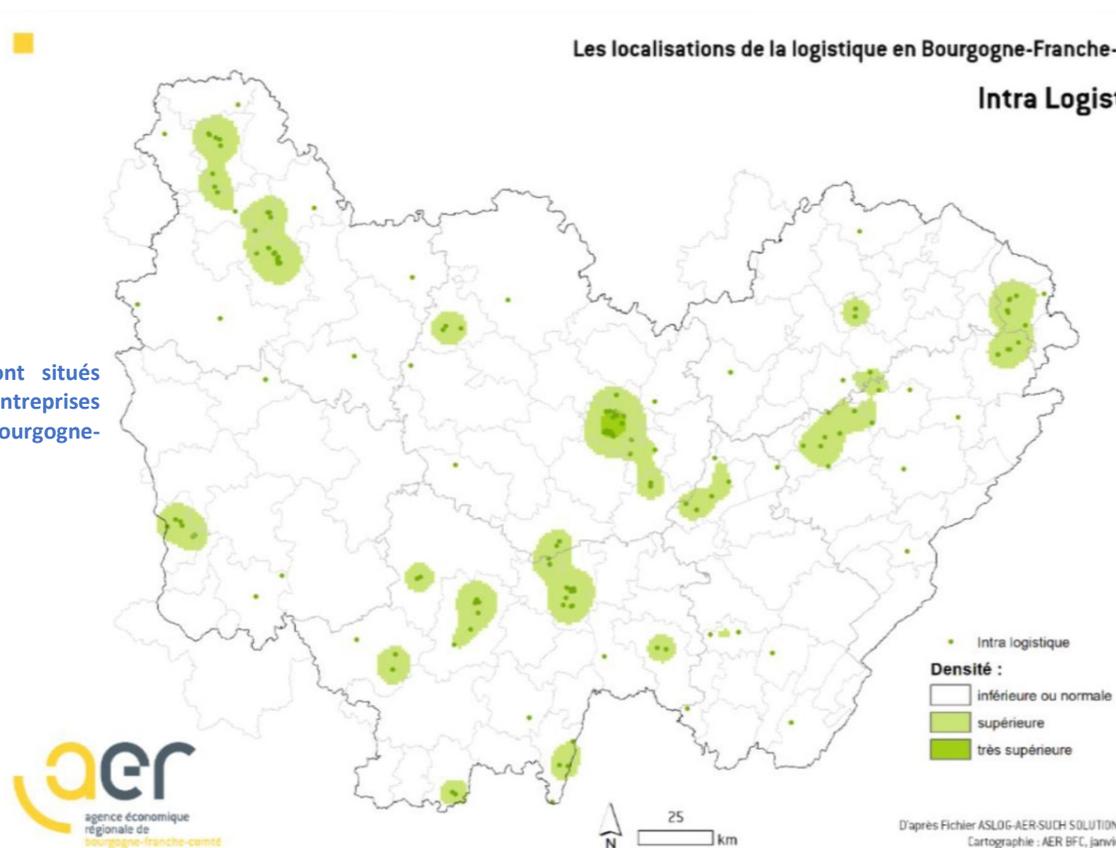


Illustration 5 : où sont situés principalement les entreprises Intra Logistique en Bourgogne-Franche-Comté ?

Illustration 8 : où sont situés principalement les Entreprises Expéditrices en Bourgogne-Franche-Comté ?

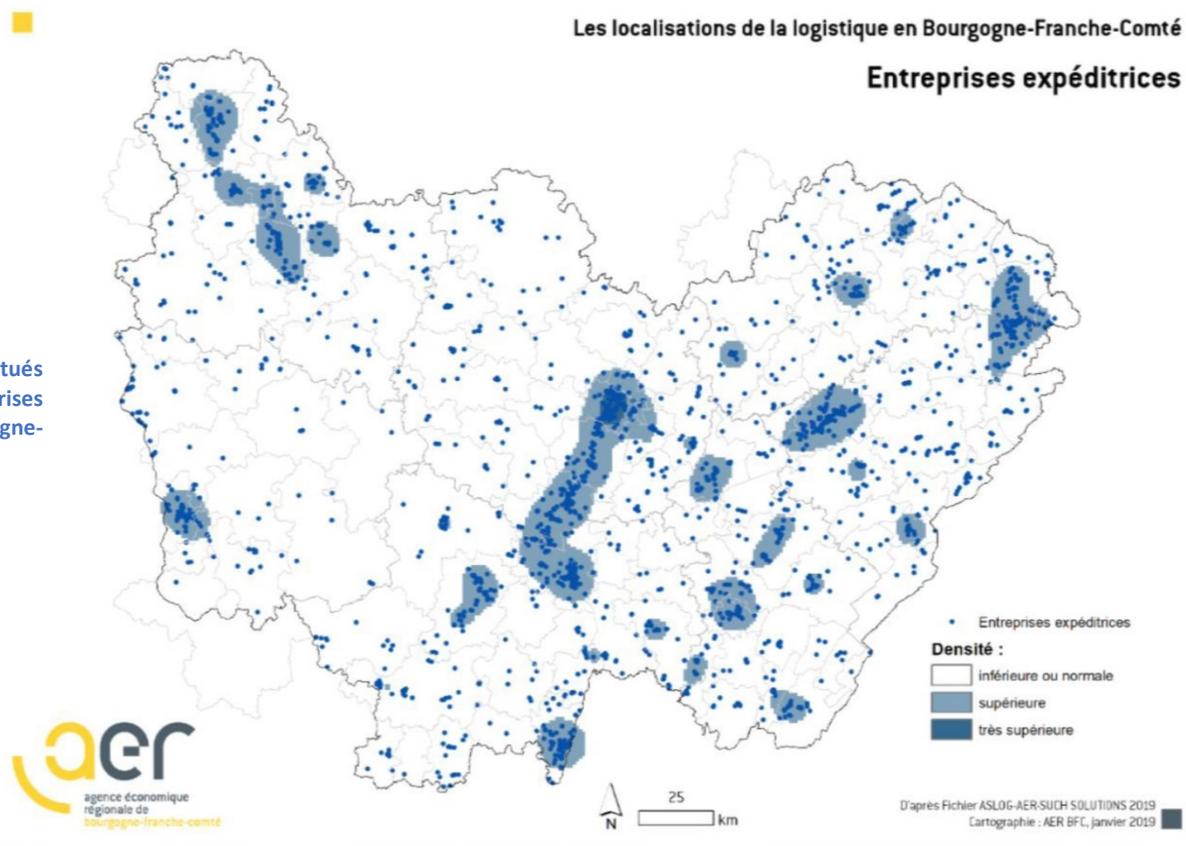
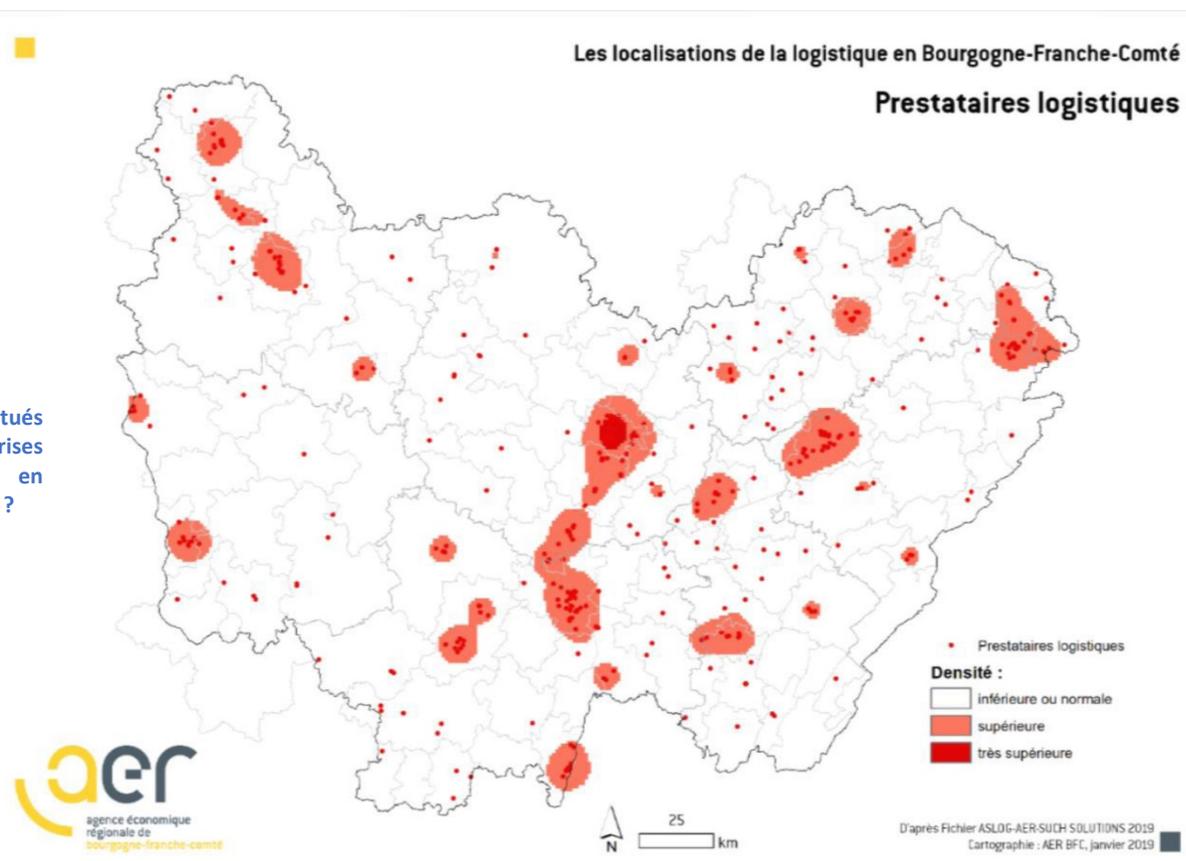


Illustration 7 : où sont situés principalement les entreprises Prestataires Logistiques en Bourgogne-Franche-Comté ?



Au final, comme l'indique l'illustration 9, les 5 catégories d'entreprises touchées par l'enquête, sont situées essentiellement dans les zones urbaines précédemment citées (Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône, Dole, Besançon, Montbéliard et Belfort, Nevers, Auxerre, Sens) mais sont également bien présentes dans des villes de moyenne importance et parfois à l'écart des grands axes de circulation comme Lons, Dole, Saint-Claude, Pontarlier, Vesoul, Montceau, Le Creusot etc...

La localisation de l'ensemble de ces entreprises confirme l'importance des PME en région Bourgogne-Franche-Comté, ces entreprises nombreuses qui ne sont pas toutes implantées dans de grandes zones urbaines mais qui, au cœur même des territoires, jouent un rôle prédominant pour l'emploi et l'animation de ces territoires.

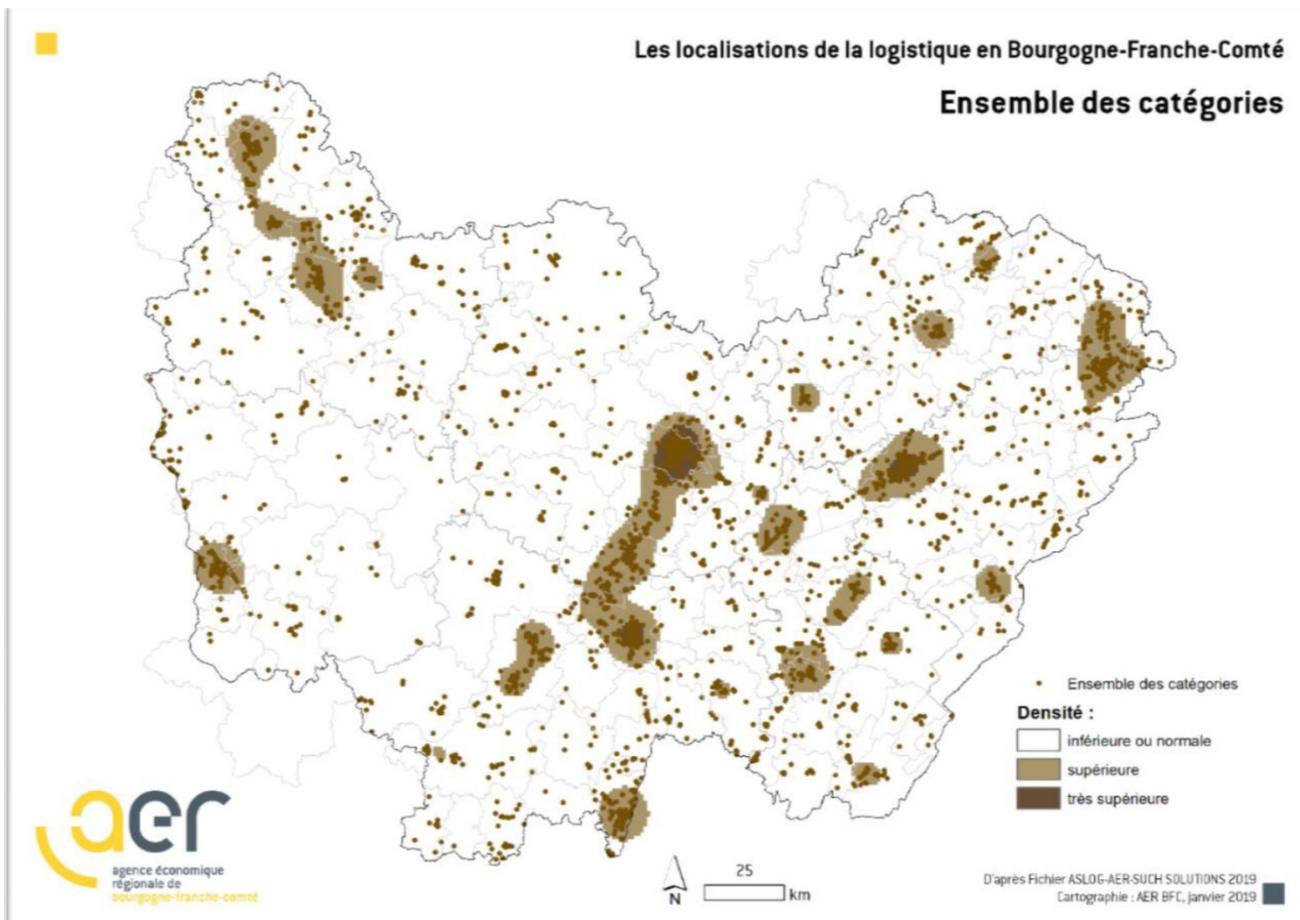
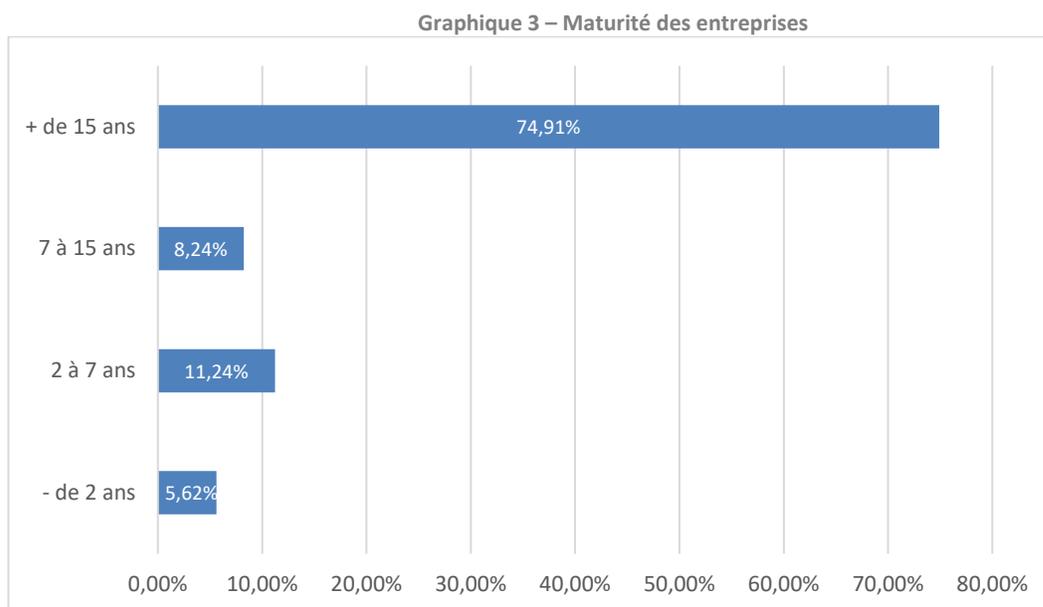


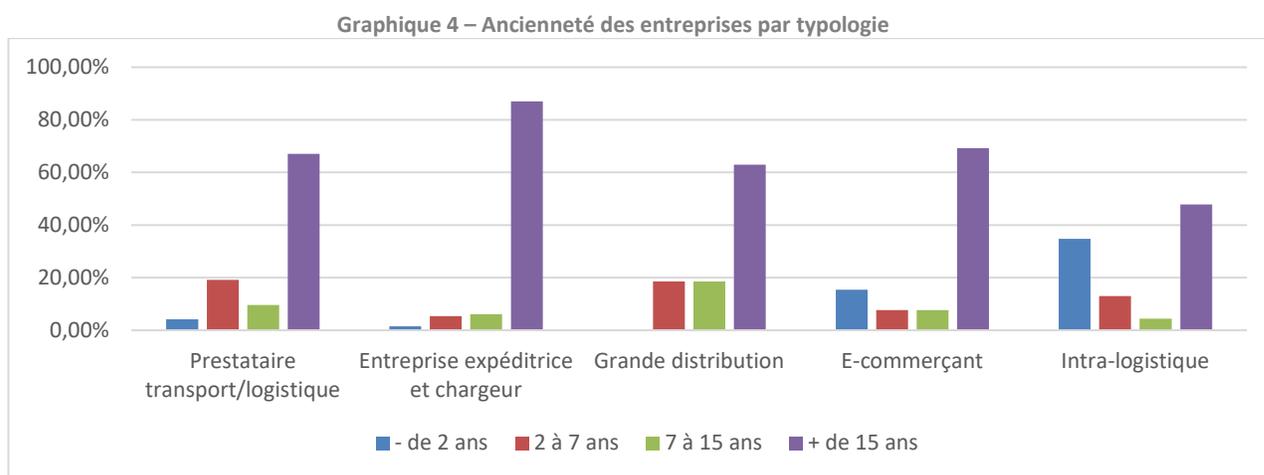
Illustration 9 : où sont situés principalement les entreprises de l'ensemble des catégories définies dans l'enquête ?

2.2.2 – Trois quart des entreprises implantées depuis plus de 15 ans

Quel que soit le secteur d'activité, il apparaît très clairement que les entreprises ayant répondu à cette enquête, sont ancrées de longue date dans la région Bourgogne-Franche-Comté, puisque 74,91 % d'entre elles sont implantées régionalement depuis plus de 15 ans (Graphique 3 – Maturité des entreprises).

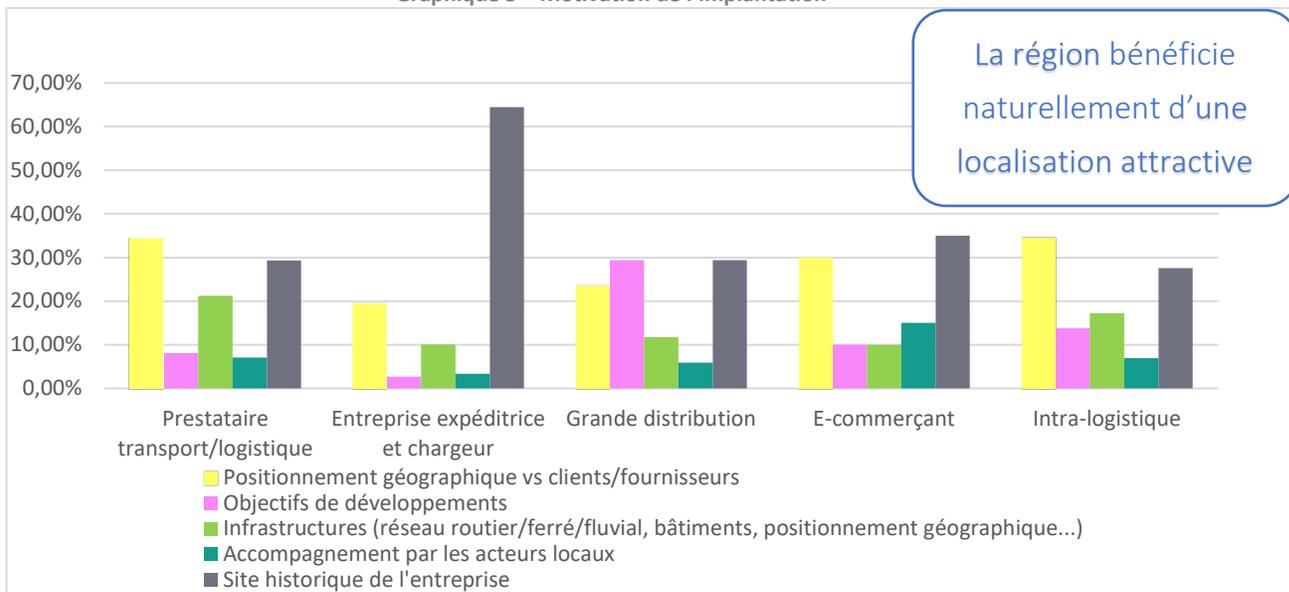


On note toutefois une importance relative des entreprises du secteur intralogistique de moins de 2 ans, ayant répondu à l'enquête. Ceci pourrait s'expliquer par un essor des besoins des entreprises dans ce domaine (Graphique 4 – Ancienneté des entreprises par typologie).



Le lieu d'implantation des acteurs de la grande distribution est motivé par des objectifs de développement dans la région. Seules, les entreprises expéditrices et les chargeurs, ont clairement un ancrage régional, du fait qu'elles soient majoritairement des entreprises familiales. (Graphique 5 – Motivation de l'implantation).

Graphique 5 – Motivation de l'implantation



2.2.3 – Une majorité d'établissements avec un effectif de moins de 50 personnes

La majorité des établissements de la filière logistique en Bourgogne-Franche-Comté, ayant répondu à l'enquête, emploie entre 10 et 49 personnes et la plus grande partie des chiffres d'affaires se situe au-delà de 10 000k€. Ce constat correspond aux statistiques officielles établies par l'INSEE en région Bourgogne-Franche-Comté (Illustration 11 : 2/3 des flux sont internes à la région Bourgogne-Franche-Comté).

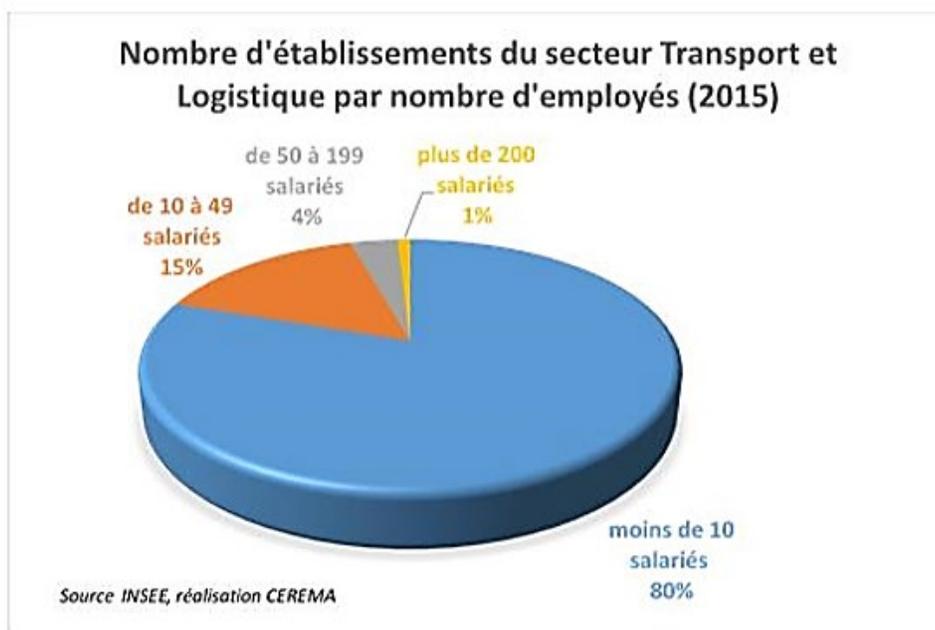
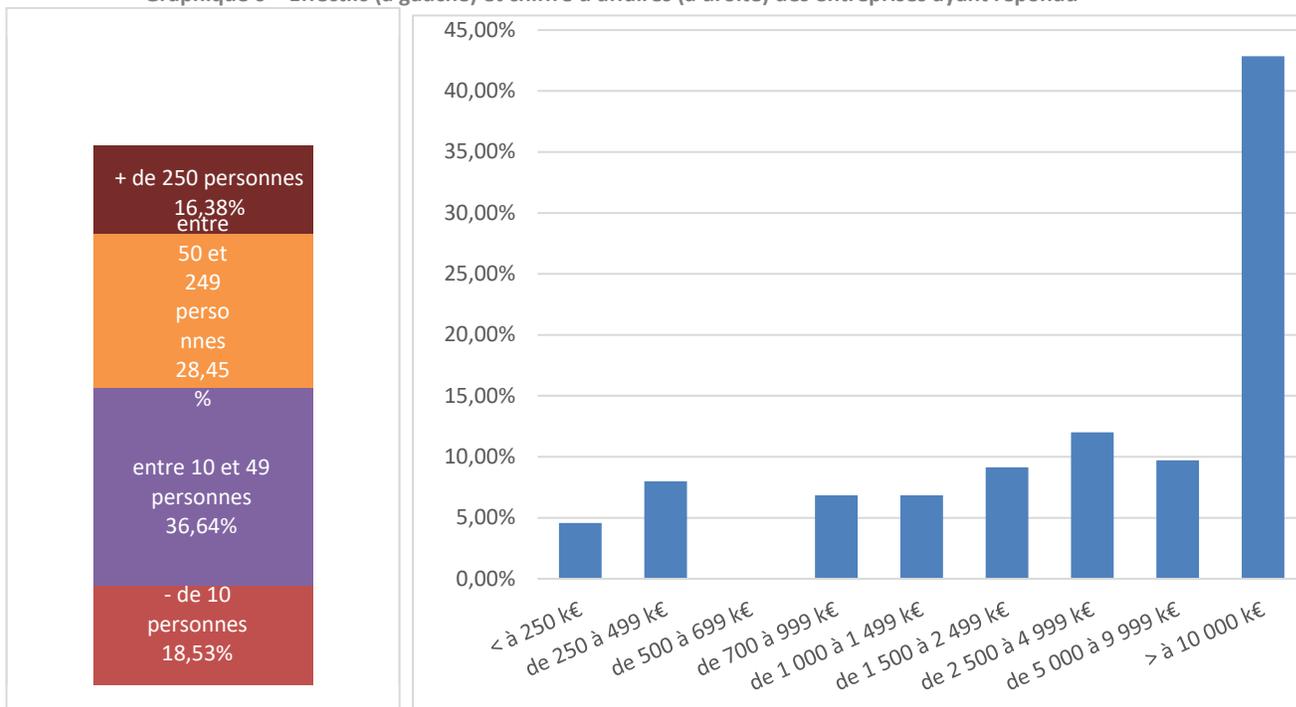


Illustration 10 : une majorité de petites entreprises – source INSEE

Graphique 6 – Effectifs (à gauche) et chiffre d'affaires (à droite) des entreprises ayant répondu



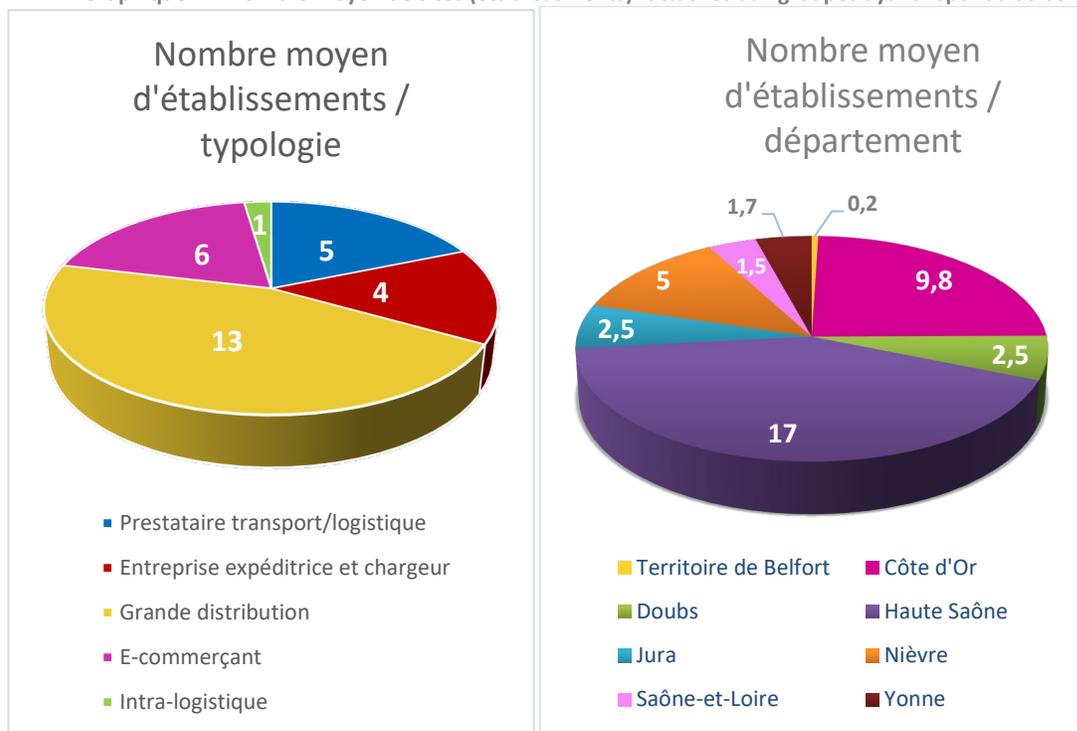
Les effectifs et le chiffre d'affaires (Graphique 6 – Effectifs (à gauche) et chiffre d'affaires (à droite) des entreprises ayant répondu), par typologie d'entreprises suivent la même tendance que la répartition sans distinction de typologie. Les détails par typologie se trouvent en annexes [7.1 Effectif moyen des entreprises ayant répondu à l'enquête / typologie](#) et [7.2 Chiffre d'affaires par typologie pour les entreprises ayant répondu à l'enquête](#).

La majorité des prestataires transport/logistique, entreprises expéditrices et chargeurs et de la grande distribution constituent les entreprises de plus de 250 collaborateurs. La plupart des entreprises se classant dans les catégories e-commerce et intralogistique a un effectif inférieur à 250 collaborateurs.

74,36% des groupes ayant participé à cette enquête ont leur siège basé en France, et 11,54% d'entre eux ont leur siège en région Bourgogne-Franche-Comté.

La grande distribution possède le plus grand nombre d'établissements dans la région.

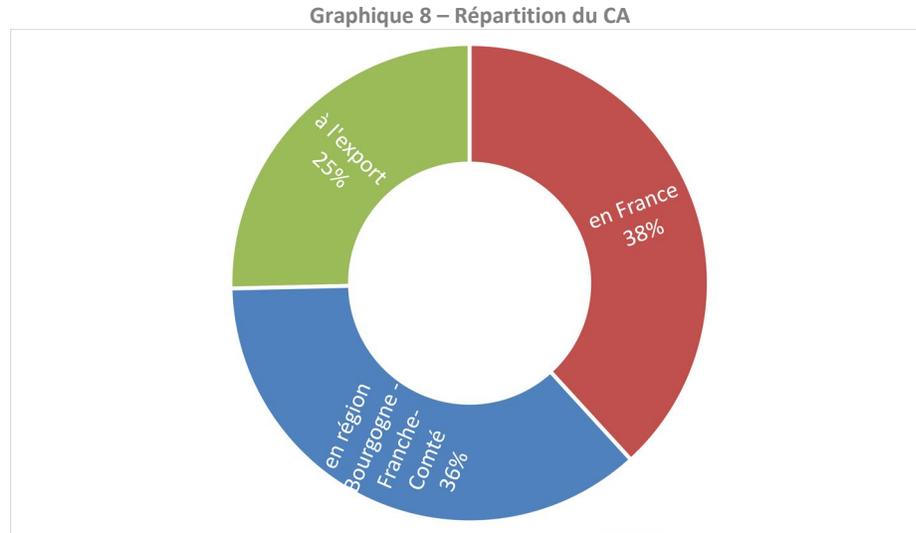
Graphique 7 – Nombre moyen de sites (établissements) rattachés aux groupes ayant répondu au sondage



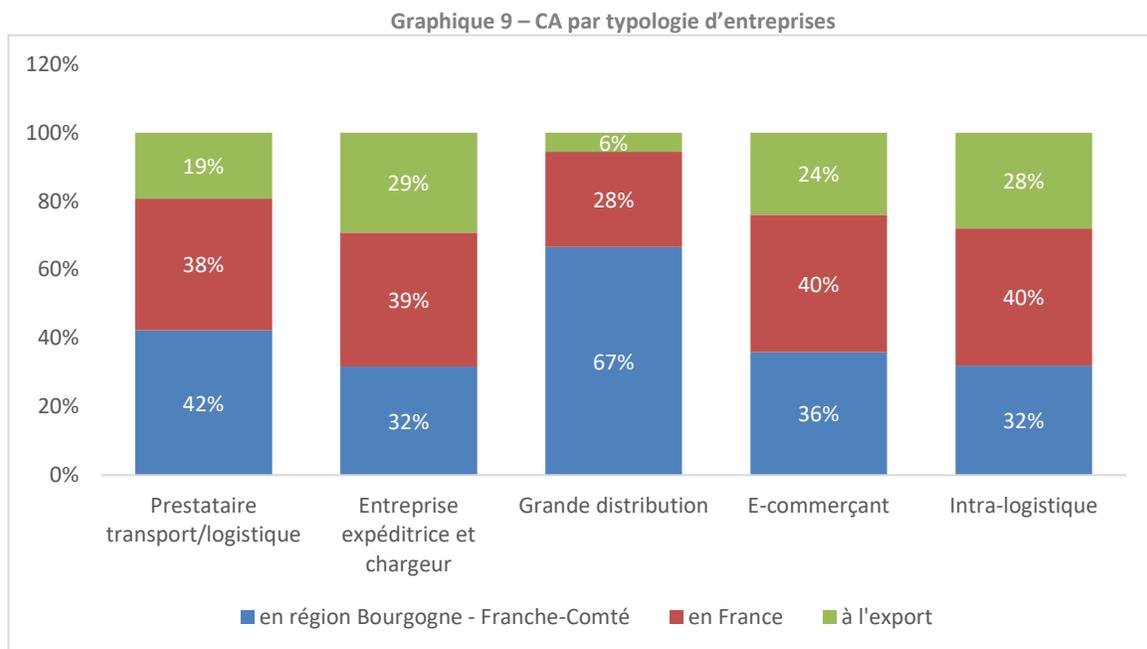
Il convient de minimiser les résultats pour la Haute-Saône, biaisés par une entreprise de type coopérative possédant un grand nombre d'établissements dans ce département.

2.2.4 - Un chiffre d'affaires équilibré entre la région et le reste de la France

Les entreprises ayant répondu à l'enquête axent leur développement économique à quasi part égale entre la région Bourgogne-Franche-Comté (36 %) et le reste de la France (38 %). Cependant, avec un chiffre qui s'élève à 25 %, la part du chiffre d'affaires réalisé à l'export n'est pas négligeable (Graphique 8 – Répartition du CA).



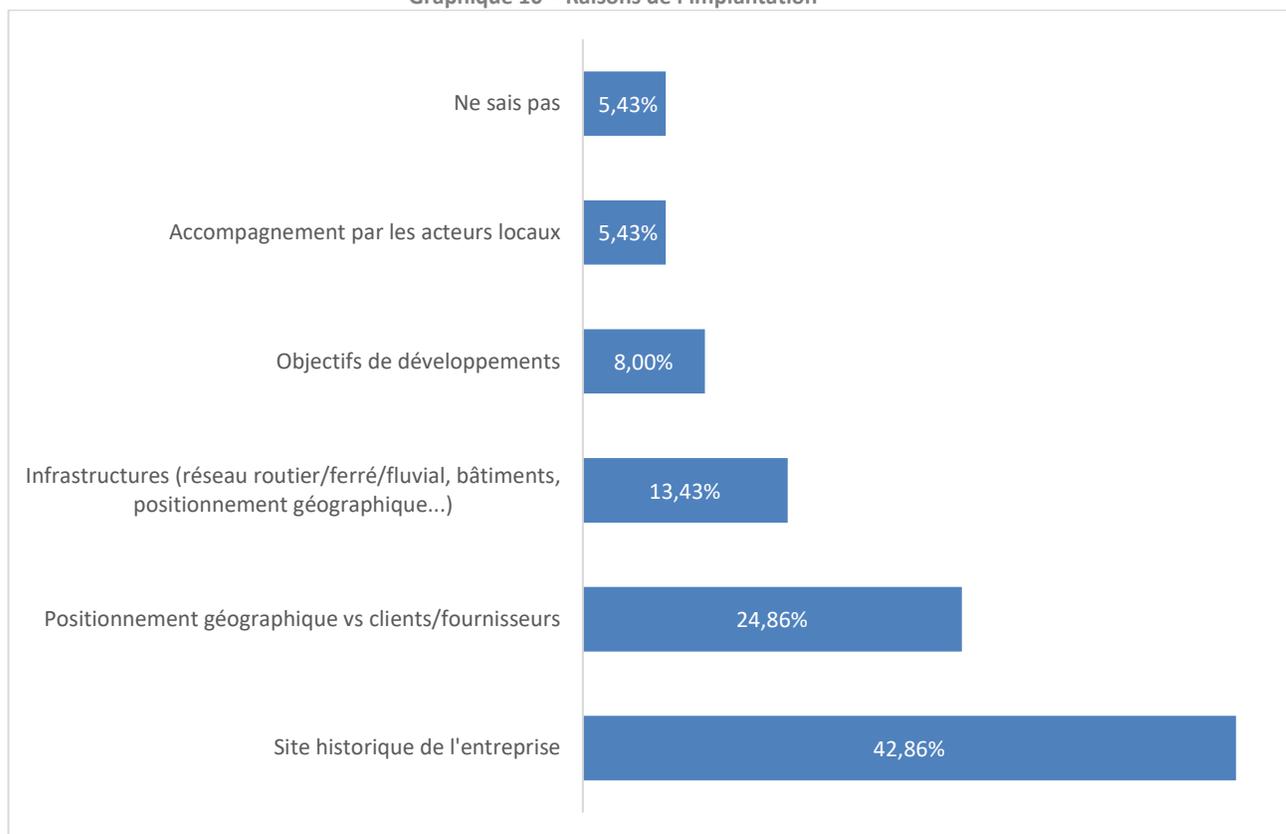
Il faut néanmoins noter que la répartition est totalement différente pour la grande distribution, puisque l'essentiel de son chiffre d'affaires est réalisé en intrarégional, et que la part provenant de l'export ne s'élève qu'à 6 %.



2.2.5 – Une implantation sur le territoire pour des raisons historiques

Près de **43 %** des entreprises ayant répondu à cette enquête sont implantées sur la région Bourgogne-Franche-Comté pour des **raisons historiques**. Le **positionnement géographique** est une raison d'installation pour **24,86 %** d'entre elles. Seulement **13,43 %** des entreprises ont cité les **infrastructures** disponibles (réseau routier/ferré/fluvial, bâtiments) pour expliquer leur implantation dans la région.

Graphique 10 – Raisons de l'implantation



Le détail de la répartition par typologie d'entreprises se trouve en annexe [7.4 Motivation de l'implantation en Région BFC par typologie](#).

2.3 Les flux de l'échantillon

2.3.1 – Deux tiers des fournisseurs localisés en dehors de la région

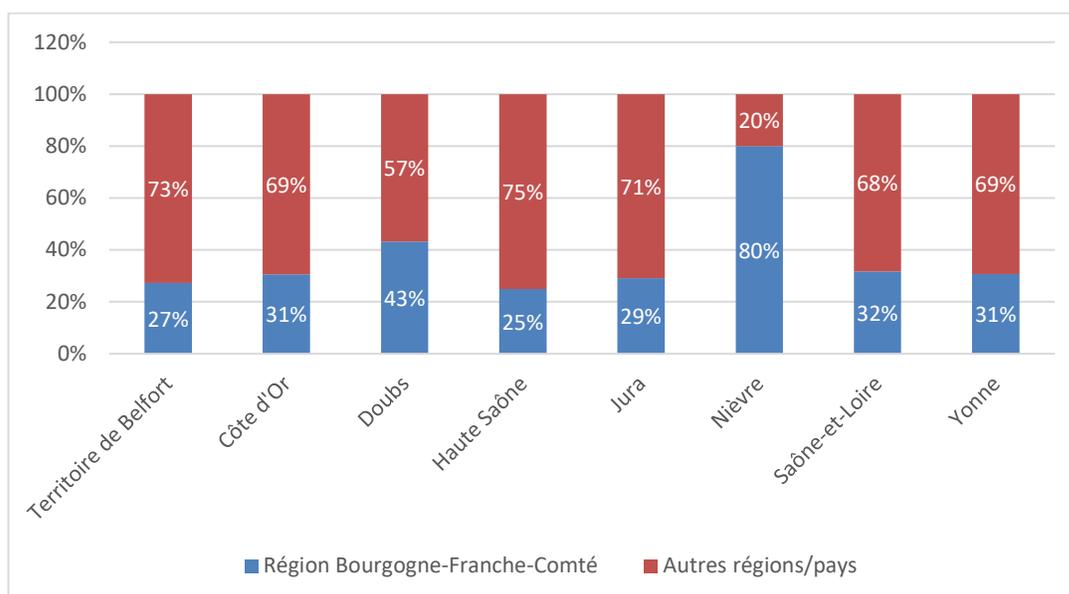
A la question « Vos fournisseurs sont-ils principalement situés en Bourgogne-Franche-Comté ? », les établissements ayant répondu au questionnaire, toutes tailles et toutes catégories confondues, répondent s'approvisionner majoritairement en dehors de la région.

Graphique 11 – Localisation des fournisseurs



On peut souligner que les entreprises de la Nièvre ayant répondu à l'enquête ont plutôt tendance à trouver leurs fournisseurs au sein de la région (80 % des fournisseurs en région Bourgogne-Franche-Comté) (Graphique 12 - Localisation des fournisseurs par département). Il faut cependant pondérer ce résultat puisque seules 5 entreprises de la Nièvre sur les 7 ayant participé au questionnaire ont répondu à cette question de l'enquête.

Graphique 12 - Localisation des fournisseurs par département

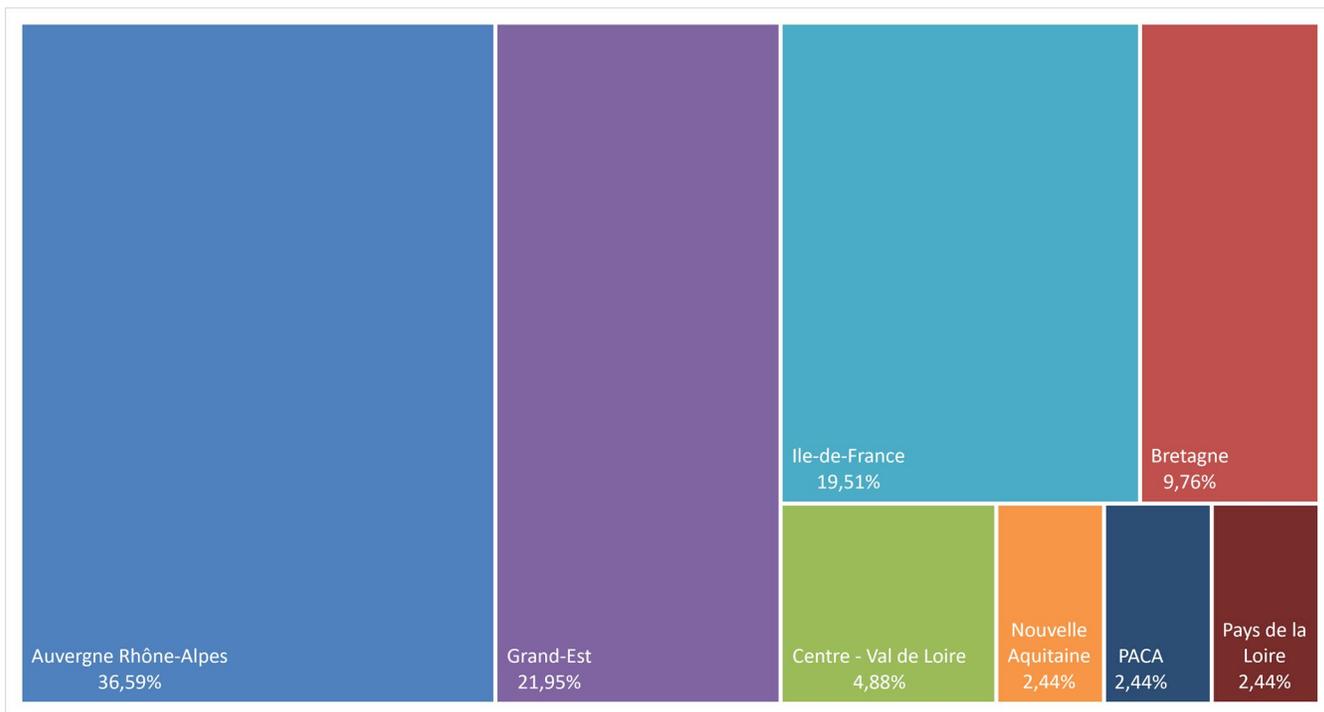


2.3.2 – Les régions limitrophes privilégiées pour les approvisionnements

Les régions limitrophes Auvergne-Rhône-Alpes, Grand-Est et Ile-de-France concentrent les localisations françaises de fournisseurs (Graphique 13 - Répartition des fournisseurs par région)

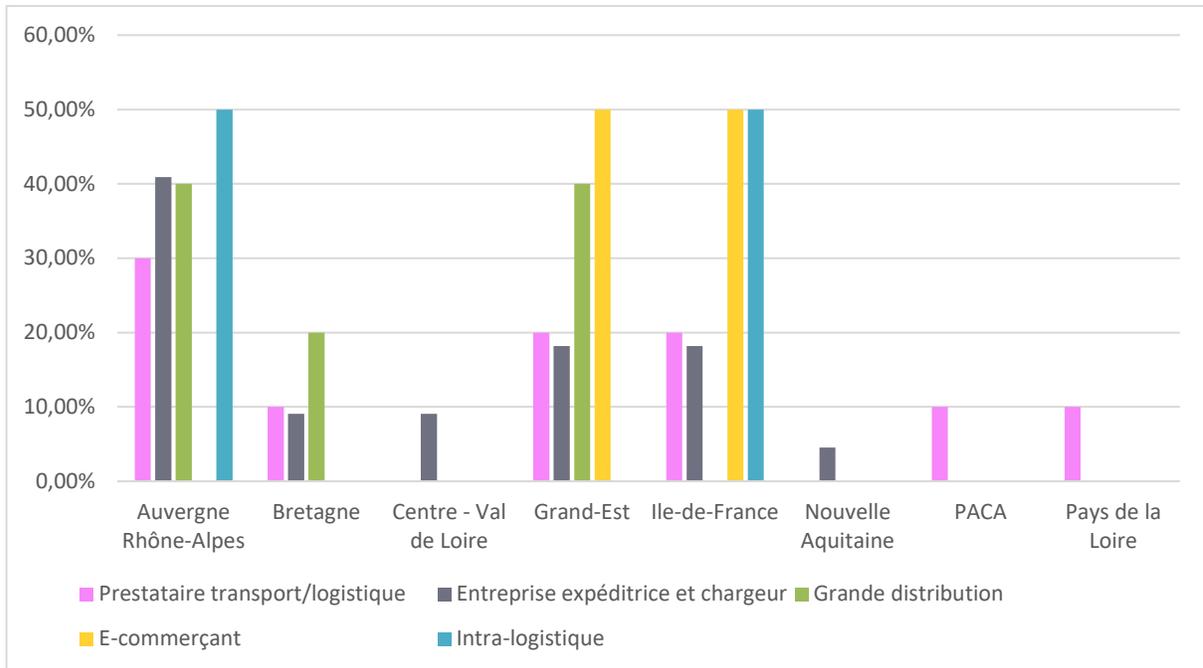
Aucun fournisseur n'a été référencé en Corse, Hauts-de-France, Normandie et Occitanie (Graphique 13 - Répartition des fournisseurs par région)

Graphique 13 - Répartition des fournisseurs par région



Seule la grande distribution a une source d'approvisionnement conséquente en région Bretagne, région réputée pour son industrie agro-alimentaire (Graphique 14 – Localisation des fournisseurs par typologie d'entreprises).

Graphique 14 – Localisation des fournisseurs par typologie d'entreprises



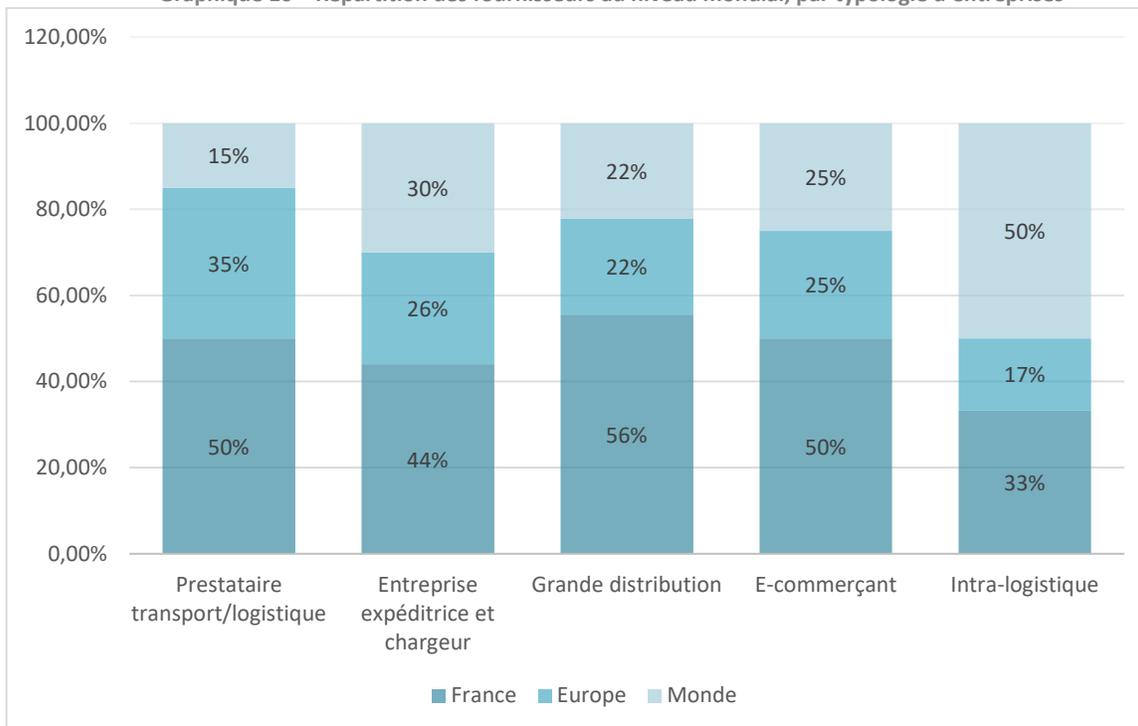
Lorsque les entreprises font appel à des prestataires hors région, les fournisseurs sont essentiellement concentrés sur la France et dans les régions limitrophes, à l'exception de la catégorie intra-logistique dont les fournisseurs sont localisés à 50 % ailleurs dans le monde (hors Europe) (Graphique 15 – Répartition des fournisseurs au niveau mondial).

Cette localisation importante hors des frontières des fournisseurs de rang 2 (vis-à-vis des exploitations logistiques) met en évidence que les solutions technologiques de matériels de manutention et d'automatisation sont mondiales.

Graphique 15 – Répartition des fournisseurs au niveau mondial

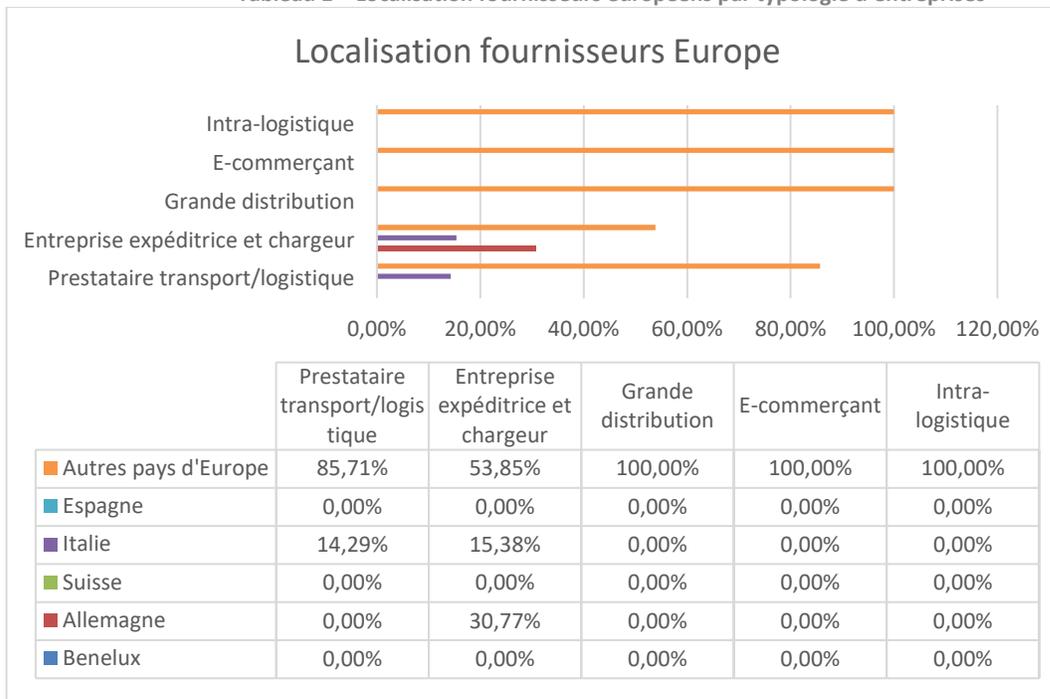


Graphique 16 – Répartition des fournisseurs au niveau mondial, par typologie d'entreprises



Les entreprises ayant répondu, ne privilégient pas la localisation de leurs fournisseurs européens dans les pays limitrophes de la France, comme cela est visible dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 – Localisation fournisseurs européens par typologie d'entreprises



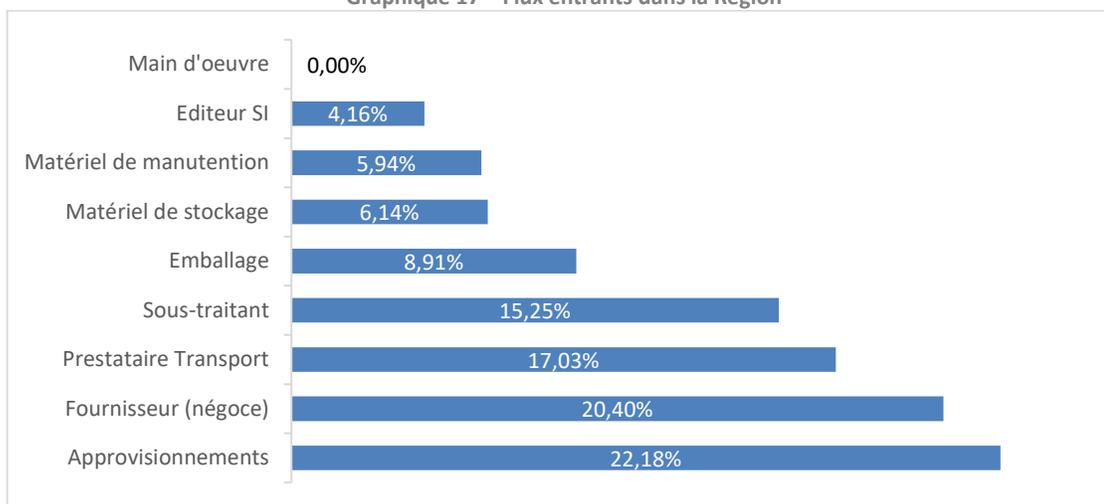
2.3.3 – Recherche d’approvisionnements et de fournisseurs en dehors de la région

Lorsque des services ou des sources d’approvisionnement doivent être cherchés en dehors de la région (Graphique 17 – Flux entrants dans la Région), les acteurs de la logistique indiquent qu’il s’agit principalement de leurs :

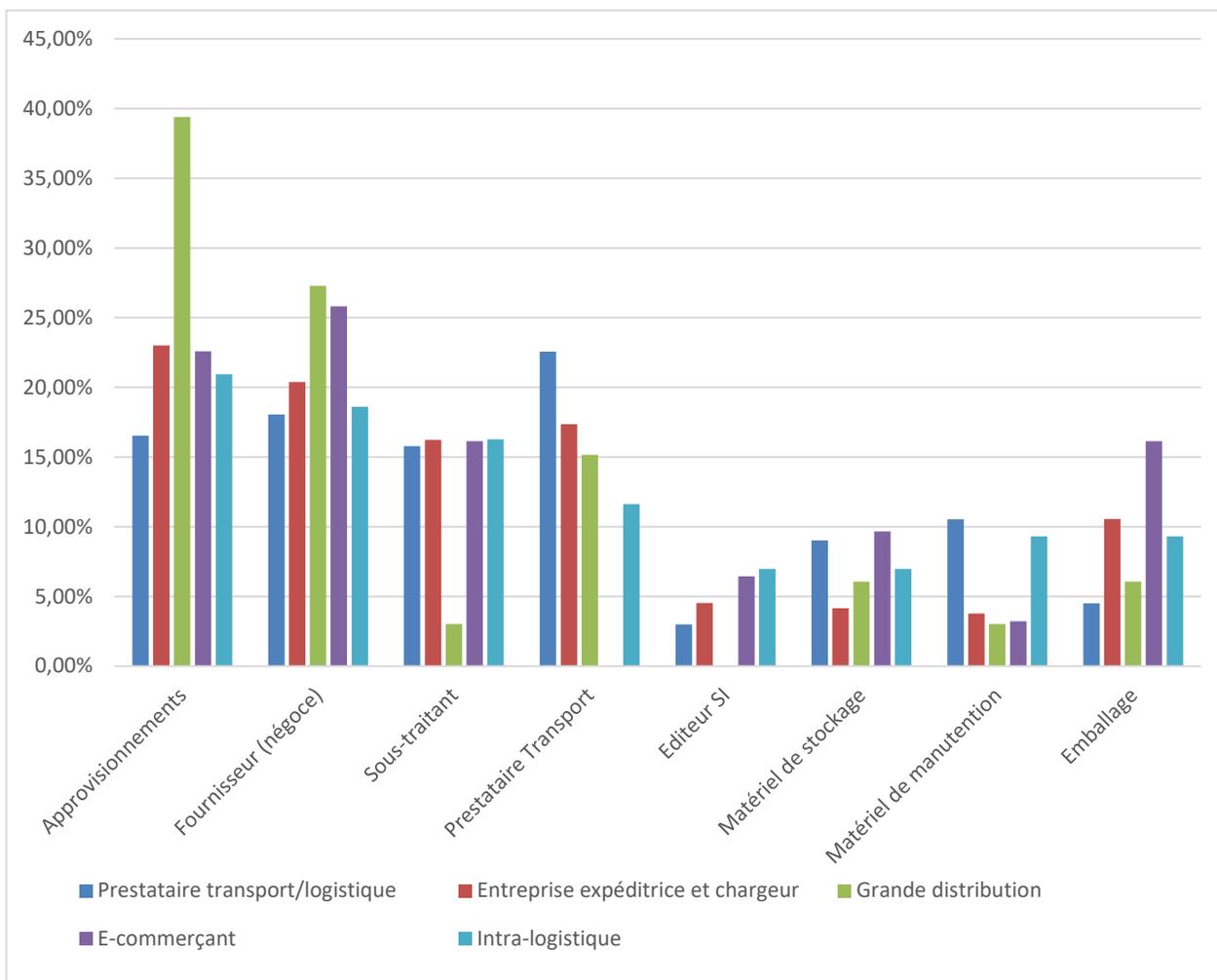
- approvisionnements (22,18%)
- fournisseurs (négoce) (20,40 %)
- prestataires transport (17,03%)
- sous-traitants (15,25%)
- Aucune entreprise n’indique avoir besoin d’aller chercher de la main d’œuvre en dehors de la Bourgogne-Franche-Comté.



Graphique 17 – Flux entrants dans la Région



Graphique 18 – flux entrants par typologie d'entreprises



La partie gauche du graphique met en évidence la part prépondérante des achats liés à la production des différentes catégories d'entreprises, dépendantes de leur typologie d'activité (par exemple les approvisionnements et la sous-traitance pour les transporteurs). La partie droite concerne plutôt des achats de type « hors production ».

2.3.4 Localisation des clients

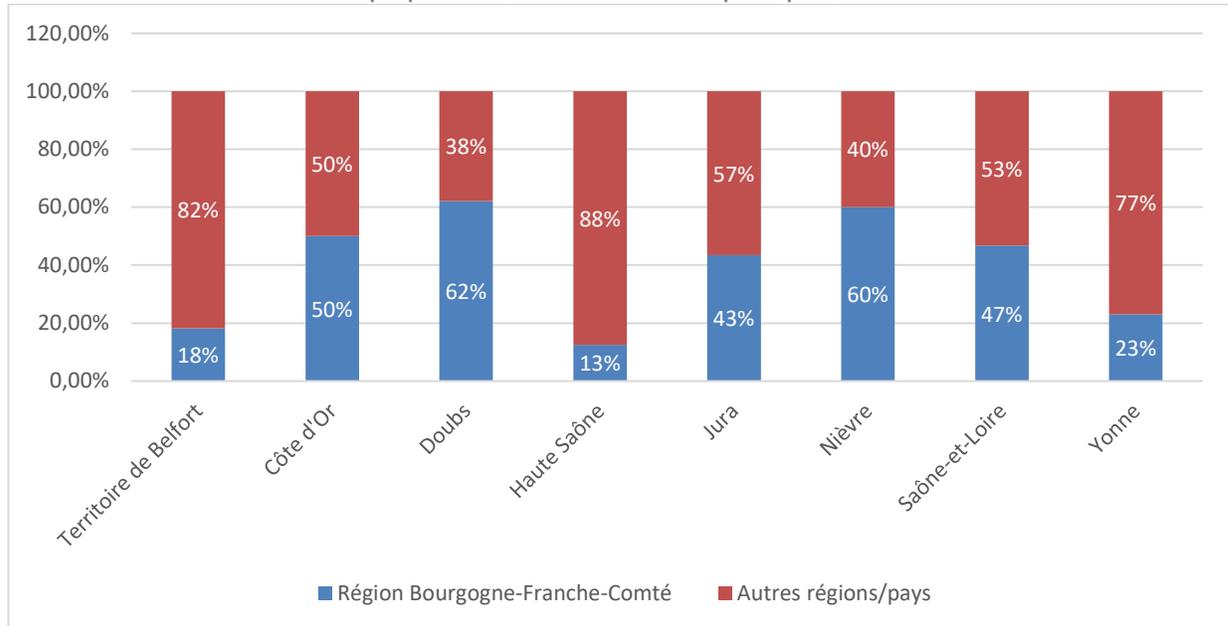
Une grande proportion des clients des entreprises échantillonnées, se situent dans la région Bourgogne-Franche-Comté. Il y a par conséquent plus de flux entrants que de flux sortants au niveau de la région.

Graphique 19 – Localisation des clients



Cependant, lorsque l'on analyse les résultats de l'enquête par département, il apparaît qu'au vu de l'échantillon des entreprises qui ont répondu, trois départements de la région se démarquent des autres avec une grosse proportion de leurs clients situés en dehors de la région (Territoire de Belfort (82%), Haute-Saône (88%) et l'Yonne (77%),

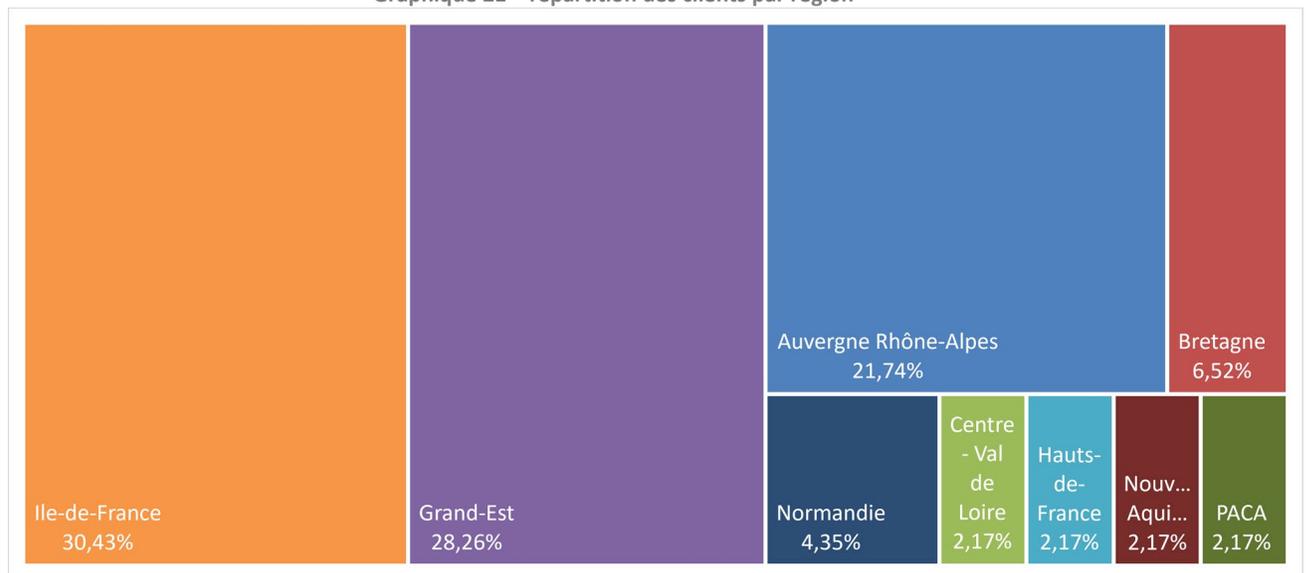
Graphique 20 – Localisation des clients par département



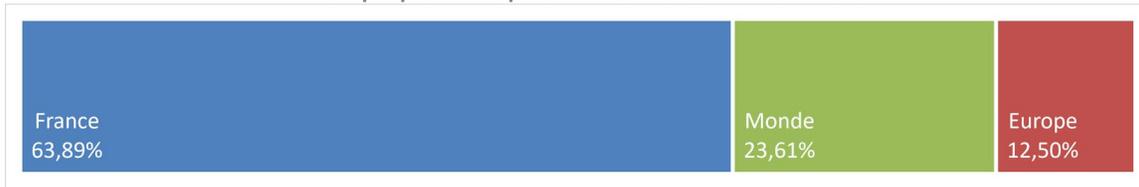
2.3.5 – Une clientèle française concentrée dans les régions limitrophes

A l'instar des régions privilégiées pour les approvisionnements, les clients des entreprises ayant répondu à l'enquête, sont principalement implantés dans les trois régions limitrophes à la Bourgogne-Franche-Comté. Aucun client n'a été indiqué en Corse, Occitanie et Pays-de-la-Loire.

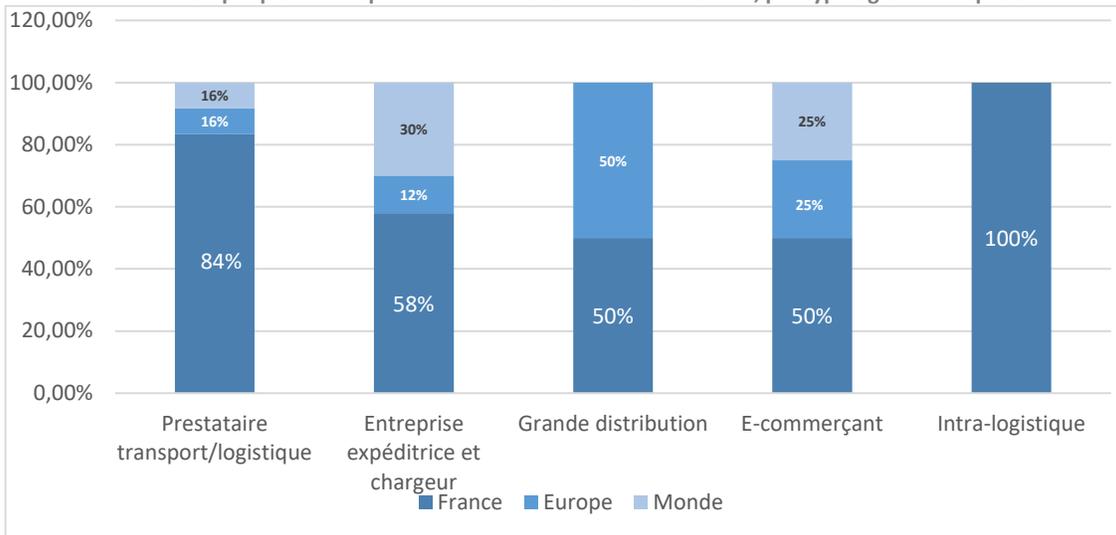
Graphique 21 – répartition des clients par région



Graphique 22 – Répartition des clients au niveau mondial

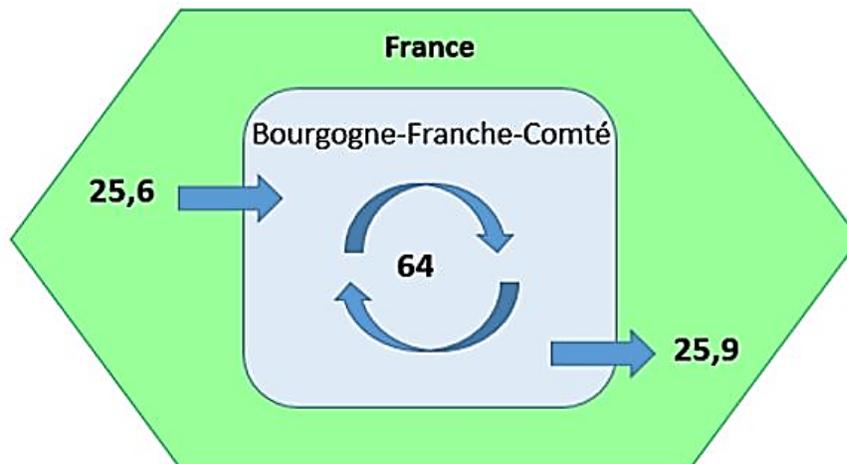


Graphique 23 – Répartition des clients au niveau mondial, par typologie d'entreprises



Près des deux tiers des flux sont internes à la région ce qui est confirmé par une étude et des statistiques réalisées en 2015 (Illustration 11 : 2/3 des flux sont internes à la région Bourgogne-Franche-Comté).

Principaux flux routiers au sein de la Bourgogne-Franche-Comté, 2015, Millions de tonnes



Source SITRAM, Réalisation CEREMA

Illustration 11 : 2/3 des flux sont internes à la région Bourgogne-Franche-Comté

2.4 La gestion des stocks

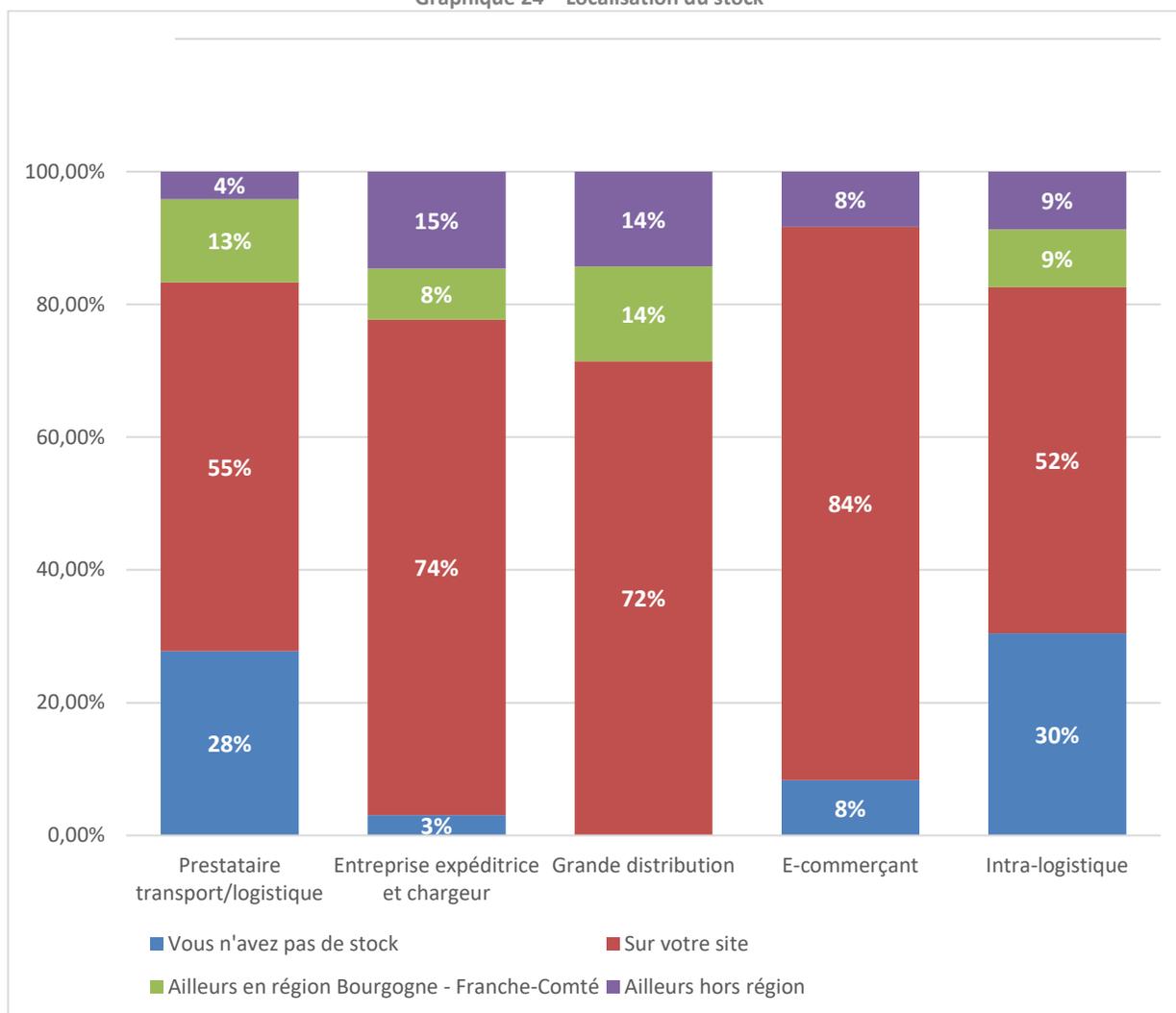
2.4.1 Une gestion du stock privilégiée sur le site des entreprises

Clairement, à la lecture du Graphique 24 – Localisation du stock, les entreprises gèrent en interne leurs stocks. Elles peuvent également installer une partie de leur stock en dehors de leur site, tout en privilégiant une localisation dans la région Bourgogne-Franche-Comté.

Les deux catégories d'entreprises ayant déclaré un stock hors région sont, la grande distribution et les entreprises expéditrices et chargeurs.

Cela peut s'expliquer car la plupart d'entre-elles (notamment dans la grande distribution) font partie de groupes qui, pour réduire les coûts, concentrent leurs stocks dans de grands entrepôts.

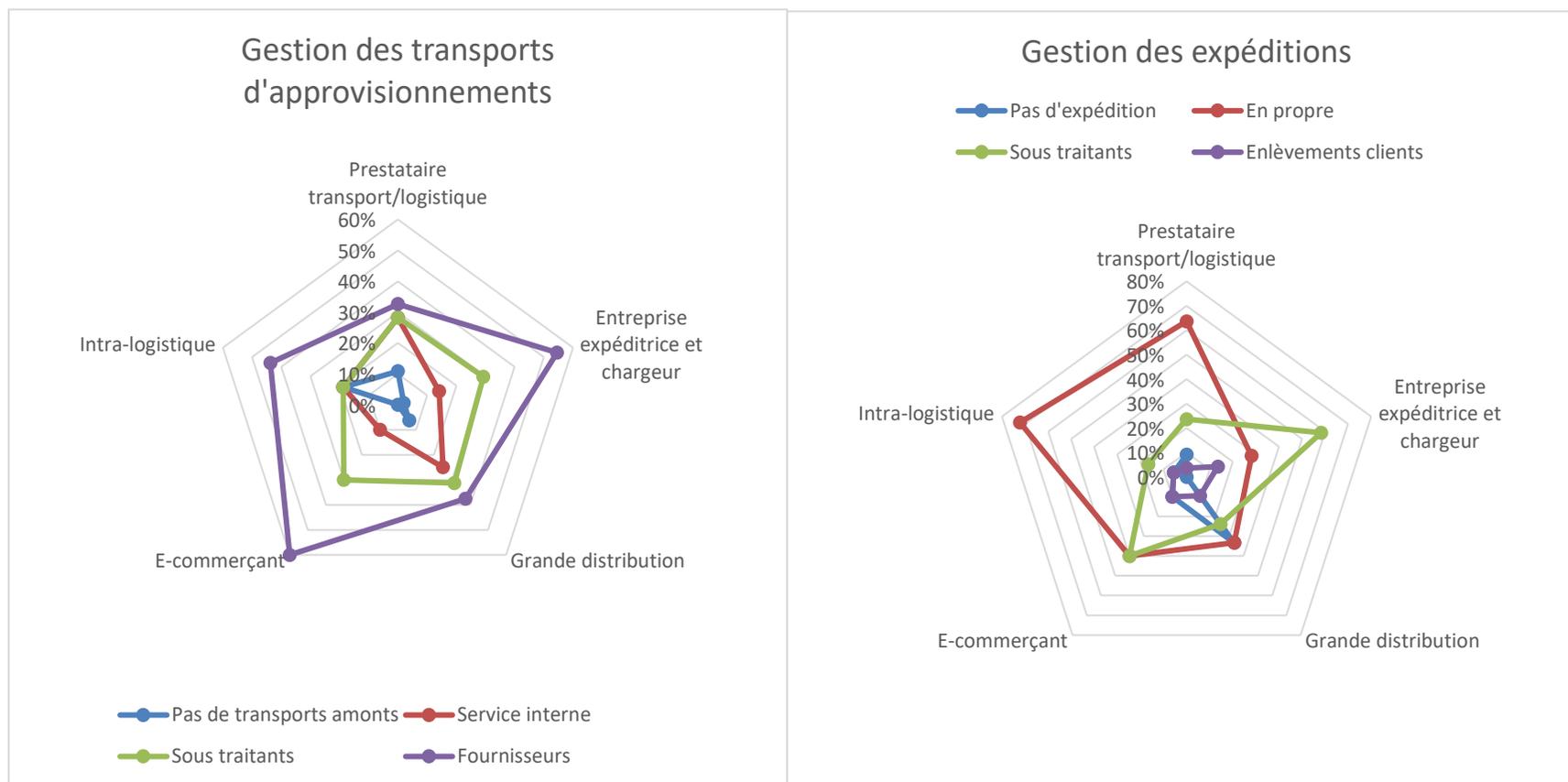
Graphique 24 – Localisation du stock



2.4.2 Les approvisionnements livrés par les fournisseurs

Les approvisionnements sont essentiellement assurés par les fournisseurs (Graphique 25 – Gestion des approvisionnements vs expéditions). On peut noter que les prestataires transport/logistiques répartissent leurs approvisionnements, à part quasi équivalente, entre les fournisseurs, les sous-traitants et leurs services internes. Quant aux expéditions, les entreprises expéditrices et les chargeurs s'appuient essentiellement sur des sous-traitants.

Graphique 25 – Gestion des approvisionnements vs expéditions



2.5 La gestion des transports

En étudiant l'illustration 12 : les infrastructures de la région Bourgogne-Franche-Comté, on constate que la région dispose d'un réseau d'infrastructures dense et varié.

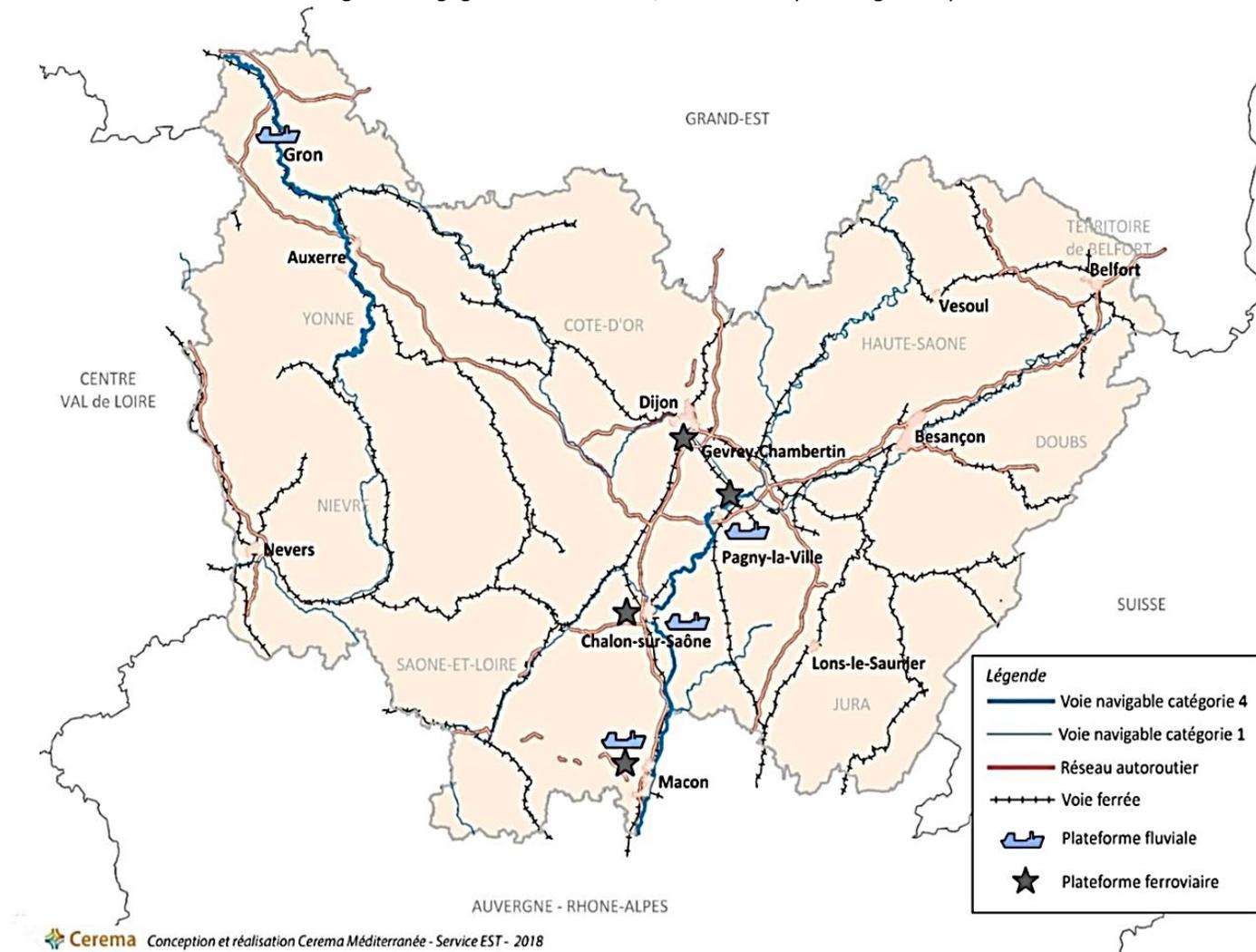
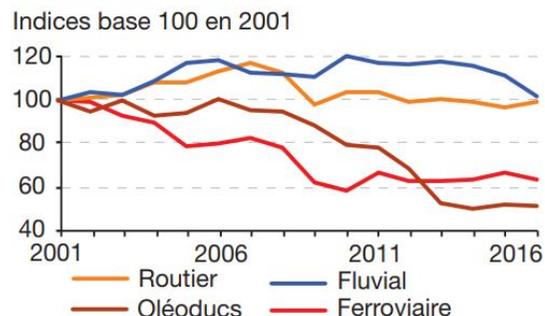


Illustration 12 : les infrastructures de la région Bourgogne-Franche-Comté

La suprématie du transport routier

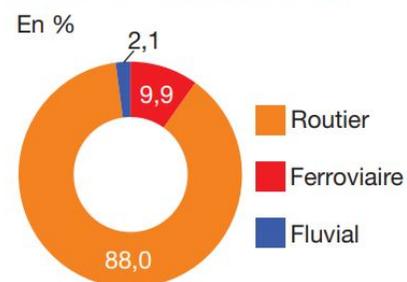
Au niveau national, la part du transport routier est prépondérante (88 %) sur les autres modes de transport (Illustration 14 : le transport routier domine nettement les autres modes de transport). Ce qui pose un problème sur le plan du développement durable et des économies d'énergie (Illustration 13 : le transport routier est le plus gros "énergivore" !). Car le transport routier est celui qui consomme le plus d'énergie.

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS TERRESTRES DE MARCHANDISES



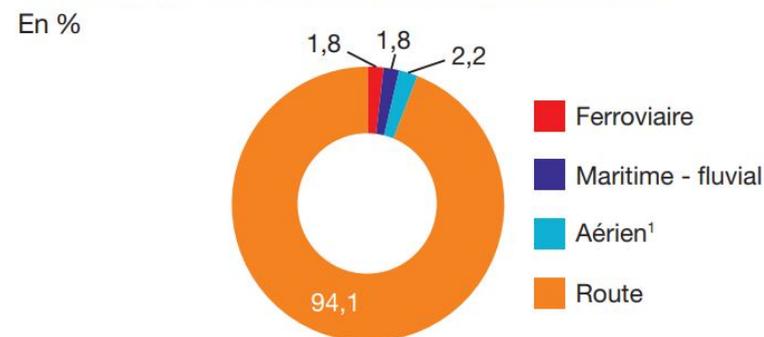
Sources : SDES ; CCTN 2017

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES (HORS OLÉODUCS) EN 2016



Sources : SDES ; CCTN 2017

CONSOMMATION D'ÉNERGIE PAR MODE EN 2016



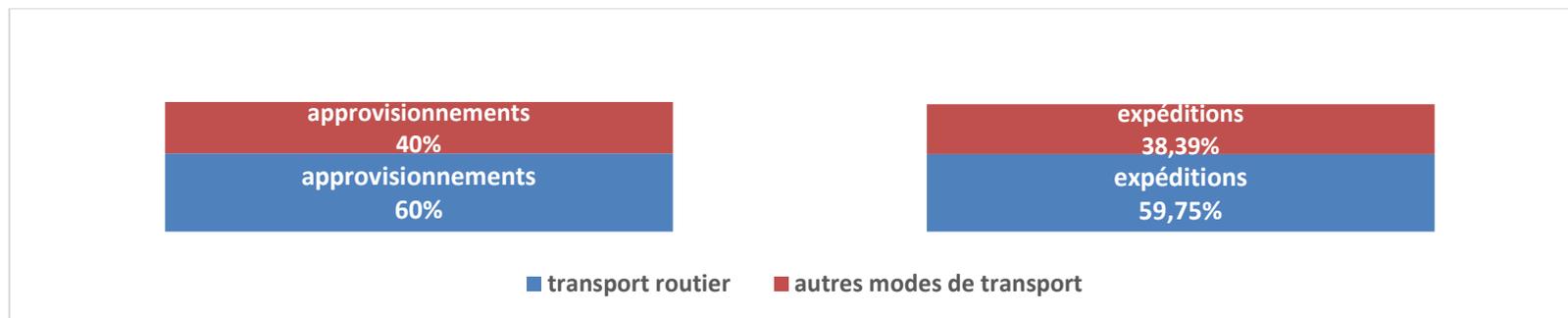
¹ L'aviation internationale n'est pas prise en compte.
Source : SDES, Bilan de l'énergie

Illustration 14 : le transport routier domine nettement les autres modes de transport

Illustration 13 : le transport routier est le plus gros "énergivore" !

Ce constat est le même pour la région Bourgogne-Franche-Comté. La part des entreprises utilisant exclusivement le transport routier, tant pour ses approvisionnements que ses expéditions, avoisine les 60 % (Graphique 26 - Répartition globale entre transport routier et les autres modes de transports en BFC)

Graphique 26 - Répartition globale entre transport routier et les autres modes de transports en BFC



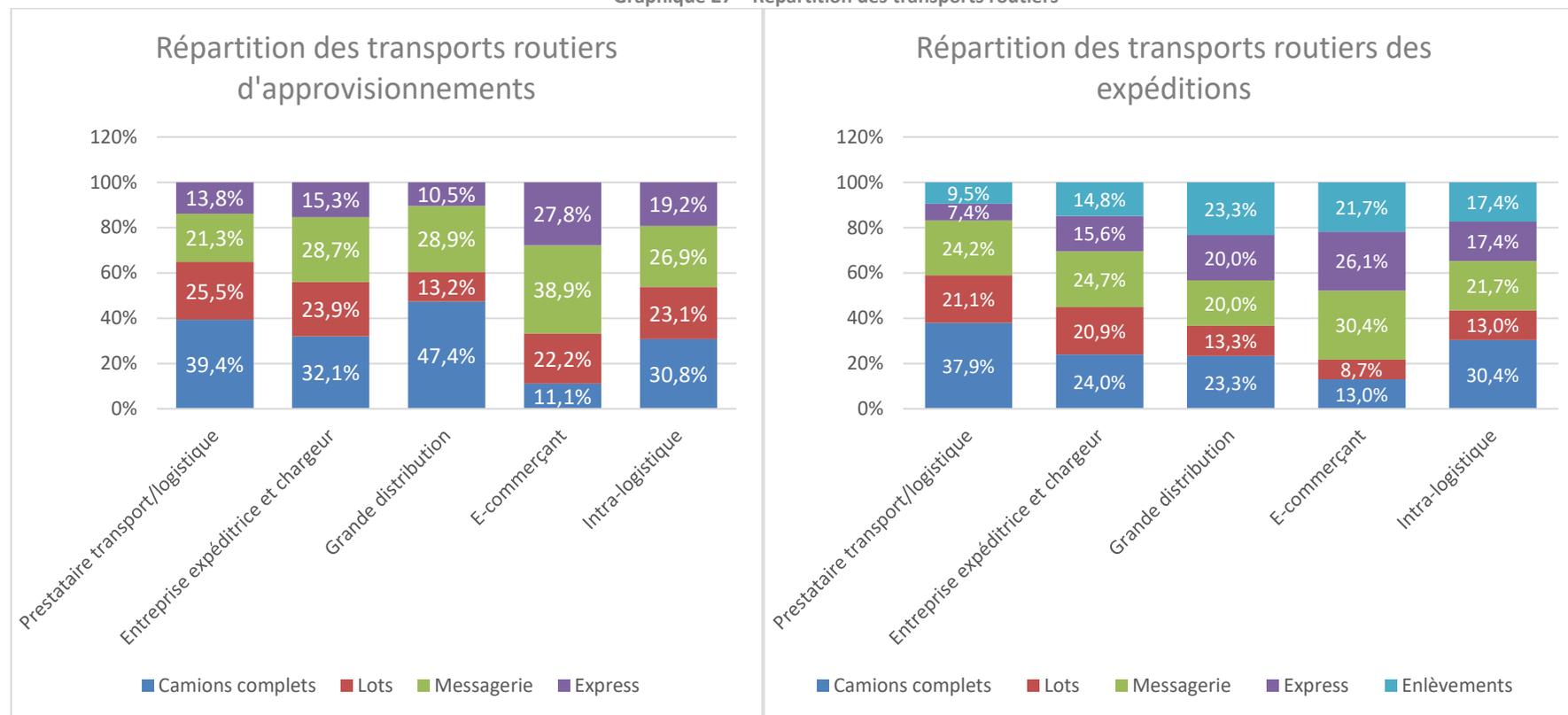
2.5.1 – Des transports principalement par la route et avec des camions complets

Hormis pour les e-commerçants, des camions complets sont affrétés pour assurer les approvisionnements et les expéditions. Les e-commerçants privilégient les canaux messagerie et express pour leurs approvisionnements (Graphique 27 – Répartition des transports routiers).

En ce qui concerne les expéditions par la route, excepté pour les prestataires transport/logistique, la part d'enlèvement sur site est non négligeable, puisqu'elle atteint 23.3 % pour la Grande Distribution (Graphique 27 – Répartition des transports routiers). Ceci corrobore la progression des métiers d'organiseurs de transport.

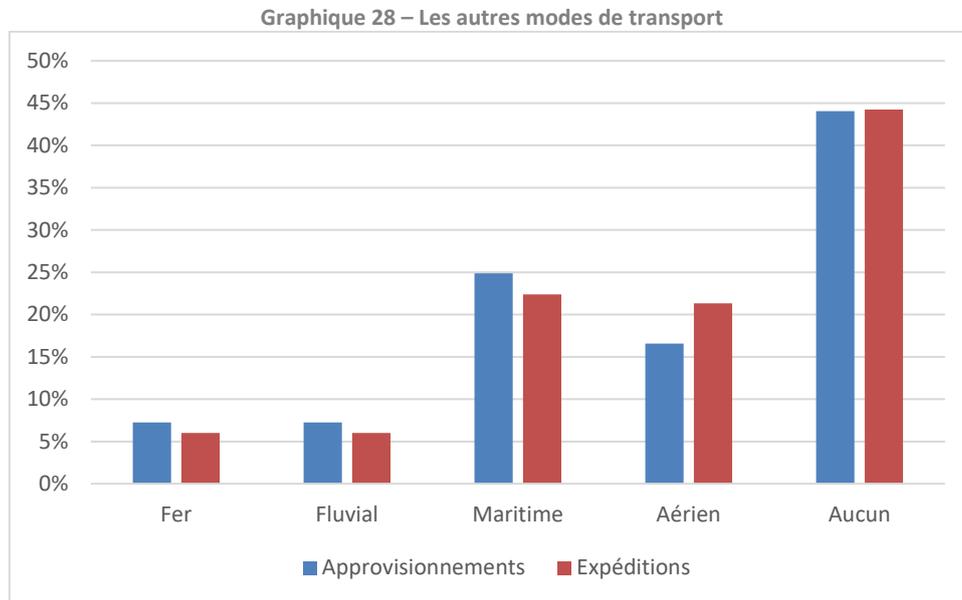
Nous pouvons également souligner que les collectivités (comptabilisées dans la catégorie intralogistique) ont peu de marge de manœuvre dans le choix de leurs modes d'approvisionnement/expédition : « *Etant une collectivité territoriale (Mairie) les livraisons sont assurées dans la majorité des cas par des livreurs express ou par des transporteurs routiers mandatés par les fournisseurs.* »

Graphique 27 – Répartition des transports routiers



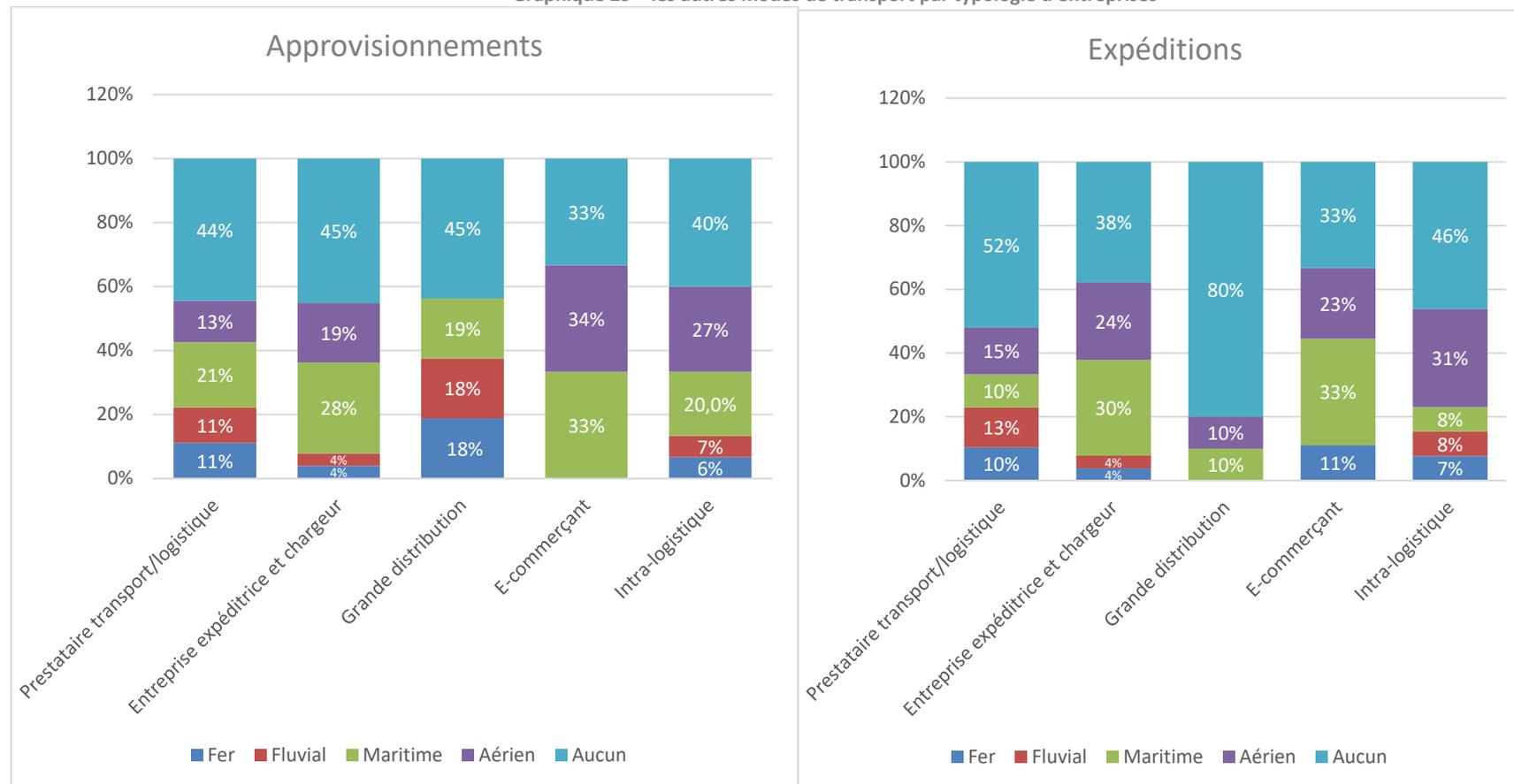
2.5.2 – Les transports maritimes et aériens, en complément du transport routier

Plus de 44%, des entreprises interrogées déclarent ne pas utiliser d'autre moyen de transport que la route. Les autres modes de transports privilégiés sont les transports maritimes et aériens (Graphique 28 – Les autres modes de transport).



Seule la grande distribution ne fait pas appel au transport aérien. Les transports par voie fluviale (moyenne pour les approvisionnements : 8,1 % -moyenne pour les expéditions : 4,82 %) ou ferroviaire (moyenne pour les approvisionnements : 8,1 % - moyenne pour les expéditions : 6,62 %) sont très peu privilégiés, malgré la présence d’infrastructures portuaires en région Bourgogne-Franche-Comté (Graphique 29 – les autres modes de transport par typologie d’entreprises).

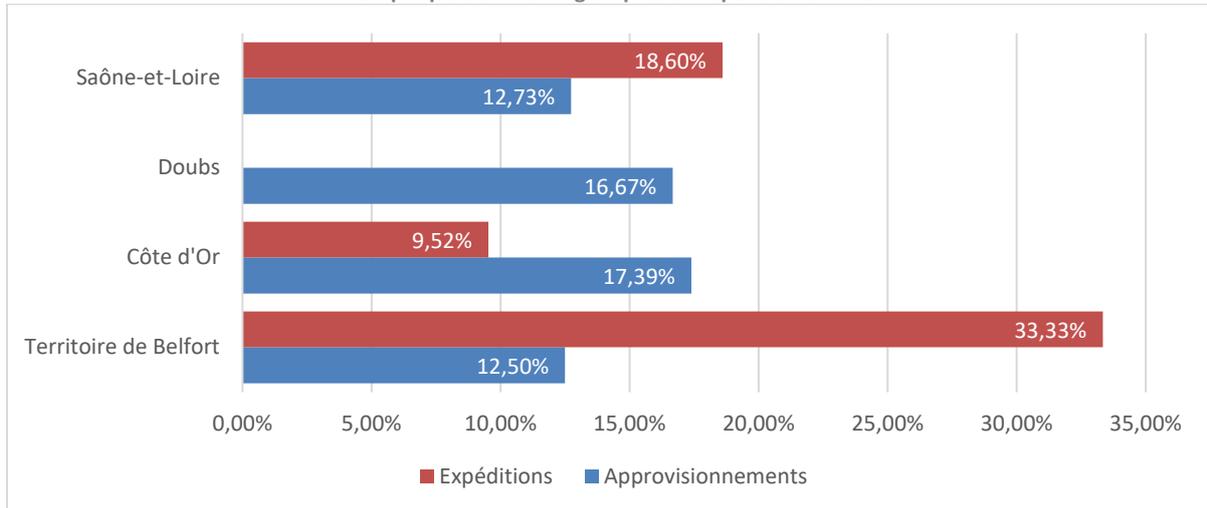
Graphique 29 – les autres modes de transport par typologie d’entreprises



2.5.3 – Focus sur les flux fluvial et ferroviaire

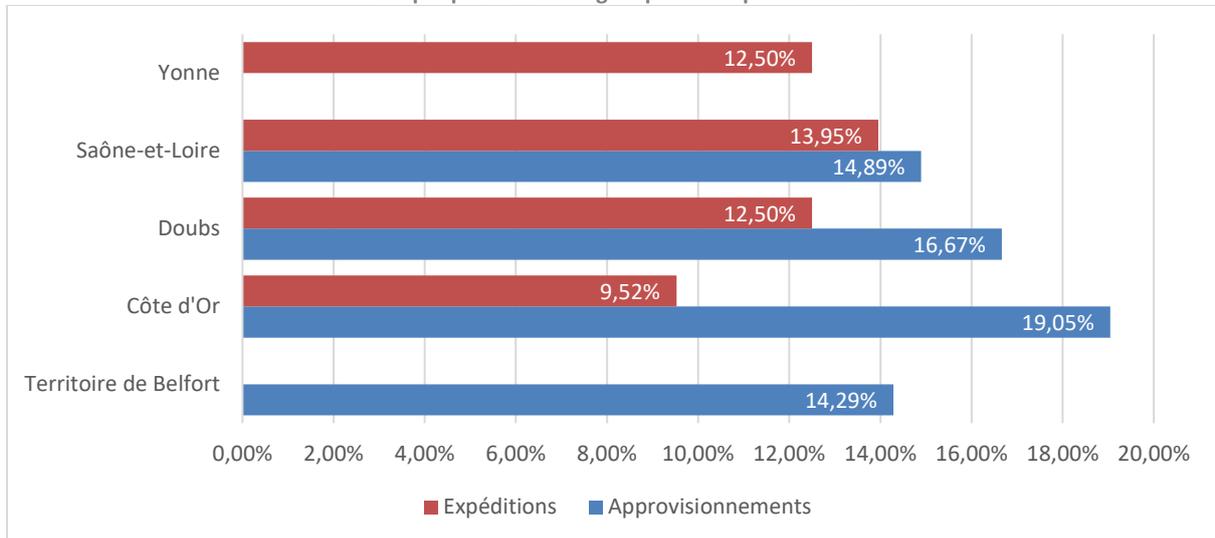
Au niveau départemental, la Haute-Saône, le Jura, la Nièvre, et l'Yonne, pour les entreprises interrogées, n'utilisent pas les transports ferroviaires pour le transport de leurs approvisionnements ou de leurs expéditions, sans doute par manque d'infrastructures ou par faiblesse de leur compétitivité par rapport à la route (Graphique 30 – flux logistiques transport ferroviaire et Graphique 31 – flux logistiques transport fluvial)

Graphique 30 – flux logistiques transport ferroviaire



Les transports par voie fluviale sont concentrés sur pratiquement les mêmes départements que précédemment.

Graphique 31 – flux logistiques transport fluvial



Deux entreprises ont tenu à préciser, qu'à leur sens (*) :

- il n'y a « pas suffisamment d'offre transport vis à vis du potentiel de la région »,
- et que la « logistique transport à partir de Besançon très insuffisante (peu d'opérateurs nationaux sur place) »

(*) ces observations n'ont pas fait l'objet de vérifications

2.5.4 – Le transport multimodal sous-utilisé

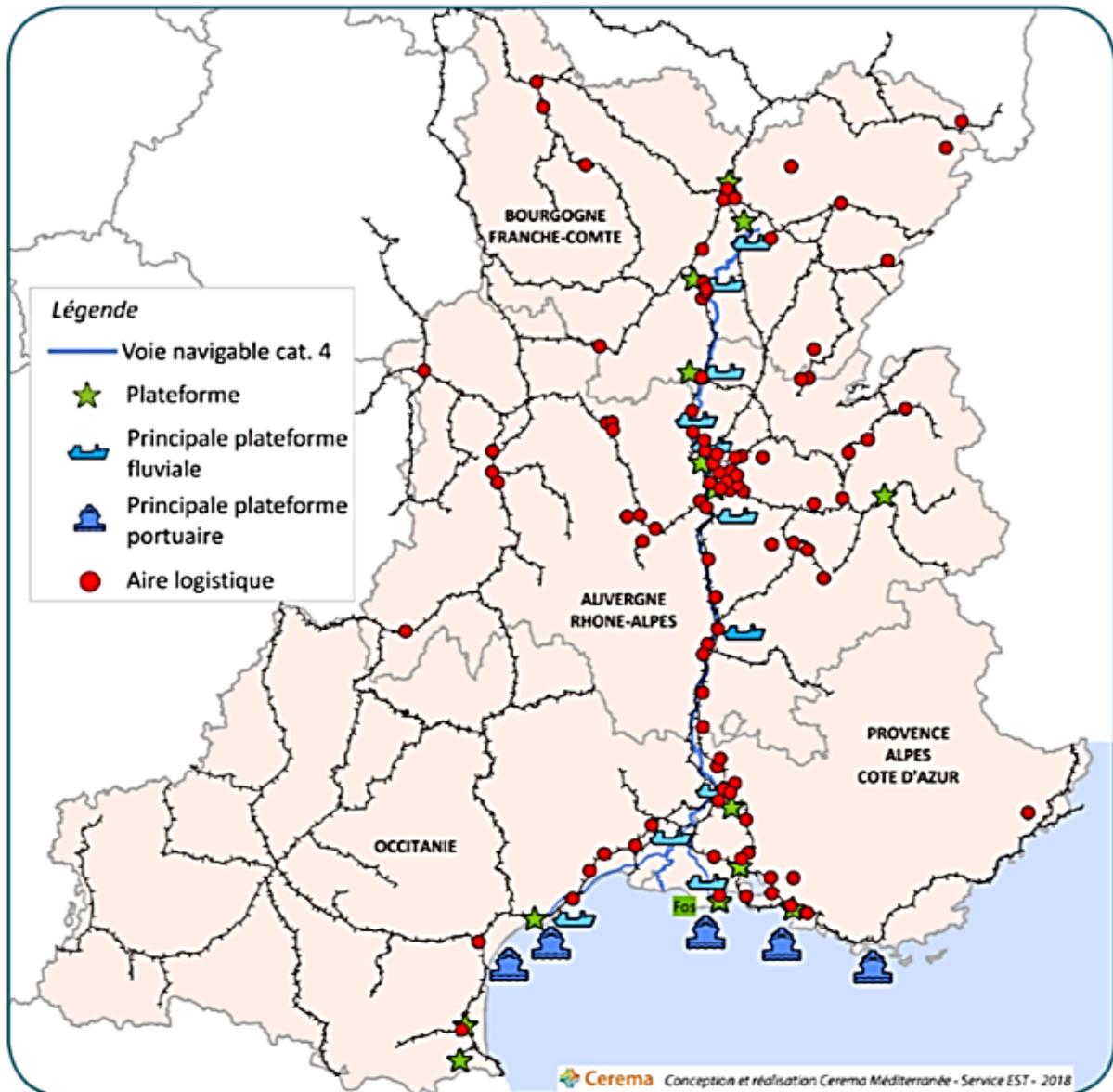
Principales aires logistiques denses

Illustration 15 : des aires logistiques bien situées

La région Bourgogne-Franche-Comté est géographiquement bien située avec un positionnement remarquable sur des corridors européens. Elle peut servir d'interface entre les différentes régions limitrophes et au-delà. La preuve de cet atout, ce sont les nombreuses implantations d'aires logistiques denses sur l'axe nord-sud qui traverse la région (Illustration 15 : des aires logistiques bien situées).

Par ailleurs, la région Bourgogne-Franche-Comté possède un réseau autoroutier de qualité, un réseau ferroviaire dense et un réseau fluvial avec la Saône qui fait l'objet d'un développement important, avec des projets en cours très intéressants (cités dans le paragraphe 2.5.5).

Jusqu'à aujourd'hui, ces atouts de positionnement géographique avec des infrastructures (fluviales, ferroviaires notamment) favorables au transport multimodal semblent avoir été peu exploités.

2.5.5 Des projets de développement du transport multimodal

Depuis 2018, des infrastructures multimodales de qualité avec une filière fluviale structurée se mettent en place.

Medlink Ports : le développement du fluvial et du multimodal



Structure groupant les ports de Marseille-Fos, le port de Sète, et les ports intérieurs du Rhône mais aussi ceux de la Saône de Pagny, Chalon-sur-Saône, Mâcon, Medlink Ports joue la carte de l'interrégionalité. Depuis son lancement en 2014, une vingtaine de chargeurs, dont deux gros industriels de l'alimentaire ont recours au fluvial.

L'intérêt de ce mode de transport fluvial ouvert sur le commerce maritime mondial, est la multimodalité car combiné avec le ferroviaire et le transport routier.

Dans le cadre de Medlink Ports, le transport multimodal (transport fluvial et ferroviaire) va se développer dans les ports de Mâcon et Chalon.

Globalement en 2017, Aproport, géré par la CCI, a traité 2,6 millions de tonnes de marchandises : 53 % par la route, 32 % par voie d'eau et 15 % par voie ferrée (soit 25 % de plus que l'année précédente).

Les premiers produits transportés en volume sont :

- Sables et graviers : 38 %
- Produits agricoles : 24 %
- Minéraux bruts : 17 %
- Denrées alimentaires : 11 %

L'action de l'ORT en Bourgogne-Franche-Comté



En octobre 2018, l'ORT de Bourgogne-France-Comté s'est réuni pour la deuxième fois et a annoncé de grandes ambitions.

En réunissant les acteurs privés et publics de la logistique et de l'aménagement des territoires, l'ORT veut avoir une vision d'ensemble de la filière de transport de marchandises et de la logistique, à l'échelle de la Saône-Rhône-Méditerranée-Occitanie.

L'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs du transport maritime, fluvial, ferroviaire, routier réfléchissent et agissent ensemble.

Il s'agit de rendre complémentaires (et non pas d'opposer) les différentes ressources économiques, les différents territoires avec leurs spécificités et les différents modes de transport (fluvial, ferroviaire et routier) pour développer une logistique plus soucieuse de l'environnement.

Cette démarche s'inscrit dans une perspective de cohérence et d'aménagement des territoires. La région Bourgogne-Franche-Comté peut, par sa situation géographique, largement en profiter, en particulier en Saône et Loire, avec le port de Chalon et celui de Macon, très proche de l'agglomération lyonnaise et proche de la saturation sur le plan logistique.

Le transport de marchandises en Suisse : un exemple à suivre ?



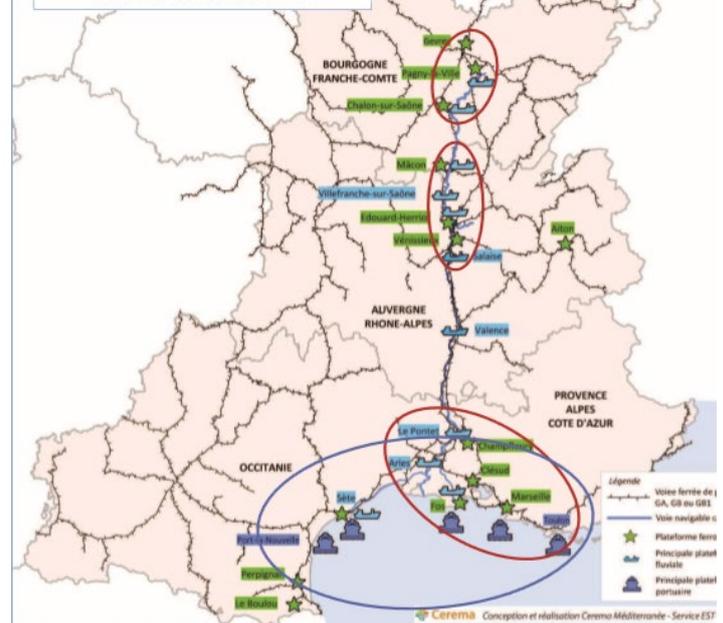
En Suisse, on constate la domination de la route dans le trafic intérieur et du rail dans le trafic de transit. Ces deux modes de transport sont plutôt complémentaires, la distribution des marchandises à l'échelle régionale se fait le plus souvent par la route et le rail présente des avantages avant tout sur les longues distances.

Ainsi, les camions et les semi-remorques lourds fournissent 63% des prestations de transport dans le trafic intérieur et seulement 37% dans le trafic international.

A l'inverse, le trafic de transit prédomine dans les transports ferroviaires, avec une part de 56% des prestations de transport.

Sources : OFS – Statistique du transport de marchandises (STM), Statistique des transports publics (TP)

L'offre fluviale et ferroviaire sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône



Le témoignage d'un acteur important de la région Bourgogne-Franche-Comté

SUCH-Solutions a souhaité recueillir l'avis des professionnels du transport sur le transport multimodal. A ce titre, nous avons obtenu l'interview de Renaud PAULAT, Directeur Général d'ALAINÉ

Le groupe ALAINÉ en quelques chiffres :

- 1100 Collaborateurs
- 1200 semi-remorques
- 4 Métiers (Transport, Logistique, Overseas, Freight Forwarding)
- 800 véhicules moteurs
- 300.000 m2 de surface d'entreposage



Renaud PAULAT
Directeur Général

« Dans le groupe ALAINÉ, nous avons une culture du multimodal, nous en faisons depuis longtemps mais en raison des incertitudes du transport routier avec les aléas du prix du gasoil, les menaces de taxation, la difficulté pour trouver des chauffeurs et pour répondre à la nécessité de réduire le CO2, nous pensons qu'il est temps de développer le multimodal.

/Grâce à un accord avec la société VIIA (filiale de SNCF Logistics) et la CCI avec APROPORT, nous avons mis en place sur Macon un Hub multimodal. A partir de janvier 2019, chaque jour, nous aurons un train très long, très lourd et très rapide, avec une centaine de remorques adaptées au transport par trains, qui vont transiter jusqu'au Boulou et jusqu'à Calais pour satisfaire nos clients sur les marchés anglais, espagnols et du Bénélux.

Le principe est de mettre des camions sur des trains, soit 2 remorques par wagon. Ce sont jusqu'à 40 semi-remorques par jour qui vont partir d'Aproport, port de marchandises de la CCI de Saône-et-Loire. Notre argument : c'est que sur 1000 km parcourus, nous aurons 1 tonne de CO2 d'économisée et nous avons bon espoir que le coût de ce mode de transport écologique sera vite équivalent et même plus avantageux que le transport routier.

En parallèle, nous allons développer nos activités avec la nouvelle liaison Calais-Orbassano (Turin) qui vient d'être inaugurée.

C'est un pari et un gros investissement, mais cela vaut le coup, car nous pensons que le site de Macon est très intéressant : sa situation géographique sur les différents corridors européens, sa proximité, avec la région lyonnaise très engorgée sur le plan transport, sans oublier son activité fluviale sont autant d'atouts pour développer notre activité multimodale dans le sud de la Bourgogne-Franche-Comté. »



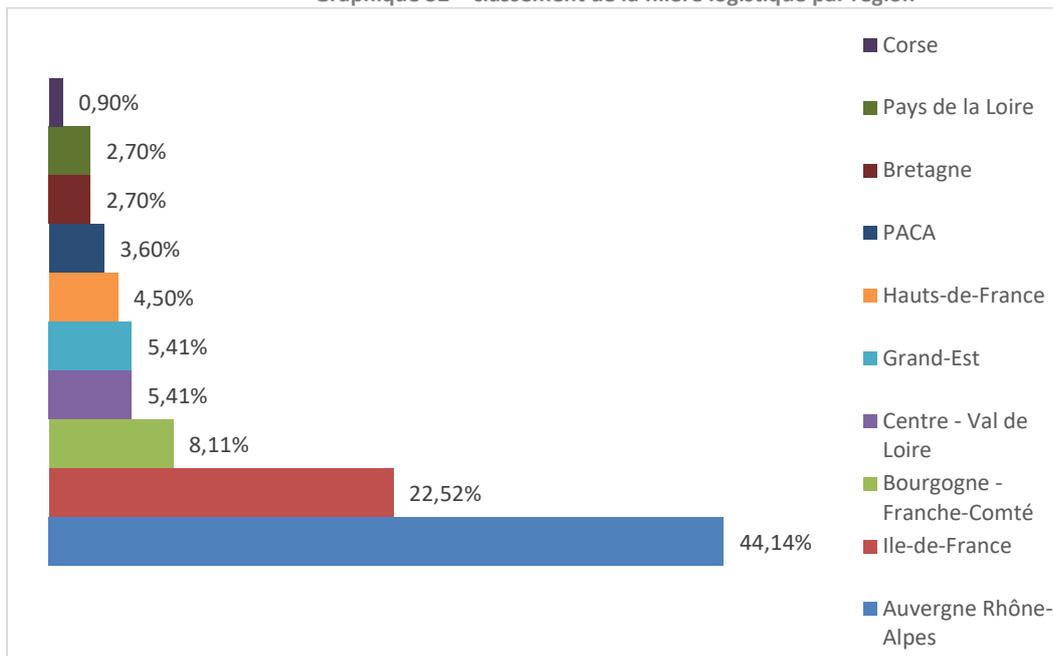
3 ETAT DES LIEUX

3.1 Qualification du positionnement géographique de la Région Bourgogne-Franche-Comté vue par les entreprises sondées

La région Auvergne-Rhône-Alpes est largement citée comme région exemplaire pour la filière logistique. Suit la région Ile-de-France. La région Bourgogne-Franche-Comté se classe en troisième position (Graphique 40 – classement de la filière logistique par région).

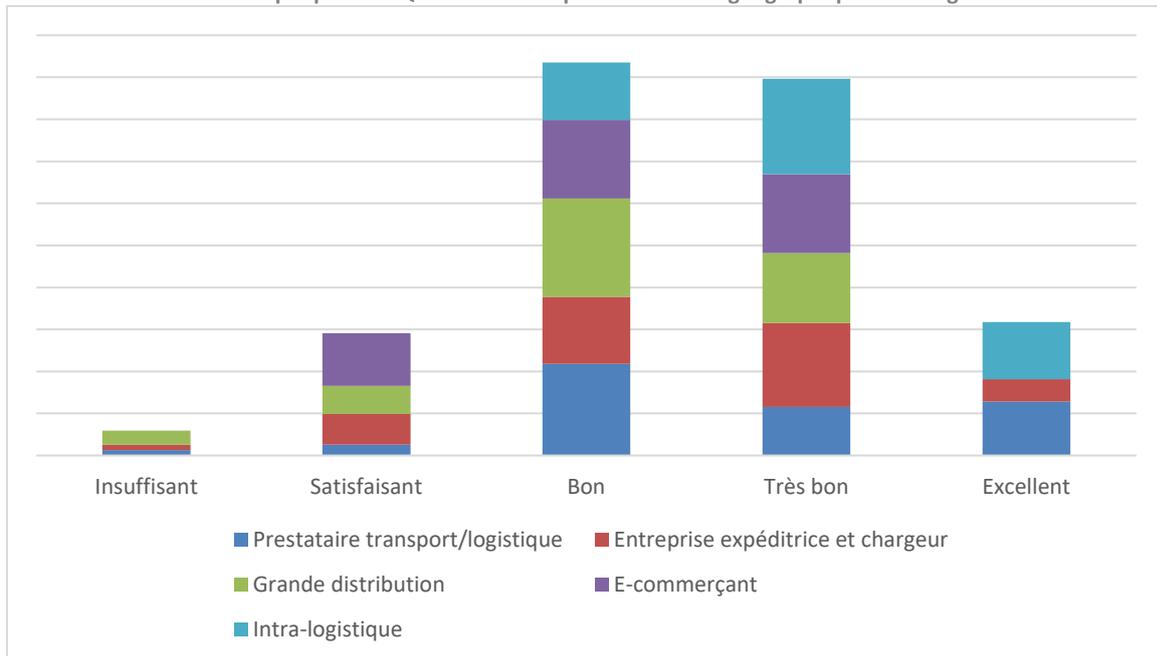
A noter que les e-commerçants placent la région Ile-de-France sur la première marche du podium avec 42,86%.

Graphique 32 – classement de la filière logistique par région



Les entreprises sondées considèrent le positionnement géographique de la Région Bourgogne-Franche-Comté comme étant bon, voire très bon (Graphique 41 – Qualification du positionnement géographique de la région).

Graphique 33 – Qualification du positionnement géographique de la région



3.2 Les forces de la filière logistique en Région Bourgogne-Franche-Comté

La liste de choix suivante était proposée pour qualifier les forces de la Région Bourgogne-Franche-Comté :

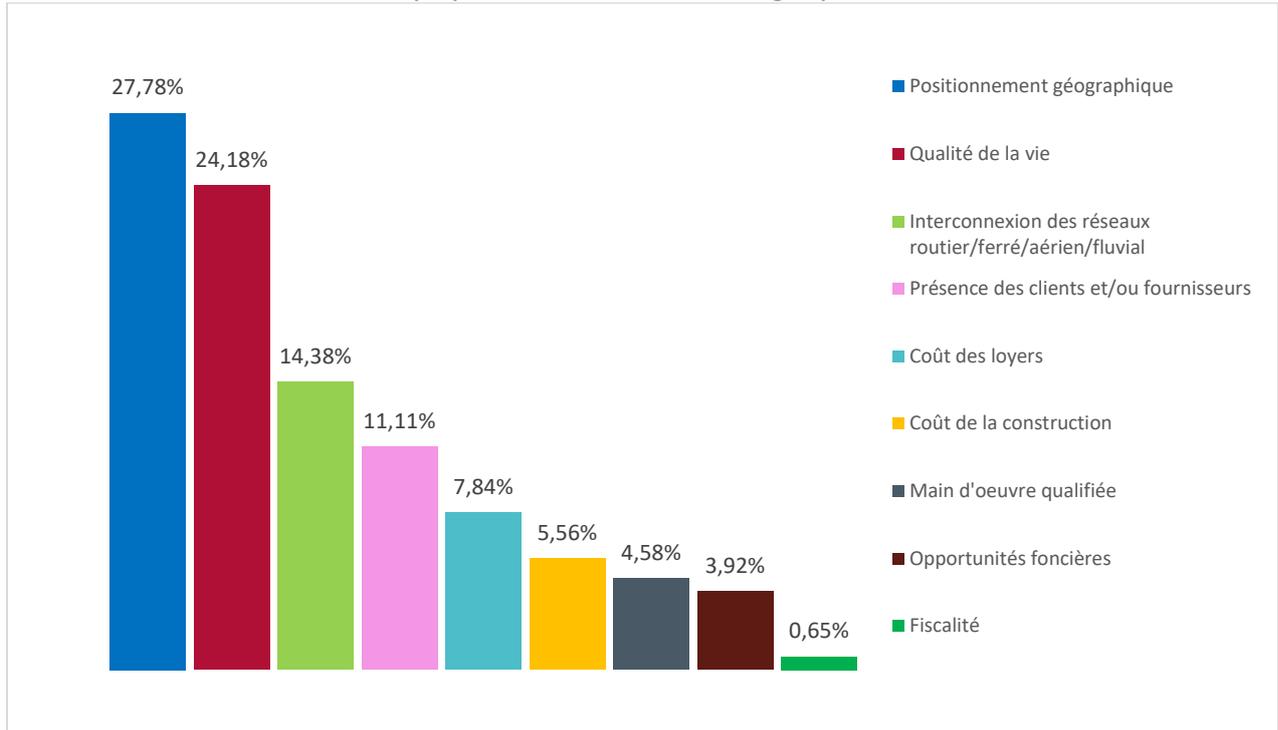
- Positionnement géographique
- Présence des clients et/ou fournisseurs
- Interconnexion des réseaux routier/ferré/aérien/fluvial
- Main d'œuvre qualifiée
- Opportunités foncières
- Coût des loyers
- Coût de la construction
- Fiscalité
- Qualité de la vie



Toutes catégories confondues, le **positionnement géographique (27,78 %)** et la **qualité de la vie (24,18 %)** sont les deux plus grosses forces de la filière logistique en région Bourgogne-Franche-Comté.

Aucune entreprise sondée, n'a apporté de compléments d'informations dans le champ texte libre qui était à disposition dans le questionnaire (Graphique 42 – les forces de la filière logistique).

Graphique 34 – les forces de la filière logistique



3.3 Les faiblesses de la filière logistique en Région Bourgogne-Franche-Comté

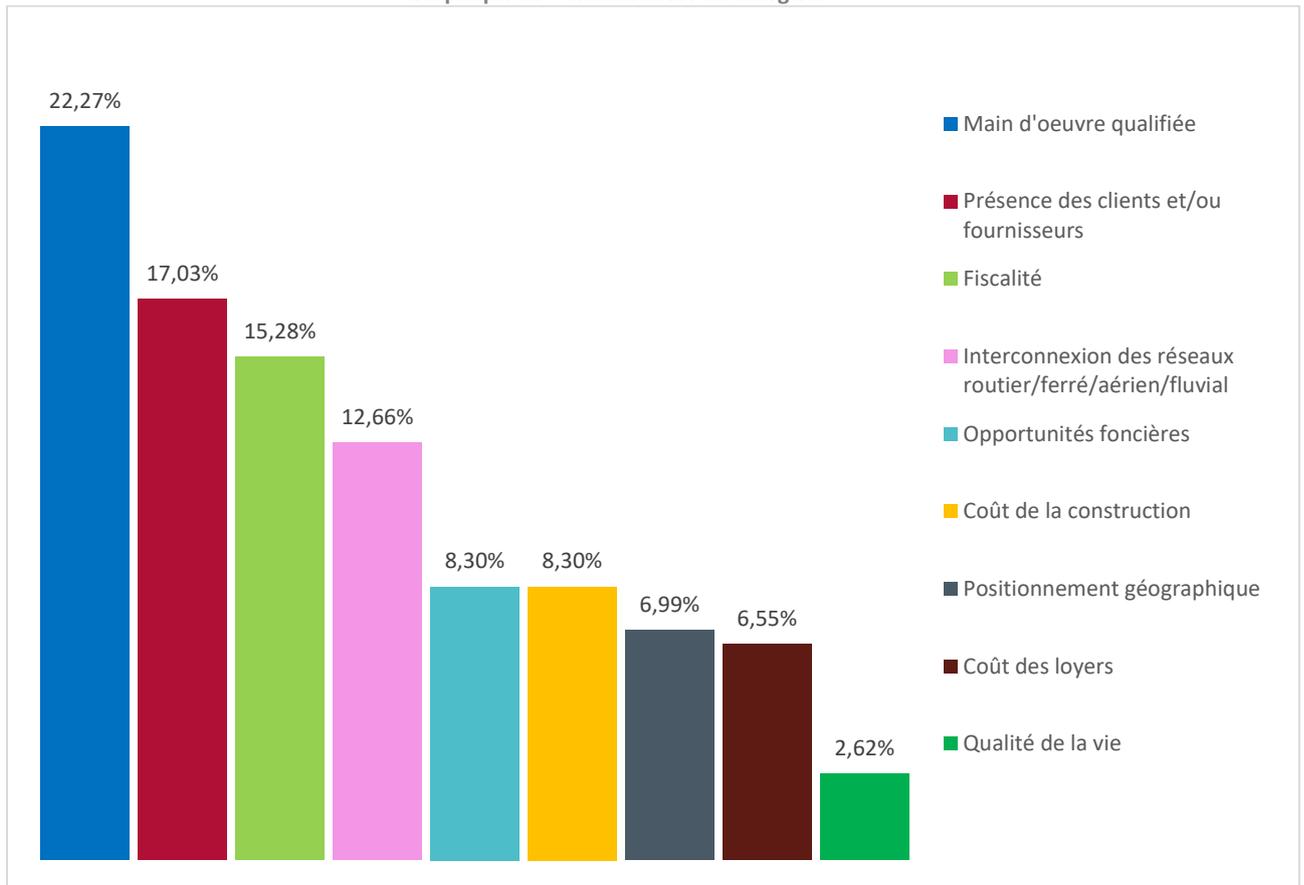
La même liste de choix que ci-dessus, était disponible pour le classement des faiblesses de la région.

La disponibilité de **main d'œuvre qualifiée** est clairement la première faiblesse de la filière logistique en région Bourgogne-Franche-Comté. Viennent ensuite, à pratiquement parts égales, la **présence de clients et/ou fournisseurs**, et la **fiscalité** (Graphique 43 – les faiblesses de la région).

Aucune entreprise sondée, n'a souhaité apporter de compléments d'informations.



Graphique 35 – les faiblesses de la région



Les résultats sont à moduler lorsque l'on étudie l'estimation des faiblesses de la région, par catégorie. En effet, la grande distribution considère la fiscalité, avec le coût de la construction, comme étant les faiblesses principales

Les prestataires de transport/logistique considèrent que leurs clients/fournisseurs ne sont pas suffisamment implantés dans la région.

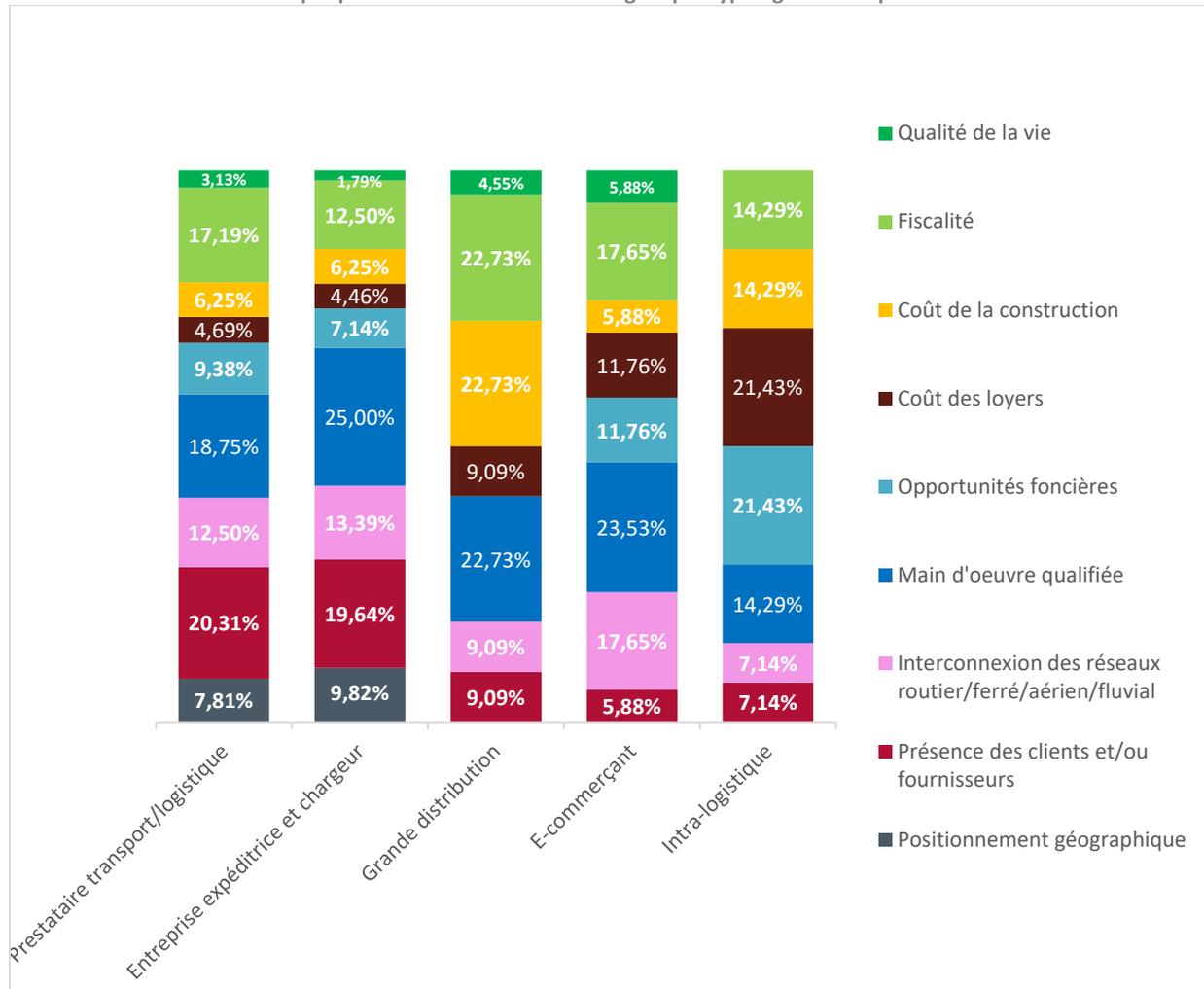
Et pour les entreprises expéditrices et chargeurs, il semble que la main d'œuvre qualifiée soit la principale faiblesse de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Parmi les items les plus cités, seule la présence insuffisante des clients et/ou fournisseurs des entreprises régionales n'est pas du ressort direct des compétences des collectivités. Le manque de main d'œuvre qualifiée reflète quant à lui une tendance nationale (3.1.7.2 Des métiers en tension).

Pour ce qui est de la fiscalité, et des interconnexions des réseaux de transport, nous entrons ici dans le domaine de l'attractivité des territoires, facteur clé pesant fortement dans les critères de choix d'implantation des entreprises.

La répartition des faiblesses selon les typologies d'entreprise permet d'orienter des accompagnements spécifiques et ciblés par les acteurs du développement économique et par les pouvoirs publics (Graphique 44 – les faiblesses de la région par typologie d'entreprises).

Graphique 36 – les faiblesses de la région par typologie d'entreprises



4 LES BESOINS & ATTENTES

4.1 - Les Besoins & attentes exprimés

D'une manière générale, les besoins exprimés sont plus planifiés à court terme (à 1an) qu'à plus long terme (3 ans). Cette tendance est particulièrement vraie pour les entreprises de la grande distribution.

Les pages suivantes du document détaillent les besoins pour chaque catégorie. Sans surprise, les besoins sont orientés vers les entrepôts du futur et l'intelligence artificielle.

Quelques entreprises ont souhaité préciser leurs besoins concrets en logistique :

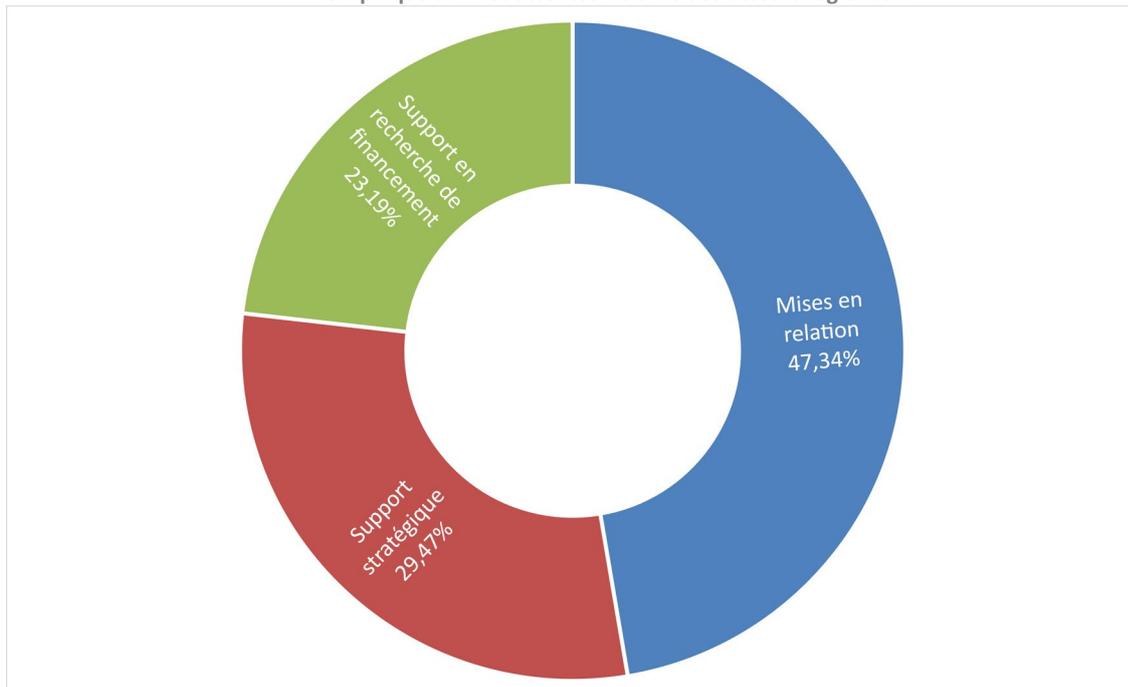
- « *difficulté pour trouver des espaces de stockage* »
- « *les infrastructures (bâtiments) sont trop rares (2663)* »
- « *à moyen terme : extension du site existant* »

A près de 50 %, les entreprises ayant participé au sondage, sont dans l'attente de mises en relation, par l'intermédiaire des acteurs régionaux du développement économique.

Personne n'a indiqué avoir des besoins en termes d'infrastructures.

Seules les entreprises du domaine intra logistique placent leurs attentes en support stratégique comme prioritaire (38,89%) car elles ont une vision des évolutions de la filière logistique (digitalisation, robotisation, entreprise 4.0 etc...)

Graphique 37 – les attentes vis à vis des acteurs régionaux



4.2 Quelles réponses aux besoins et aux attentes ?

La fonction logistique représente en 2015, en moyenne, 12% du chiffre d'affaires des entreprises françaises (selon le Ministère de la Transition écologique et solidaire), ce qui fait de son amélioration, un véritable levier de compétitivité.

A travers la comparaison et les exemples d'actions en faveur de la logistique en Bourgogne-Franche-Comté et dans les régions limitrophes, on peut établir une matrice SWOT (atouts, faiblesses, menaces, opportunités) de la filière logistique en Bourgogne-Franche-Comté.

4.3 Les atouts de la région Bourgogne-Franche-Comté

4.3.1.1 *Le positionnement géographique*

La région Bourgogne-Franche-Comté jouit d'un positionnement stratégique avantageux au centre de l'Europe et de la France, qui concerne les flux Nord-Sud – de l'Europe du Nord vers la Méditerranée et les flux Est-Ouest – de l'Europe de l'Est vers l'Espagne (un lieu de passage des flux qui relie le Benelux et ses ports à l'Espagne méditerranéenne).

Cependant, la région n'en tire pas suffisamment d'avantages même si, depuis quelques années, des grands entrepôts au service de la grande distribution et du e-commerce s'installent autour des nœuds routiers comme Mâcon, Chalon, Dole etc., transformant certains flux de marchandises nationaux et internationaux en flux intrarégionaux.

On retiendra cependant que la Bourgogne-Franche-Comté échange également avec les régions et pays voisins, notamment l'Auvergne-Rhône-Alpes et le Grand-Est mais aussi trois partenaires étrangers privilégiés, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse.

L'enjeu est de profiter de cette situation géographique pour développer l'interrégionalité, d'autant plus que beaucoup de territoires régionaux, proches des régions voisines, peuvent fournir des zones foncières intéressantes pour des zones d'activité logistique. La Nièvre, par exemple, est en mesure de desservir tant la région Auvergne-Rhône-Alpes que le centre, le Jura est orienté vers la Suisse et la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'Yonne, quant à elle, s'ouvre naturellement vers l'Île de France.

4.3.1.2 *Des infrastructures de qualité, facteurs de progression dans le multimodal.*

La région possède des infrastructures de qualité pour le fer, la route, la voie d'eau. Elle dispose cependant d'un réseau routier et ferroviaire qui la traverse en diagonale, ce qui facilite le transit. L'enjeu désormais, c'est de mieux utiliser les infrastructures ferroviaires et fluviales.

Le réseau fluvial de la région est un carrefour du réseau fluvial national marqué par les connexions :

- Rhin vers la Mer du Nord,
- Saône – Rhône vers la mer Méditerranée,
- À la Seine vers la Manche.

La région possède 4 ports connectés au réseau des voies navigables dédié au fret fluvial, ce sont les plateformes multimodales de Pagny, Mâcon, Chalon-sur-Saône et Gron. Sur le bassin Saône-Rhône-Méditerranée, les ports ont des activités diversifiées, avec pour chacun d'eux des activités socles : les produits agricoles à Pagny, les granulats à Mâcon, et les combustibles minéraux, les produits agricoles et les granulats à Chalon-sur-Saône.

De grosses marges de progression sont en vue pour développer le fluvial, le ferroviaire et induit des deux, l'intermodalité.

Un exemple récent : l'association Medlink Ports vient de labelliser 2 chargeurs sur la Saône qui utilisent pour l'export de leurs conteneurs les modes fluviaux et ferroviaires et envisage bientôt une liaison ferroviaire Mâcon-Le Boulou et Mâcon-Calais (Voir 2.5.5 Des projets de développement du transport multimodal).

4.3.1.3 *Un ensemble de lieux de formation très important, des filières tournées vers l'avenir*

Des lieux de formation bien répartis

La région dispose d'un nombre important de lycées, IUT et universités pour former aux métiers de la logistique (CAP, BAC Pro, BTS, DUT, licence etc...) répartis dans 6 départements.

| |
|---|
| 21-Auxonne : Lycée Prieur de la Côte-d'Or |
| 21-Dijon : Lycée privé Saint-Bénigne |
| 21-Quetigny : Ecole d'ingénieurs du centre d'études supérieures industrielles de Dijon |
| 25-Besançon : Institut des techniques d'ingénieur de l'industrie de Franche-Comté |
| 25-Serre-les-Sapins : CFA Transport logistique (25) Besançon |
| 70-Vesoul : IUT de Besançon-Vesoul, site de Vesoul - Université de Franche-Comté |
| 71-Chalon-sur-Saône : IUT de Chalon-sur-Saône - Université de Bourgogne |
| 71-Chalon-sur-Saône : Lycée des métiers Camille du Gast |
| 71-Mâcon : MP Formation - Ma prépa concours - ESMP |
| 89-Joigny : Lycée Louis Davier |
| 90-Belfort : Lycée professionnel Raoul Follereau |
| 90-Belfort : Université de technologie de Belfort-Montbéliard-Université de Bourgogne Franche-Comté (COMUE) |

Des filières tournées vers l'avenir

Par ailleurs, la Région Bourgogne-Franche-Comté est présente dans des pôles de compétitivité régionaux, qui boostent le potentiel d'innovation des entreprises. Elle encourage l'émergence et le maintien de ces pôles et créé une dynamique favorable aux échanges de savoir-faire et fait partie du réseau French Tech grâce à plusieurs pôles et start-ups engagées dans des filières ultra innovantes.

Outre l'innovation, la Région accompagne les entreprises sur d'autres leviers de compétitivité, tels l'international, la transition écologique, la transition numérique, la RSE, l'Usine du futur, l'intelligence économique, etc...

La Région cultive également des liens étroits avec les territoires. Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), par leur proximité, peuvent faire remonter des besoins et des opportunités, et mettre en place des conditions d'accueil favorables pour les entreprises. Il s'agit donc pour la Région et ses territoires d'imaginer des façons créatives d'accueillir les entreprises, de toutes tailles, pour créer un terreau adéquat à leur croissance.

Un accompagnement financier peut-être envisagé, si besoin, pour créer des pépinières à haut niveau de service, des lieux fédérateurs (coworking, Fab Lab...) ou encore des Zones d'intérêt régional (ZIR) dotées d'une stratégie de développement à long terme.

4.4 Les faiblesses de la région Bourgogne-Franche-Comté

4.4.1 Faibles opportunités de business intrarégional

La crise a fortement impacté l'industrie. Le manque de dynamisme démographique et la concentration d'activité moins génératrices de valeur ajoutée font que le PIB régional en volume progresse moins vite qu'au niveau national. La part du PIB régional en valeur pèse peu dans le PIB national (11e place sur 13 en 2014).

Il y a par ailleurs beaucoup de très petites entreprises ce qui ne favorise pas le déploiement de structures logistiques.

Les principales zones logistiques sont situées sur l'axe Dijon-Mâcon (Illustration 15 : des aires logistiques bien situées).

4.4.2 Une animation du secteur trop timide

Il y a une multitude d'acteurs mais peu ou pas de gouvernance et d'instances pour fédérer les multiples intervenants de la logistique et générer des actions plus globales et plus collaboratives.

La logistique n'est pas du tout considérée comme une filière stratégique qui peut « ruisseler » sur les différents secteurs économiques de la région.

Les entreprises de fait ont une vision et une connaissance très faibles des possibilités et des atouts de productivité que cette filière peut apporter.

Un point crucial : changer l'image souvent négative de la logistique. Il faut engager une politique de promotion de la filière car la logistique a besoin que l'on développe son attractivité, quand bien même elle regroupe des entreprises de typologie et des enjeux différents.

4.4.3 Des risques

4.4.3.1 *Laisser passer les opportunités de la logistique 4.0*

La logistique est depuis plusieurs années un enjeu stratégique, en lien avec l'industrie du futur, l'entreprise 4.0. Il n'y a pas d'autre choix que d'aller le plus loin possible dans le digital pour s'adapter à l'internationalisation grandissante des flux.

Il faut répondre aux évolutions en cours : le développement de l'e-commerce, l'intelligence artificielle, la robotisation l'Internet des Objets etc... Beaucoup d'entreprises sont des PME et des TPE sont la majorité qui ne sont pas assez informées et sensibilisées à la nécessité de développer et moderniser leur supply chain. Il est pourtant crucial de franchir le cap du numérique et de la digitalisation pour rester compétitif.

4.4.3.2 *Non prise en compte des besoins en formation*

Le secteur manque cruellement de personnel qualifié. Partout il faut développer une formation adaptée aux besoins et en cohérence avec les progrès technologiques qui animent la filière (Illustration 18 : projets de recrutement jugés difficiles dans l'enquête BMO).

La logistique est un gros gisement d'emplois, à condition qu'il y ait suffisamment de jeunes formés dans les lycées, les IUT et tous les centres de formation. C'est à ce prix qu'elle peut contribuer à l'emploi des jeunes.

La difficulté, c'est que ces formations existent mais qu'elles souffrent d'un manque d'attractivité ou tout simplement d'une méconnaissance ou d'une image négative auprès de la population.

4.4.4 Des opportunités

4.4.4.1 *A l'intersection des régions « phares » du secteur*

La filière logistique doit tirer plus de bénéfices de sa situation géographique. Située entre les grosses régions industrielles et logistiques comme l'Auvergne-Rhône-Alpes, l'Île de France et le Grand Est, la région Bourgogne-Franche-Comté a une carte à jouer. Elle doit mieux s'intégrer dans la politique de l'aménagement du territoire, des transports et du développement durable.

4.4.4.2 *Le facteur coût n'est pas un frein pour les acteurs existants*

L'enjeu est de montrer que la chaîne logistique est un facteur de croissance, pour les entreprises, pour les territoires, pour l'emploi.

Investir dans la logistique, permet des gains de compétitivité. Le retour sur investissement est assuré.

5 Comment va évoluer la filière logistique ?



La dimension internationale de la filière logistique est un facteur déterminant quant à son futur. La libre circulation des biens et des personnes favorise le développement d'un "village mondial". Les distances n'existent pour ainsi dire plus et nous vivons une croissance exponentielle du transport et des échanges. Cela peut être considéré comme une menace si les pouvoirs publics et les collectivités ne maîtrisent pas cette croissance. Cela peut être aussi un atout pour une région et un formidable enjeu (Illustration 20 : La chaîne Logistique du futur à L'horizon 2016).

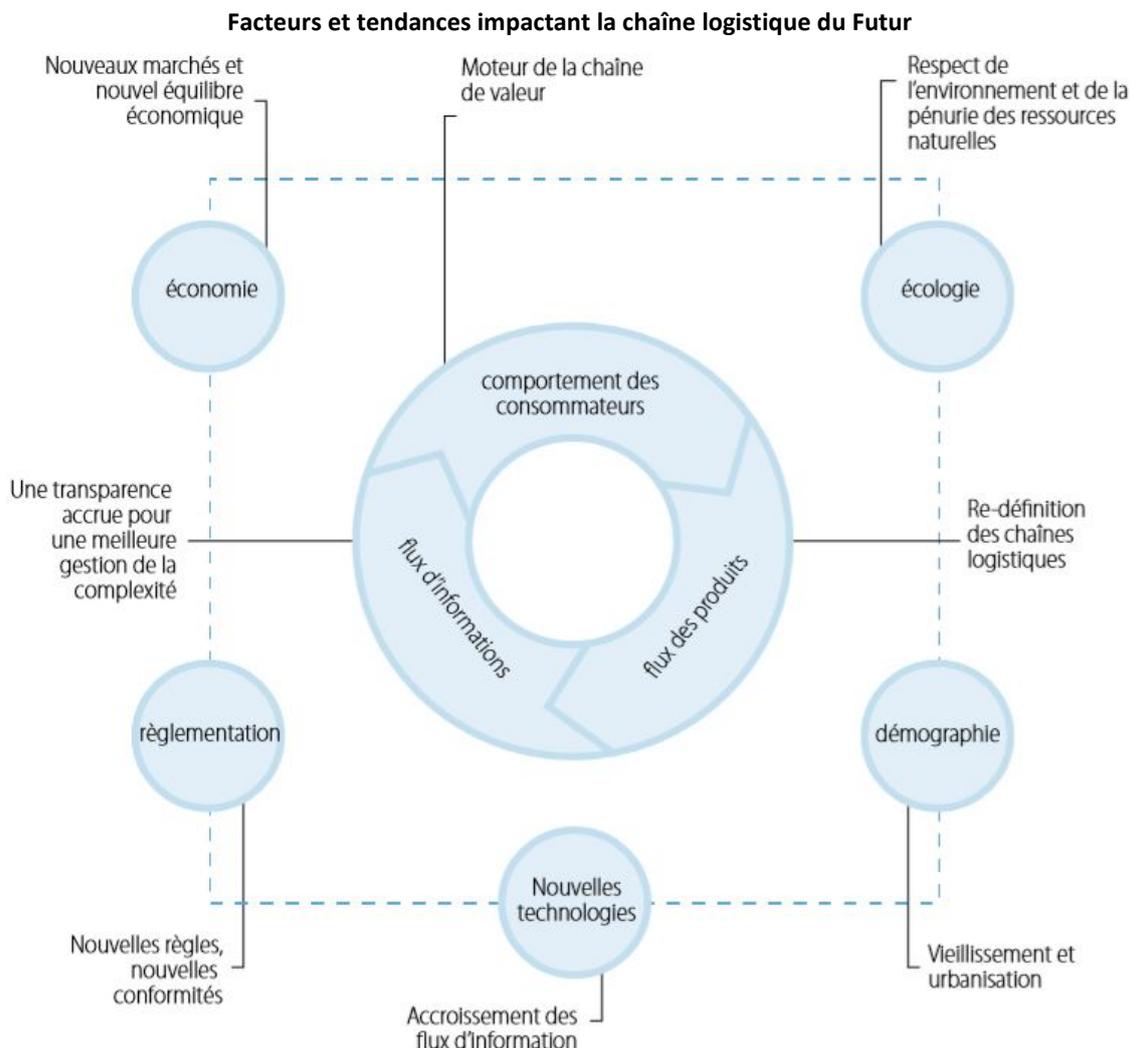


Illustration 16 : La chaîne Logistique du futur à L'horizon 2016
Source : Global Commerce Initiative - La chaîne Logistique du futur

L'illustration 20 : La chaîne Logistique du futur à L'horizon 2016 indique que la chaîne logistique du futur sera affectée par des facteurs économiques, écologiques, démographiques, technologiques et réglementaires externes.

Pour la logistique comme pour toutes les autres activités humaines, gouverner c'est prévoir, anticiper et entrevoir les évolutions. Il est donc primordial de saisir les opportunités et de répondre aux défis et aux enjeux de la logistique.

Focus sur la logistique du futur et les nouveaux métiers de la logistique.

Pour situer l'importance des métiers de la logistique dans les années à venir on peut constater que sur les 7 000 offres issues de sites internet dédiés à l'emploi étudiées dans une enquête réalisée par le cabinet EY dans le monde entier, les compétences en matière de Supply Chain font partie des 20 compétences les plus demandées (Illustration 21 : top 20 des compétences les plus demandées par les entreprises).

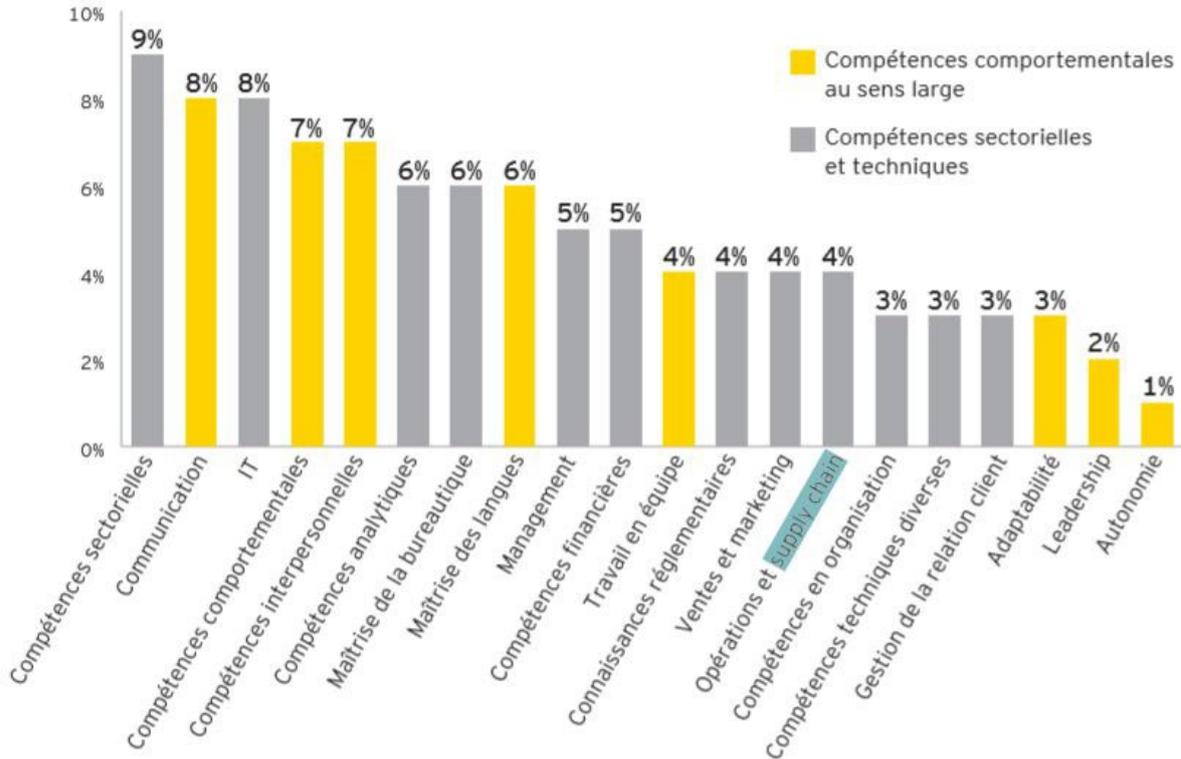


Illustration 17 : top 20 des compétences les plus demandées par les entreprises

Source : La révolution des métiers-Nouveaux métiers, nouvelles compétences : quels enjeux pour l'entreprise ? (EY)

De son côté, l'ASLOG a récemment dégagé 5 tendances majeures que les entreprises devront savoir appréhender pour se doter d'une supply-chain d'excellence à horizon 2020.

5 enjeux clés pour préparer et anticiper la Supply Chain de demain

Source :

L'intégration des nouvelles technologies digitales dans les process logistiques et supply-chain va permettre d'améliorer significativement la qualité du service, la traçabilité des opérations ainsi que la gestion des stocks, et de réduire significativement les coûts logistiques.

L'agilité et la résilience des organisations sera fondamentale. Dans un monde en mutation rapide, il est nécessaire de pouvoir s'adapter en temps réel en se dotant d'organisations évolutives.

Devenir omni-canal sera également un impératif pour servir ses clients avec le même niveau d'exigence qu'ils consomment en ligne, en boutique, dans un grand magasin ou simultanément au sein de ces trois canaux de distribution.

L'adaptation et la gestion du capital humain est également l'un des vecteurs majeurs de performance des fonctions logistiques et supply-chain. Aider les équipes en place à progresser et se transformer, adapter les programmes de formations, et attirer de nouveaux talents, seront les grands défis de ces prochaines années en la matière.

La supply chain se devra d'être plus que jamais responsable au regard de la santé de ses opérateurs (réduction de la pénibilité du travail) et de la protection de l'environnement (réduction de l'empreinte carbone).

Jean-Michel GUARNERI
 Président de l'ASLOG

<https://www.aslog.fr/enjeux/>

L'Atelier de Réflexion Prospective ECR « Supply Chain 2025 » du 11 février 2016 a réuni près de 40 Directeurs et Directrices Supply Chain adhérents d'ECR afin d'évaluer les tendances qui impacteront la chaîne de valeur dans les années à venir (marché, technologie, demandes consommateurs).

Un travail prédictif et collaboratif a permis de définir les 5 défis de la supply chain de demain



Illustration 18 : les 5 défis de la supply chain de demain

Source : Le nouveau référentiel de compétences Supply Chain Janvier 2017 (ECR France /Institut du Commerce)

Ainsi grâce à ce travail collaboratif entre des acteurs importants de la supply chain, à côté de métiers « anciens » qui devront évoluer, des métiers nouveaux ont été définis au regard des nouvelles compétences qui seront exigées et qui seront en phase avec les nouvelles technologies et les nouveaux besoins des entreprises (Illustration 23 : Nouveaux Métiers de la Supply Chain).

Métiers existant en transformation

➤ Data Analyst

- Identifie et capte les données nécessaires pour répondre aux besoins de la Supply Chain et livrer des résultats rapidement à partir des sources de données disponibles
- **Les nouvelles attentes vis-à-vis de ce métier** : élargir le périmètre des données analysées pour améliorer l'analyse des corrélations et la prévision.
- NB : Une durée trop longue dans le poste peut provoquer chez le titulaire de la lassitude : garder à l'esprit l'étape suivante pour ce type de profil.

NEW

➤ Sécurité et IT

- Organise le sourcing pour mettre en place des outils visant à capter, uniformiser, mettre à disposition et sécuriser des données de qualité tout en veillant au respect du cadre législatif
- **Les nouvelles attentes vis-à-vis de ce métier** : renforcer la sécurité des datas et préparer des scénarii alternatifs en fonction de la criticité des données

NEW

➤ Environnemental Program Leader

- Elabore la stratégie de développement durable et RSE de l'entreprise et la met en avant auprès des différentes parties prenantes (collaborateurs, institutions politiques, actionnaires, ONG, ...)
- **Les nouvelles attentes vis-à-vis de ce métier** : capacité à remettre en question radicalement les modèles établis sur des projets moyen/long terme tout en restant pragmatique
- NB : Poste pour des personnes expérimentées qui ont roulé leur bosse pour pouvoir imposer leur vision.

NEW

Nouveaux métiers

NEW

➤ « Data Alchemist »

- Maîtrise l'exhaustivité des flux d'informations (data, process et outils) et est capable de les exploiter pour en extraire de nouvelles valeurs ajoutées pour les clients de l'entreprise

➤ « Client Solutions Provider »

- Assure le meilleur service au client, lui propose une vraie valeur ajoutée et veille à ce que toutes ses demandes soient traitées et suivies de manière efficace.

➤ « Prospective Research Strategist »

- Développe une vision claire et partagée en sachant se projeter sur des horizons à 5/10 ans, challenge les évidences et explore des pistes nouvelles.

Illustration 19 : Nouveaux Métiers de la Supply Chain

Source : Le nouveau référentiel de compétences Supply Chain Janvier 2017 (ECR France /Institut du Commerce)

5.1 Quels sont les grands enjeux de la filière logistique ?

La logistique affronte plusieurs nouveaux défis. D'abord, la notion de développement durable est devenue incontournable. Le coût environnemental et économique des énergies utilisées doit être de plus en plus pris en



considération. Ensuite, les délais à respecter deviennent encore plus courts. Il faut demeurer proche du client, centre de toutes les attentions et anticiper ses désirs : la vitesse de réaction et d'exécution est essentielle. Enfin, la technologie bouleverse les règles du jeu, favorisant les entreprises ont décidé d'investir.

Il y a un équilibre à trouver entre le développement durable et la chaîne logistique du futur d'un côté, et, d'un autre côté, la disponibilité des produits à faibles coûts auprès du client.

De fait, les nouvelles réglementations, la pénurie croissante de ressources, le changement climatique et les problématiques de sécurité imposent au secteur logistique de revoir son approche et son modèle de gestion pour les années à venir.

Les opérateurs économiques sont plus que jamais incités, voire contraints, à mettre en œuvre des solutions respectueuses de l'environnement. Or de telles solutions exigent une nouvelle approche et un nouveau modèle de coopération en matière d'infrastructures. Ainsi, au-delà des critères habituels de disponibilité des produits en rayon et de réduction des coûts, les acteurs de la chaîne logistique doivent désormais intégrer de nouveaux paramètres environnementaux, tels que la diminution des engorgements liés au trafic, la réduction drastique de la consommation d'énergie et des émissions de CO2 et la limitation des coûts d'acheminement.



Quel sera l'impact de ces nouveaux paramètres sur la chaîne logistique du futur ?

Quels sont les enjeux de cette (r)évolution disruptive et quel rôle doivent jouer les collectivités dans cette logistique du futur ?

5.1.1 L'enjeu économique et sociétal

5.1.1.1 L'enjeu économique

Derrière le terme générique de logistique s'interpénètrent et s'associent des chaînes logistiques. La gestion des flux de matières premières, de produits semi-finis et de produits finis nécessaires à l'activité de production industrielle et agricole du territoire concerne ainsi la logistique industrielle. Celle relative à l'approvisionnement des lieux de consommation et du tissu urbain mobilise la logistique de distribution et la logistique urbaine. L'ensemble de toutes ces activités en interaction fait partie intégrante du système économique.

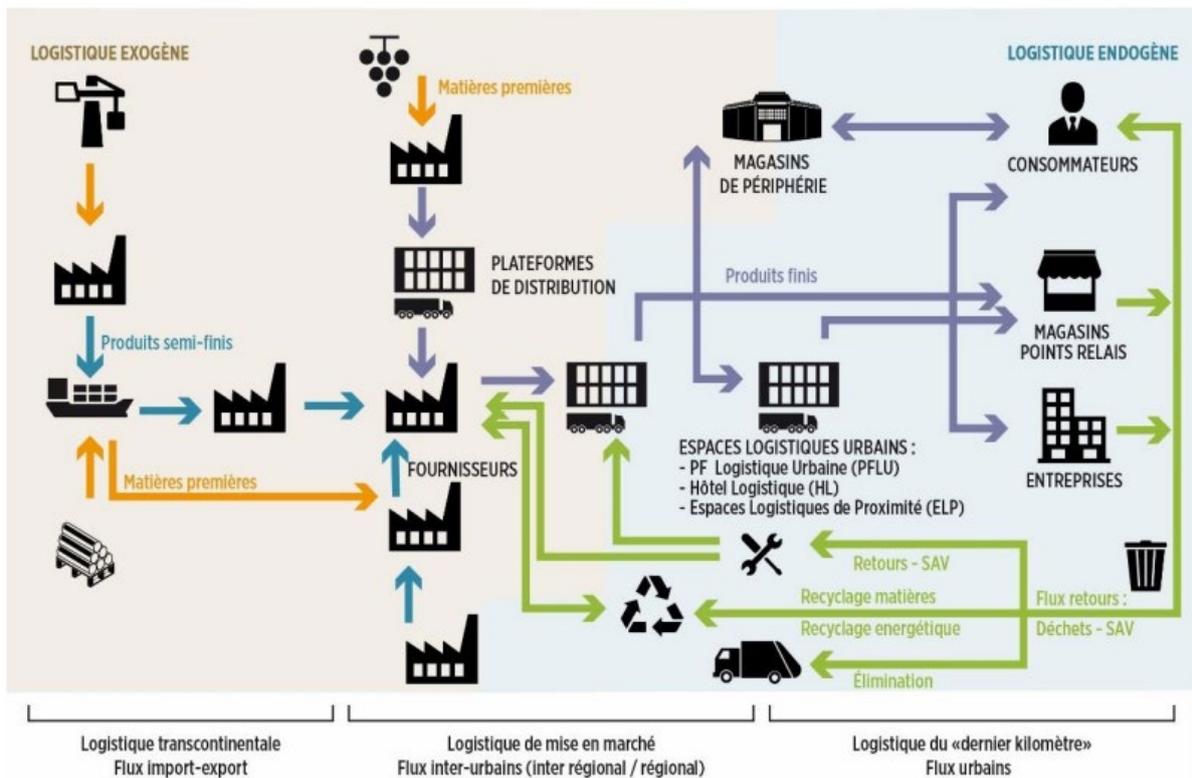


Illustration 20 : un ensemble d'activités et de flux mobilisant des infrastructures privées et publiques

Source : Cluster Paca Logistique

« 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 en interne une fonction logistique dédiée à la gestion des flux physiques.

-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.

5.1.1.2 *L'enjeu sociétal*

La logistique (avec le transport) fait travailler toutes sortes de métiers, variés et évolutifs. Elle peut ainsi fournir de nombreuses professions pour les jeunes.

Le secteur Transport-Logistique, c'est...

- près de 2 millions de personnes qui y travaillent en France, dont près de 800 000 en logistique.
- un secteur en développement qui offre une palette variée d'emplois souvent mal connus du public, aussi bien ouverts aux femmes qu'aux hommes même sur des postes techniques.
- plus de 85 % des marchandises qui sont transportées aujourd'hui par la route dans un périmètre de moins de 150 kilomètres, bien qu'il existe aussi comme autres modes de transport les airs, le rail ou le bateau.
- plus de 222 000 offres d'emploi déposées en 2016 auprès de Pôle Emploi : plus de 113 000 offres ont concerné des postes de conduite et près de 109 000 offres des postes d'opérateurs logistiques (magasiniers-ères, caristes, préparateurs-rices de commandes...).

Un niveau de technicité qui progresse...

- la plupart des métiers deviennent de plus en plus exigeants en termes de respect de l'environnement, de nouvelles compétences à acquérir en matière d'informatique embarquée et de relations commerciales...
- les jeunes diplômés, même de niveau CAP, sont bien accueillis par la Profession.

Des métiers très variés et en pleine évolution...

Le secteur ne se limite pas uniquement à des postes de conducteurs ou d'opérateurs logistiques, il a également besoin de personnels de plus en plus pointus issus de formations très spécifiques sur des postes d'exploitation des transports, d'organisation, de conception, ainsi que de commercialisation.

Les cadres du transport et de la logistique représentent 5% des emplois « cœur de métier », soit près de 90 000 salariés (dont plus d'un quart de femmes).

70% d'entre eux sont titulaires d'un diplôme d'études supérieures.

Un niveau de qualification pour intégrer le secteur qui s'est élevé avec...

- le recours à des outils informatiques et des matériels de plus en plus performants.
- des exigences croissantes de clients en matière de suivi des marchandises.
- des recrutements qui s'élèvent et passent du Bac Professionnel au Bac +2/3 notamment sur des postes de techniciens.

Près de 725.000 salariés dans la route et la logistique

Le secteur de la route et de la logistique recrute. Avec près de 725.000 salariés attendus en 2018, il atteint un nouveau record malgré une pénurie persistante de candidats. Plus que jamais la formation et l'attractivité de ses métiers sont au cœur des préoccupations de la branche.

La tension s'accroît autour du métier de conducteur routier © Scania

Présenté à Paris le 11 décembre, le rapport de l'Observatoire prospectif des emplois et qualifications dans les transports et la logistique 2018 "est porteur d'une très bonne nouvelle", selon son vice-président, Bruno Lefebvre : "la branche enregistre la forte progression de ses effectifs en 2017 pour atteindre le seuil record de plus de 700.000 salariés en hausse de 2,6 % par rapport à 2016". Cette dynamique se poursuit puisqu'en 2018 l'OPTL estime à près de 725.000 le nombre de salariés dans les secteurs des transports routiers et de la logistique, soit une nouvelle progression de 3,1 %. En deux ans, leurs différents métiers auront ainsi créé plus de 35.000 emplois nets !

Augmentation de l'activité

L'analyse de cette tendance montre que les recrutements sont davantage justifiés par des créations d'emplois que par des départs en retraite. D'ailleurs, le vieillissement des effectifs dans la route et la logistique se stabilise autour d'un âge moyen de 44 ans. Le principal levier d'embauche demeure donc la croissance d'activité et le remplacement pour des motifs de démissions, fin de CDD ou de ruptures conventionnelles. La croissance des emplois s'accompagne aussi d'une hausse des entreprises avec un seul salarié sous la forme d'indépendants. Dans le TRM par exemple, "plus de neuf fois sur dix, les établissements créés en 2017 sont sans autre salarié. Ce phénomène s'explique largement par l'essor du e-commerce et des services de livraison à domicile", note l'OPTL. Celui-ci constate également un recours accru à l'intérim en hausse de 20 % en 2017 après un développement de 15 % en 2016 déjà.

Enjeux de formation

La progression de l'intérim témoigne des difficultés persistantes rencontrées par les entreprises du transport routier et de la logistique à trouver des candidats répondant à leurs besoins. "La proportion d'entreprises déclarant éprouver des difficultés de recrutement s'accroît de 10 points en 2018 pour atteindre désormais 43 %". Deux métiers sont touchés en particulier : les conducteurs routiers et les postes d'opérateurs logistiques. Soulignant les enjeux de formation du secteur, dans le même temps, 600.000 personnes déclarent y rechercher un emploi.

"70 % des embauches dans la branche se font en CDI"

"Tous ces demandeurs d'emploi ne possèdent pas nécessairement les qualifications qui les rendraient immédiatement employable", reconnaît l'observatoire. À développer donc, les outils de formation de la branche enregistrent pourtant des augmentations significatives : + 11 % pour les titres professionnels délivrés, + 4 % pour les diplômes d'État. Les premiers se concentrent sur les postes de conducteurs routiers et préparateurs de commandes tandis que le BTS Transports et Prestations logistiques est plébiscité parmi les diplômes d'État (+ 21 %). Dans ce cadre, l'AFT a cofinancé près de 40.000 formations d'accès au métier de conducteur routier en 2017 dont 60 % via des titres professionnels pour lesquels intervient aussi l'OPCA Transports & Services. "L'année 2018 confirme donc les tendances observées depuis 2013 marquées par une dynamique positive de l'emploi dans la branche, des besoins en recrutement élevés et des difficultés prégnantes à pourvoir les postes, un défi pour l'avenir", conclut Bruno Lefebvre.

<https://www.lantenne.com> - Jeudi 13 Décembre 2018 - Erick Demangeon

5.1.2 L'enjeu environnemental



La région de Bourgogne-Franche-Comté a fait du développement durable et notamment de l'hydrogène, un axe stratégique de sa politique économique régionale.

La Région coordonne ainsi la structuration des acteurs de cet écosystème pluriel et robuste qui regroupe les acteurs de la recherche, les ressources industrielles, le pôle de compétitivité Véhicule du Futur, les clusters éolien (Wind for Future) et de maintenance ferroviaire (MECATEAM Cluster), les collectivités territoriales.

Des projets structurants sont en cours d'installation pour soutenir les développements tels Hyban, un banc de test industriel de pile à combustible de grande puissance (100 - 120 kWe), indispensable pour la mise sur le marché de véhicules « full fuel cell power », qui complète les équipements de la plateforme pile à combustible de Belfort.

La Région est pionnière pour le développement de solutions Hydrogène. Elle compte aussi cultiver cet esprit novateur et ambitionne de devenir TEPOS (Territoire à Energie POSitive) dès 2050. Le vecteur Hydrogène y est pleinement pris en compte.



L'enjeu est donc de répondre aux défis du réchauffement climatique. Il faut développer une logistique verte s'appuyant sur le multimodal, le fluvial, le ferroviaire, le transport propre (gaz, hydrogène, électrique).

Comparée à l'ensemble des régions européennes, la Bourgogne présente des atouts au regard des objectifs de la stratégie Europe 2020 pour une économie intelligente, durable et inclusive. Son PIB par habitant la situe dans le groupe des régions les plus développées, selon la classification retenue par l'Union européenne. Son

revenu disponible élevé et son risque contenu de pauvreté témoignent d'un bon niveau de cohésion sociale. Cependant, pour le taux d'emploi global et l'éducation, la Bourgogne occupe une position plutôt médiane en Europe. Il en est de même pour l'effort de recherche-développement qui reste, comme dans la plupart des régions de l'Union, éloigné de la cible. Enfin, les objectifs environnementaux, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et développer les énergies renouvelables, constituent des points de vigilance pour la Bourgogne.

5.1.3 L'enjeu du numérique et de l'innovation

À l'heure du digital, des objets connectés, du temps réel, de la pression sur les marges, des échanges internationaux, mais également du développement durable et de la prise en compte des impacts environnementaux et sociétaux des activités des entreprises, il est difficile d'imaginer un entrepôt du futur unique. Néanmoins, quelques pistes semblent se dessiner pour l'avenir de la logistique.



La robotisation

Au même titre que de nombreux secteurs, la logistique n'échappe pas à la tendance d'automatiser de plus en plus certaines tâches. Toutefois, le degré de mécanisation et de robotisation des entrepôts varie d'un secteur à l'autre, voire d'une activité à l'autre au sein de la même organisation. Et compte tenu de l'investissement à réaliser, les entreprises ne se lancent dans un projet d'automatisation complète que si le rapport coût/bénéfices (qualité de service, gains de productivité et de compétitivité, agilité au changement) le justifie pleinement.

Dans la majorité des cas, elles s'attachent plutôt à automatiser et à rendre plus ergonomique le poste de travail pour augmenter la productivité, diminuer la pénibilité (charges portées, déplacements dans l'entrepôt...) et limiter les tâches répétitives et/ou à faible valeur ajoutée pour les opérateurs. Le développement de la cobotique (ou robotique collaborative) permet ainsi désormais de faire travailler ensemble robots et opérateurs : les tâches répétitives et pénibles sont confiées aux robots, tandis que les opérateurs réalisent des tâches à plus forte valeur ajoutée.

Transformation des métiers au sein de l'entrepôt

Contrairement à certains discours très pessimistes, les emplois logistiques ne seront pas tous supprimés au bénéfice des robots. D'abord, parce que de nombreuses opérations dans l'entrepôt ne sont pas encore près de se passer d'une intervention humaine.

 A map of Switzerland, colored red with a white cross in the center, set against a green background.

Une logistique très tournée vers l'avenir et les progrès technologiques

Intralogistique 4.0 – l'entrepôt « adaptable »

En Suisse, dans les forums consacrés à la logistique, on réfléchit beaucoup à la logistique du futur.

Ainsi en réponse à des marchés et des besoins des clients de plus en plus volatils, il est question d'un entrepôt « adaptable ».

Un tel type d'entrepôt est en mesure de s'adapter de manière flexible aux exigences du marché et des clients par des systèmes modernes basés sur des bases de données, des processus (partiellement) automatisés et des possibilités d'élargissement des capacités.

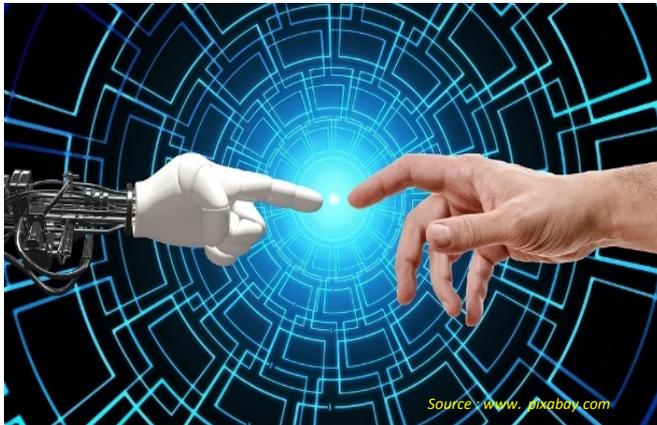
La condition pour cela est une planification générale intelligente et prévisionnelle de l'entrepôt afin de pouvoir gérer des débits de plus en plus élevés pour des tailles de commandes de plus en plus petites et des temps de passage de plus en plus courts pour les livraisons ainsi que des fluctuations dans les exigences de capacité.

Les potentialités de l'IoT pour optimiser la livraison sont infinies.

Ainsi, le géant du web Amazon envisage d'aller encore plus loin, proposant de livrer le colis directement dans le coffre de la voiture du destinataire par un dispositif de déverrouillage à distance (le propriétaire en déverrouille l'accès depuis une application). Plus récemment, la société a lancé un nouveau service pour assurer la livraison au sein du domicile grâce à un dispositif de verrou et une caméra. La livraison de colis par drone devrait également se développer à en croire les récents investissements en France.



A quoi ressemblera la logistique du futur ?



La logistique en zone urbaine est amenée à évoluer considérablement ces prochaines années. De nouvelles problématiques émergent avec l'évolution des politiques d'accès aux centres-villes mais aussi la multiplication des modes de livraison électriques. Leur autonomie n'est pas la même que celle des véhicules diesel et le rechargement électrique plus complexe que le ravitaillement dans la première station essence venue. Les logisticiens devront donc prendre en compte l'autonomie restreinte de ces modes de transport et la gestion de leur recharge dans la

planification des tournées. L'IoT permet déjà de récupérer ces informations en temps réel, au-delà du tracking, pour construire les tournées les plus optimisées possibles.

A mesure qu'évoluent nos modes de transports et nos habitudes de consommation, la logistique devra tenir compte de l'intérêt des donneurs d'ordre, des ressources sur le terrain mais aussi des clients finaux. Il est important d'intégrer les outils IoT étape par étape au sein des entreprises, et d'intégrer les ressources sur le terrain dans les réflexions pour améliorer l'expérience globale de la logistique. Aujourd'hui les gains des logiciels d'optimisation du transport sont quotidiens et facilement identifiables grâce à l'évolution des modèles tarifaires vers le SaaS et l'abonnement à l'usage. Les transporteurs peuvent automatiser la gestion des tournées pour mieux gérer efficacement les aléas et se concentrer sur la prospection et la relation commerciale, avec un retour sur investissement garanti !

5.1.3.2 Le dernier kilomètre : un enjeu de développement des territoires et des centres-villes

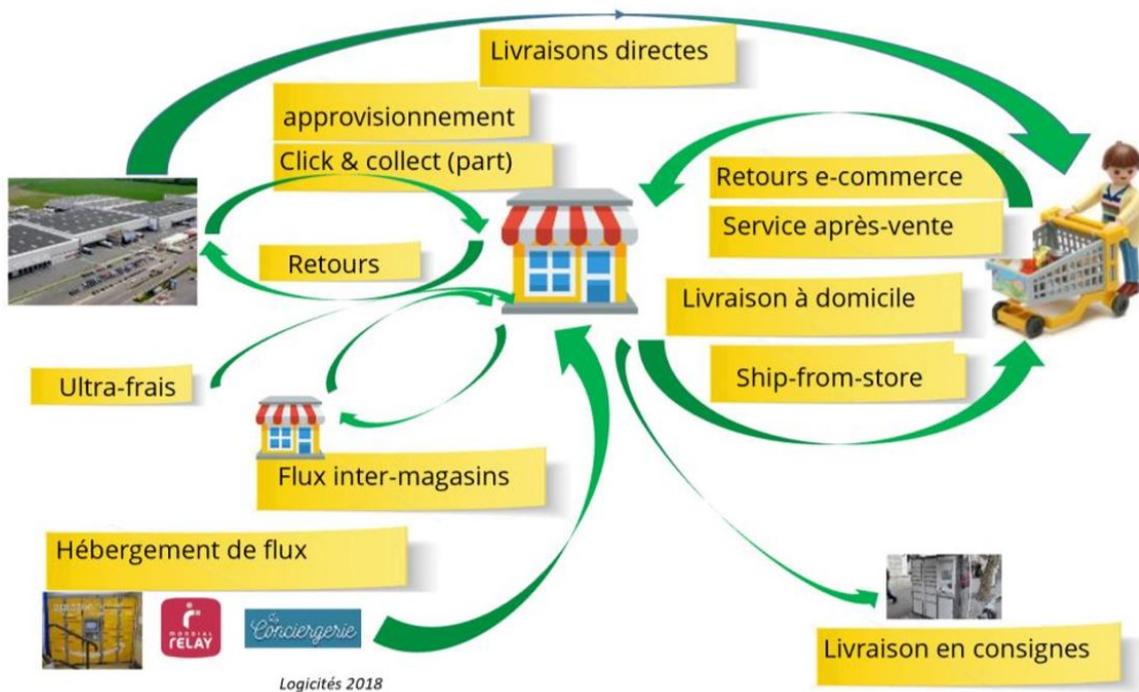


Illustration 21 : Schéma de flux logistiques d'un magasin physique

Source : Logicités

L'e-commerce, mode d'achat apparu dans les années 1990, représente en France 8,4% de la consommation. Et tout indique qu'il va continuer à progresser. Il est plébiscité par de nombreux consommateurs, tant urbains que ruraux.

Sur le plan économique et logistique, l'e-commerce est générateur d'emploi et d'activité pour de très nombreuses petites entreprises, aussi bien dans les grandes agglomérations que dans les plus petites villes. Mais il est aussi à l'origine d'une multiplication des transports de colis, de flux retours et d'un accroissement de l'exigence de service faisant de la livraison du dernier kilomètre le cœur de la chaîne de valeur de l'e-commerce.

Dans les zones rurales, l'e-commerce apporte aux habitants de nombreuses opportunités d'accès à une offre plus large de produits et services, souvent à un prix inférieur aux commerces de proximité. Il constitue aussi un gain de temps et de déplacements pour ces consommateurs. A ce titre, il peut être considéré comme un facteur de fixation des populations, notamment dans des secteurs géographiques délaissés par le commerce physique. L'e-commerce est aussi analysé comme un moyen de création d'activités économiques et d'exportation dans les territoires reculés.

L'e-commerce continue à doper le secteur logistique

La croissance du commerce électronique profite au secteur des entrepôts. Les opérateurs du e-commerce représentent le tiers des surfaces louées en 2017, et induisent des évolutions importantes dans la nature des bâtiments. Les investisseurs continuent à se renforcer sur cette classe d'actifs.

Le commerce électronique suit une « trajectoire exponentielle » : selon les données de la FEVAD et de Médiamétrie, citées dans l'étude que Colliers International vient de consacrer à l'essor du secteur logistique¹, son chiffre d'affaires, en France, a encore progressé de 14% en 2017 (à 82 Md€), et pourrait dépasser les 100 milliards en 2019. Une hyper-croissance qui impacte négativement l'attractivité des centres commerciaux physiques, mais profite en revanche clairement au secteur de la logistique.

Essor du secteur logistique

Ce dernier a connu un essor sans précédent ces cinq dernières années, période au cours de laquelle la demande en entrepôts a quasiment doublé. Selon Colliers International, elle a atteint un nouveau record en 2017, avec près de 4 millions de mètres carrés échangés. Si les neuf premiers mois de l'année 2018 sont un peu en retrait, de l'ordre de -20% selon le courtier immobilier, cette tendance ne devrait pas perdurer car « l'e-commerce ne cesse de gagner des parts de marché et le territoire français reste une localisation stratégique pour desservir les bassins de vie nationaux mais aussi européens », explique Colliers International.

L'e-commerce, nouveau moteur de croissance

La grande distribution reste encore un acteur incontournable du secteur logistique. En 2017, ce sont encore des opérateurs « traditionnels » qui ont généré la moitié des volumes enregistrés sur le segment des entrepôts « XXL » – plus de 60 000 m² de surface de stockage –, une catégorie d'actifs qui dope l'activité depuis deux ans. Mais le commerce en ligne s'impose désormais comme le nouveau moteur de croissance du secteur. L'an dernier, « un tiers des surfaces a concerné des entrepôts dédiés au e-commerce », écrit Colliers International, citant notamment les opérations réalisées par Amazon à Brétigny-sur-Orge (142 000 m²), Cdiscount à Sénart (62 000 m²), ou Delticom (un spécialiste de la vente de pneus en ligne) dans le Haut-Rhin (100 000 m²). Amazon et Cdiscount sont encore très présents en 2018, avec respectivement 161 000 m² signés dans la région lyonnaise pour le premier, et 80 000 m², toujours à Sénart, pour le second.

L'immobilier du commerce de demain

Cette montée en puissance des acteurs du e-commerce s'accompagne d'une évolution de la demande locative fonctionnelle des opérateurs. Et de nouvelles offres apparaissent. Outre l'émergence des entrepôts XXL, ou des entrepôts « à étage », à la périphérie des villes, les locaux d'activités situés en entrée de ville se développent...

www.pierrepapier.fr - 3 décembre 2018 - Frédéric Tixier

Imaginé à l'origine comme un canal de vente concurrent au commerce physique, l'e-commerce adopte progressivement une place complémentaire au point de vente, lui apportant de nombreuses opportunités de développement de nouvelles activités au travers du cross-canal (utilisation simultanée de différents canaux pour commercialiser des produits).

L'e-commerce constitue alors à la fois une concurrence au commerce physique et un ensemble d'opportunités permettant d'accompagner la transformation du commerce, de créer des gisements de développement d'activités économiques dans les territoires d'apporter aux populations, notamment les plus jeunes, des services devenus indispensables au mode de vie actuel.

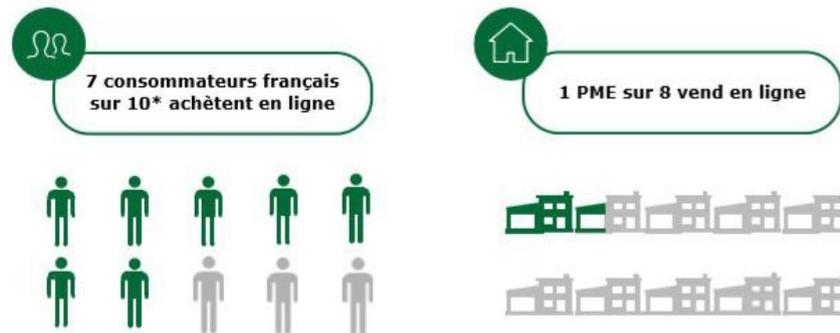


Illustration 22 : le paradoxe, les consommateurs achètent beaucoup en ligne mais les PME vendent très peu en ligne

Source : Eurostat.



L'e-commerce avec la logistique qu'il suppose peut donc devenir une composante de la redynamisation de ces cœurs de villes en permettant de transformer la menace qu'il constitue en opportunité pour les habitants et les activités économiques. Le préalable est d'abord de faire des territoires ruraux et des petites et moyennes villes des territoires numériques.

Un projet en faveur d'un e-commerce de proximité à VESOUL



En 2012 la CCI avait lancé une grande enquête sur l'e-commerce, en France, sur la région et en particulier sur la Haute-Saône. Cette enquête très complète avait fait apparaître les évolutions et l'impact probable du e-commerce pour les entreprises, les commerçants et artisans du territoire.

La CCI de Haute-Saône, en partenariat avec l'agglomération de Vesoul, lance aujourd'hui un projet pour développer un e-commerce de proximité.

Quel est le constat qui a été fait la CCI de Haute-Saône : le consommateur n'est plus uniquement à la recherche du prix bas, ce qui constituait le principal atout du commerce en ligne. Aujourd'hui, il veut aussi le conseil, la disponibilité immédiate du produit et vivre l'expérience client.

Il est prêt à se déplacer en magasin si le produit mis en ligne par son commerçant de proximité correspond à ses attentes, tant sur les critères techniques, qualité, prix et disponibilité.

Pour répondre à ces trois impératifs, **proximité, visibilité et création de flux dans les boutiques**, la solution passe par la mutualisation territoriale des moyens. Cela se traduit par la création d'une place de marché locale dans laquelle l'internaute de proximité, pourra découvrir l'ensemble de l'offre de marchandises et de services mis à sa disposition par les professionnels locaux, soit 240 entreprises du commerce, de l'artisanat et des services et d'ouvrir cet outil à toutes les autres.

Objectif de ce projet : rendre visible sur Internet l'offre locale à l'ensemble des consommateurs de la zone de chalandise de la communauté de communes du Grand Vesoul pour développer l'activité et réduire l'évasion commerciale et ainsi permettre aux petites structures commerciales, artisanales et de service d'avoir une présence sur internet à moindre coût.

C'est un exemple de ce qui peut contribuer à maintenir, voire développer des activités économiques dans les territoires.

5.1.3.3 L'enjeu de la « Reverse logistic »

Avec le renforcement de la protection de l'environnement et le développement des flux poussés, les besoins en logistique des retours augmentent (Illustration 27 : le mécanisme de la logistique inversée).

Que ce soit au niveau des déchets d'équipements électriques ou électroniques (DEEE), des matières dangereuses (RoHS), des véhicules hors d'usage (VHU)... les directives européennes et les réglementations ne font que se renforcer pour réduire la pollution de l'environnement.

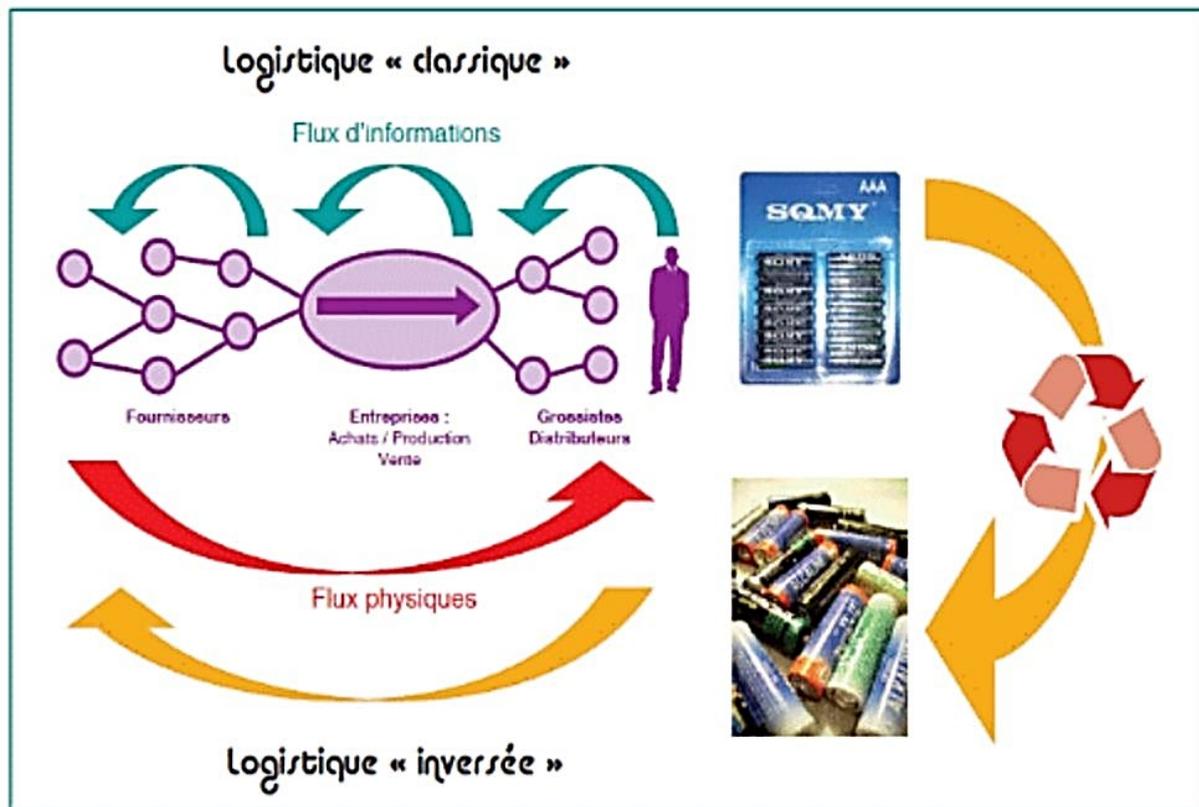


Illustration 23 : le mécanisme de la logistique inversée

Source : cluster PCA logistique

La Reverse Logistics couvre trois types de flux :

- le retour de marchandises (invendus, rappel de produit, fin de vie...),
- le service après-vente (test, réparation, échange, envoi de pièces de rechange...)
- le recyclage et la destruction (dans le respect des normes et réglementations établies).

Cette activité en plein développement est une nécessité, elle constitue un gisement d'activités et d'entreprises nouvelles, qui pourrait être souvent en lien avec **l'économie circulaire et l'économie sociale et solidaire**.

6 Quels leviers d'action possibles ?

Les actions en faveur de la logistique font partie intégrante de la politique générale de la région pour le développement économique, pour l'aménagement des territoires, le développement des transports multimodaux, une multitude d'actions possibles peuvent être mises en œuvre en faveur de la filière logistique.

6.1 Associer la logistique à l'aménagement et à la dynamisation des territoires

A la lecture de l'illustration 28 : carte des disparités territoriales en BFC, on remarque une forte inégalité dans les territoires, liée à leur situation géographique et à l'histoire économique de la région.

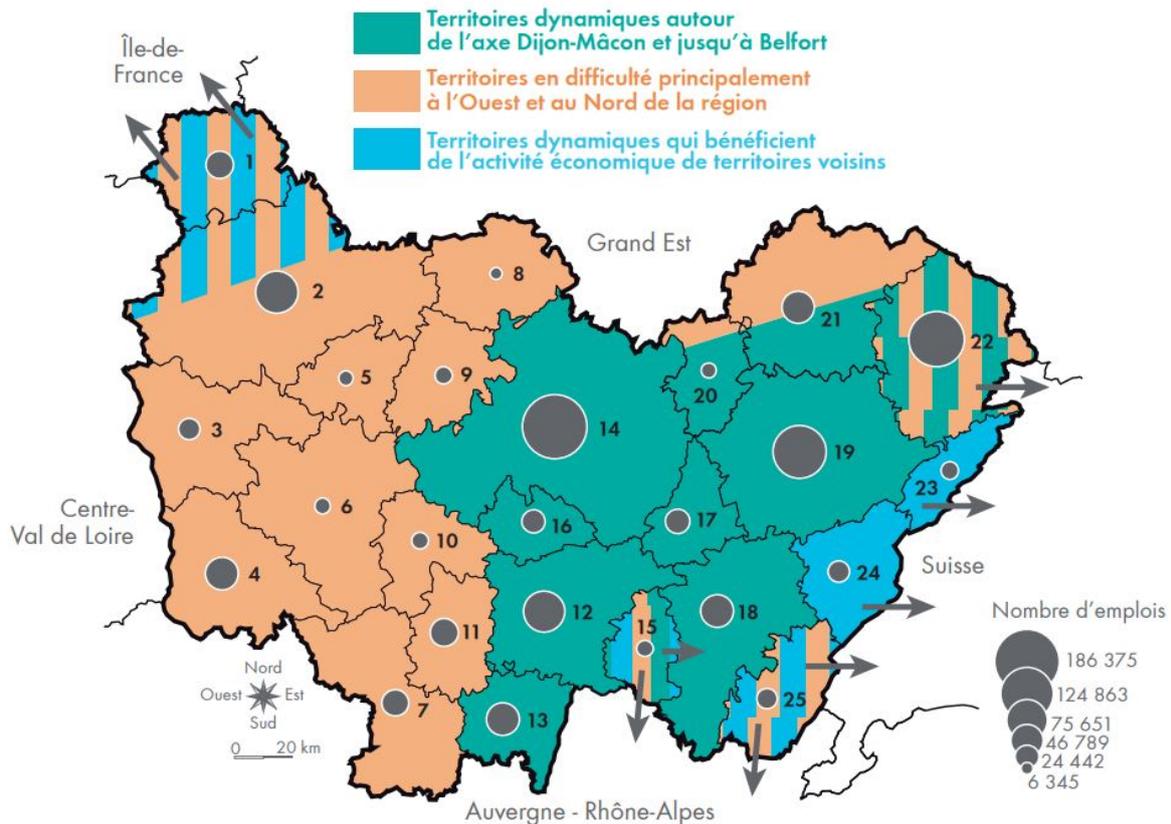


Illustration 24 : carte des disparités territoriales en BFC

Source : INSEE, RP 2012 au lieu de travail - traitement C2R Efigip - fait avec Philcarto, <http://philcarto.free.fr>

Ce constat, la région l'a pris en compte et a entrepris de mener une politique volontariste de développement des territoires et de réduction des inégalités territoriales.

Dans son avis "Dynamiques territoriales : quelles combinaisons gagnantes ?" d'octobre 2017, le CESER (Conseil Économique, Social et Environnemental Régional) insiste sur l'importance du développement des moyens d'ingénierie locale : "Le soutien à l'ingénierie est essentiel pour permettre aux territoires de travailler à leur développement (...). Le Conseil régional soutient déjà le financement de l'ingénierie par le biais des contrats de territoire qu'ils soient bourguignons ou francs-comtois. Au-delà des financements, la mutualisation des moyens techniques et l'outillage spécifique nécessaire en matière de développement local sont également des questions essentielles. Elles interrogent sur l'opportunité de la formalisation et de l'animation par la Région d'un système d'ingénierie publique multi-partenarial à périmètre régional venant encore plus sûrement en appui des territoires".

Les contrats de territoire constituent l'un des principaux outils opérationnels de la politique territoriale d'aménagement du territoire. La nouvelle politique territoriale de la Région Bourgogne-Franche-Comté a été redéfinie en juin 2017.

Les 4 enjeux retenus pour cette contractualisation 2018-2020 sont les suivants :

- L'accueil de nouveaux actifs et de population et le renforcement de l'attractivité.
- La transition énergétique territoriale.
- Le renforcement du maillage des pôles (villes et bourgs-centre) et leurs centralités.
- La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'étalement urbain.

Le transport et la logistique devraient faire partie intégrante d'une réflexion et d'une action combinée d'aménagement du territoire. Améliorer les transports, développer le haut débit pour mieux mettre en réseau les entreprises et réduire la fracture numérique, ce sont, certes des enjeux globaux, mais dans lesquels la filière logistique a toute sa place pour irriguer et dynamiser des zones économiques isolées.

C'est aussi une question de politique publique : développer harmonieusement la région dans le respect du développement durable et de la qualité de vie.

6.2 Développer et harmoniser l'offre foncière pour la logistique

Avec l'essor du commerce en ligne, l'appétit pour l'immobilier logistique n'a jamais été aussi fort. Le commerce en ligne modifie les habitudes des promoteurs immobiliers, qui mettent de plus en plus d'argent dans les entrepôts, tandis que les centres commerciaux perdent un peu de leur lustre.

Le commerce électronique va continuer à progresser et l'immobilier logistique est en pleine progression et attire beaucoup d'investisseurs.

La région Bourgogne-Franche-Comté a déjà bénéficié de cet essor des entrepôts. Depuis plusieurs années, de grandes enseignes du commerce et de l'e-commerce se sont implantés en Bourgogne-Franche-Comté, notamment autour des grands nœuds autoroutiers.

L'essor du commerce en ligne accentue «de manière exponentielle les besoins en surface logistique et vouloir raccourcir le temps de livraison (comme le réclament de plus en plus les clients) implique des bâtiments plus modernes qu'il va falloir construire.

Répondre aux besoins de foncier logistique nécessite une vraie politique d'attractivité des territoires. Cela suppose un travail de réflexion et de collaboration entre les territoires concernés pour assurer un développement cohérent et respectueux en termes de développement durable.

Il faut à la fois attirer au meilleur endroit possible des nouveaux entrepôts et/ou rénover et adapter des anciens locaux industriels notamment en périphérie des villes.



La région doit profiter de sa proximité avec les autres régions sursaturées d'entrepôts comme l'île de France (le Senonais peut en profiter) ou la région lyonnaise très encombrée elle-aussi pour continuer à développer du foncier logistique (le Sud de la Saône et Loire est bien placé).

Cela peut être un levier de développement pour des territoires où le foncier est moins cher et disponible grâce à des progrès dans les infrastructures qui permettent une circulation plus facile et plus rapide des marchandises (on peut penser, par exemple, que la nouvelle RCEA à quatre voies en Saône et Loire peut booster de nouvelles implantations, notamment dans la Nièvre).

Tous ces nouvelles opportunités supposent de la cohésion, de la concertation, de la rapidité dans le traitement des dossiers et une politique fiscale adaptée.

6.3 Développer la collaboration et l'interactivité entre les multiples acteurs pour valoriser et développer la filière logistique.

A travers de multiples projets et activités logistiques, on remarque l'importance de mutualiser les compétences pour harmoniser les pratiques et développer une logistique de qualité.

La logistique manque de notoriété et d'attractivité. Elle a besoin d'embaucher pour de nombreux profils et des métiers variés.

Elle a besoin d'une main d'œuvre plus qualifiée et donc mieux formée et capable d'évoluer avec les nouvelles technologies.

Beaucoup d'entreprises ont besoin d'être plus réactives, de se mettre en réseau, de moderniser leur organisation logistique, et pour économiser des coûts, de changer leurs process de flux, d'investir dans de nouveaux logiciels-métiers compatibles avec ceux de leurs clients et de leurs fournisseurs.

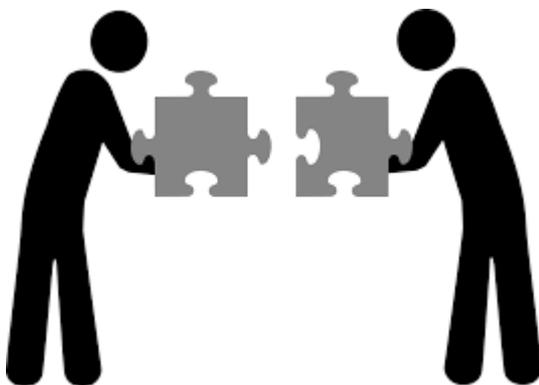


Pour répondre à tous ces besoins présents et futurs, il faut une collaboration de tous, entreprises et collectivités, une mutualisation et pour mener des projets et des actions utiles pour le plus grand nombre. Cela suppose aussi la définition et l'organisation d'une gouvernance régionale capable d'animer et de fédérer les projets.

La région et toutes les autres collectivités territoriales ont les moyens d'intensifier des projets, pour développer les réseaux, mutualiser les ressources, accroître les synergies entre les filières les plus innovantes et la complémentarité entre les écosystèmes d'innovation, et ainsi répondre aux enjeux d'un transport et d'une logistique plus respectueux de l'environnement.

6.4 Développer l'interrégionalité et la collaboration avec l'Etat (contrat de plan)

Depuis la fusion régionale, la Bourgogne Franche-Comté se trouve entourée de territoires plus puissants qu'elle : le Grand-Est au nord, l'Auvergne-Rhône-Alpes au sud, l'Ile-de-France et à l'est une zone frontalière avec la Suisse. L'ouverture à des coopérations et la recherche de synergies avec ces régions limitrophes et avec la Suisse, doivent permettre à la Bourgogne-Franche-Comté de s'inscrire dans un territoire plus vaste, et d'acquérir ainsi davantage de lisibilité et d'attractivité.



Il faut s'appuyer sur les espaces d'interconnexion, qualifiés parfois de « centralités périphériques », en alliant une coopération transfrontalière, ou interrégionale, fondée sur la synergie, à une dynamisation de la zone frontalière adaptée à chaque cas.

La coopération avec les régions limitrophes et avec la Suisse fait partie intégrante de la stratégie de développement de la Bourgogne-Franche-Comté.

C'est un problème de cohésion territoriale régionale, de développement des mobilités et des communications. Des projets interrégionaux qui mettent en avant le rôle

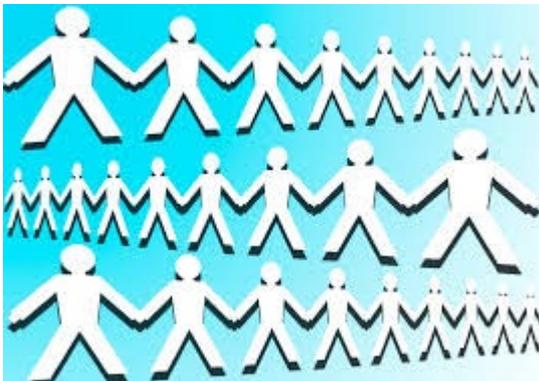
déterminant des transports et de la logistique sont en cours : ils sont nécessaires pour développer par exemple le transport multimodal (fluvial, ferroviaire et routier) et aussi mettre en cohérence les espaces territoriaux et les échanges (voir le plan Rhône et l'action de Medlink).

Là encore il s'agit de développer la collaboration et la mutualisation des moyens, mais cette fois à un niveau plus important.

Les Bourguignons et les Francs-Comtois tiennent à leurs caractéristiques de personnalité mais cette volonté n'est pas contradictoire avec la recherche d'une unité par l'adhésion à un projet de développement commun fondé sur la recherche de l'égalité sociale et de l'équité territoriale.

Communiquer, se déplacer aisément et rapidement, par des moyens de transport ou des réseaux virtuels, est une condition essentielle à la cohésion du territoire et par voie de conséquences à une politique de coopération interrégionale.

Les quatre régions environnantes et la Suisse ont des intérêts convergents avec la Bourgogne Franche-Comté,



La coopération de la Bourgogne-Franche-Comté avec les autres régions et la Suisse permet de renforcer les atouts régionaux : tourisme, industrie, transition écologique, richesses naturelles... Le transport et la logistique sont parties prenantes de cette coopération.

C'est ainsi que les cantons suisses sont représentés au sein de l'association « arcjurassien.ch » et, en miroir, la Région a créé « arcjurassien.fr », qui permet aux territoires côté français de se réunir régulièrement pour débattre et émettre des propositions, qui sont ensuite remontées à l'échelle de la CTJ (Conférence Transjurassienne)

La Région Bourgogne-Franche-Comté a donc tout intérêt à valoriser et soutenir le développement de ses secteurs forts et à ne pas considérer les territoires situés aux frontières administratives de la région comme des zones périphériques, comme des « parents pauvres » ou éloignés mais au contraire comme des « zones coutures » et des points d'appui pour une coopération avec les régions limitrophes.

7 Conclusion

Une économie moderne dont le fonctionnement repose sur l'échange des biens, des services et des données au sein de son territoire, et au-delà de ses frontières, a besoin d'une logistique performante et agile. La logistique est à ce titre un maillon essentiel de notre circuit marchand, et un organe vital pour le fonctionnement de notre société. » France Logistique 2025

Aider la filière logistique, c'est aider l'économie de la région Bourgogne-Franche-Comté car la filière logistique est partout, dans tous les secteurs, c'est une filière en interaction croissante avec tous les agents économiques et un facteur incontournable du développement (si possible concerté, maîtrisé et harmonieux... d'où la nécessité d'une intervention publique planifiée).

La logistique induit des emplois, des créations d'entreprises dans de nombreux et différents secteurs (transport, recherche, formation, informatique, robotique...)

Aider la filière logistique, c'est répondre au défi technologique et aux évolutions : e-commerce, digitalisation, internationalisation des flux...etc. La supply chain n'échappe pas aux disruptions qui chamboulent le monde économique. La filière logistique est au cœur de la digitalisation croissante, de la robotique, de l'IA, de l'IOT

L'enjeu est de répondre au défi écologique et sociétal, c'est aussi celui de la qualité de la vie. Cela passe par le développement d'une logistique verte s'appuyant sur le multimodal, le fluvial, le ferroviaire, le transport propre (gaz, hydrogène, électrique...)

Comparée à l'ensemble des régions européennes, la Bourgogne présente des atouts au regard des objectifs de la stratégie Europe 2020 pour une économie intelligente, durable et inclusive.

Son PIB par habitant la situe dans le groupe des régions les plus développées, selon la classification retenue par l'Union européenne. Son revenu disponible élevé et son risque contenu de pauvreté témoignent d'un bon niveau de cohésion sociale. Cependant, pour le taux d'emploi global et l'éducation, la Bourgogne occupe une position plutôt médiane en Europe. Il en est de même pour l'effort de recherche-développement qui reste, comme dans la plupart des régions de l'Union, éloigné de la cible. Enfin, les objectifs environnementaux, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et développer les énergies renouvelables, constituent des points de vigilance pour la Bourgogne.

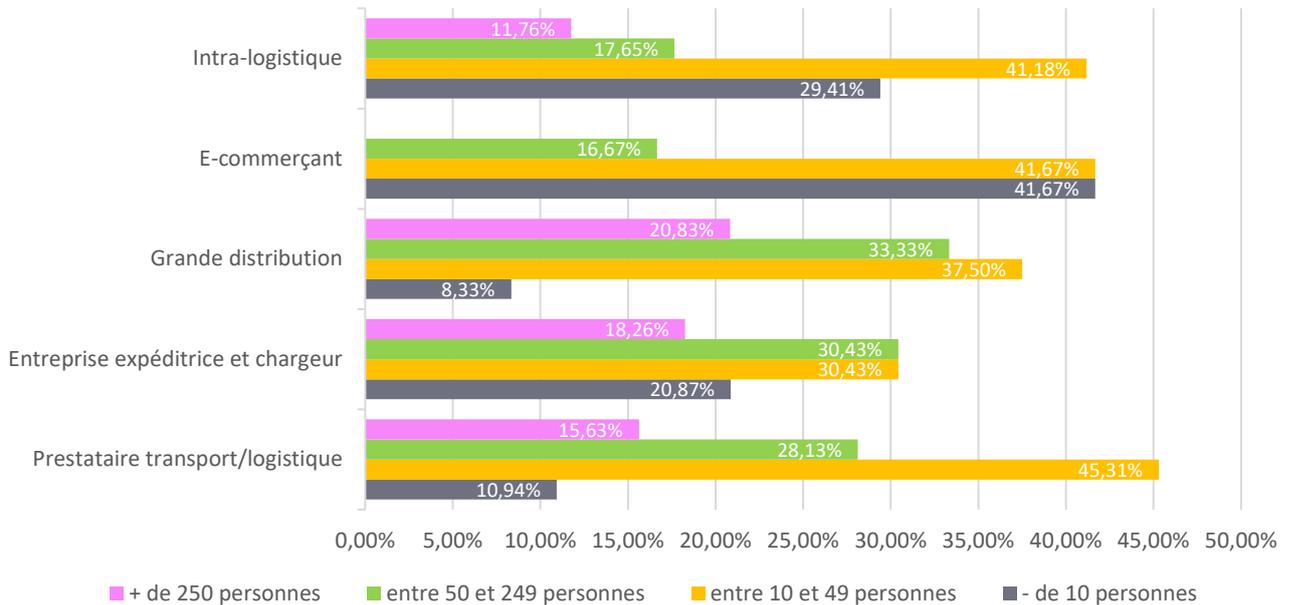
La capacité du territoire régional à attirer et à retenir des activités et de la population, dépend de nombreux facteurs et sont autant d'enjeux majeurs qui ont été identifiés dans le SRADDT. Ces facteurs d'attractivité sont multiples : ils peuvent concerner l'environnement économique et culturel, les réseaux de transport, l'accessibilité numérique, la qualité de la main d'œuvre, le cadre naturel et la qualité de vie, l'image du territoire...

Aider la filière logistique, c'est aussi s'inscrire dans le grand projet national logistique France Logistique 2025 et reprendre à son compte le nouveau référentiel RSE de septembre 2018.

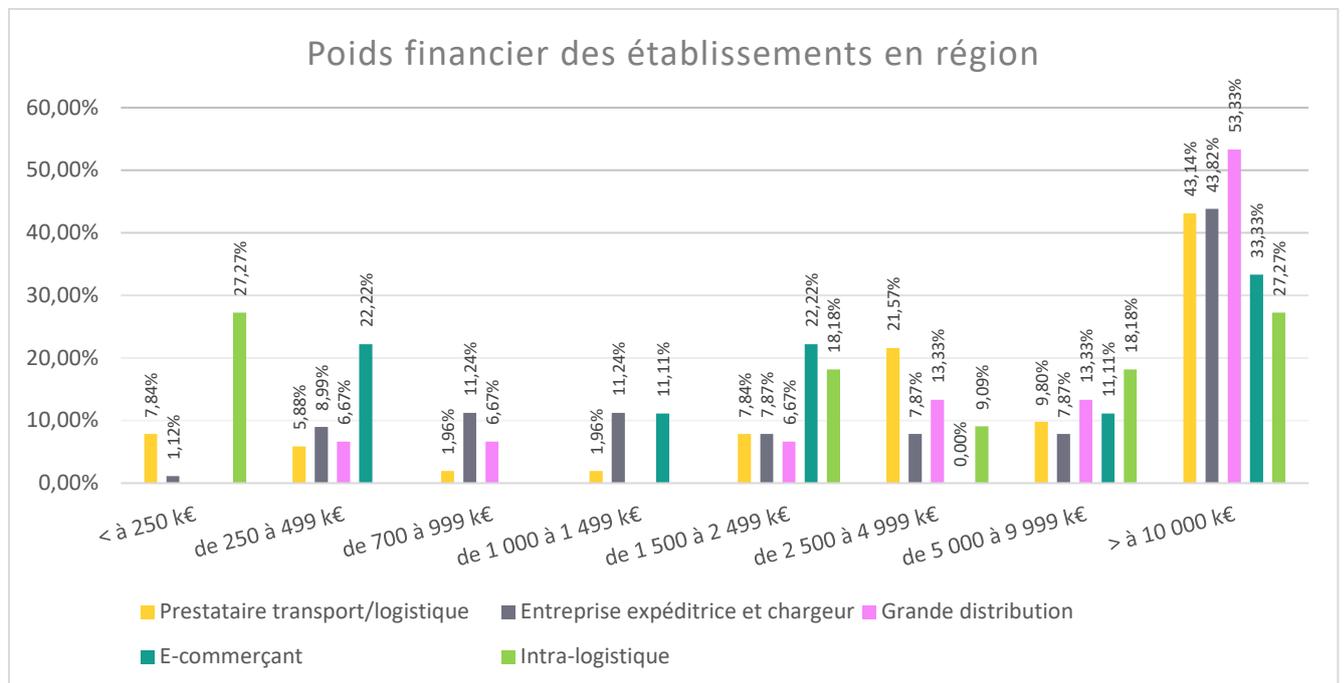
La région se doit de se mettre en adéquation avec le projet France Logistique 2025 et aussi avec l'engagement de transition énergétique au sein des principales stratégies et schémas portés par la Région, notamment le futur SRADDET ainsi que la future stratégie numérique.

8 ANNEXES

8.1 Effectif moyen des entreprises ayant répondu à l'enquête / typologie



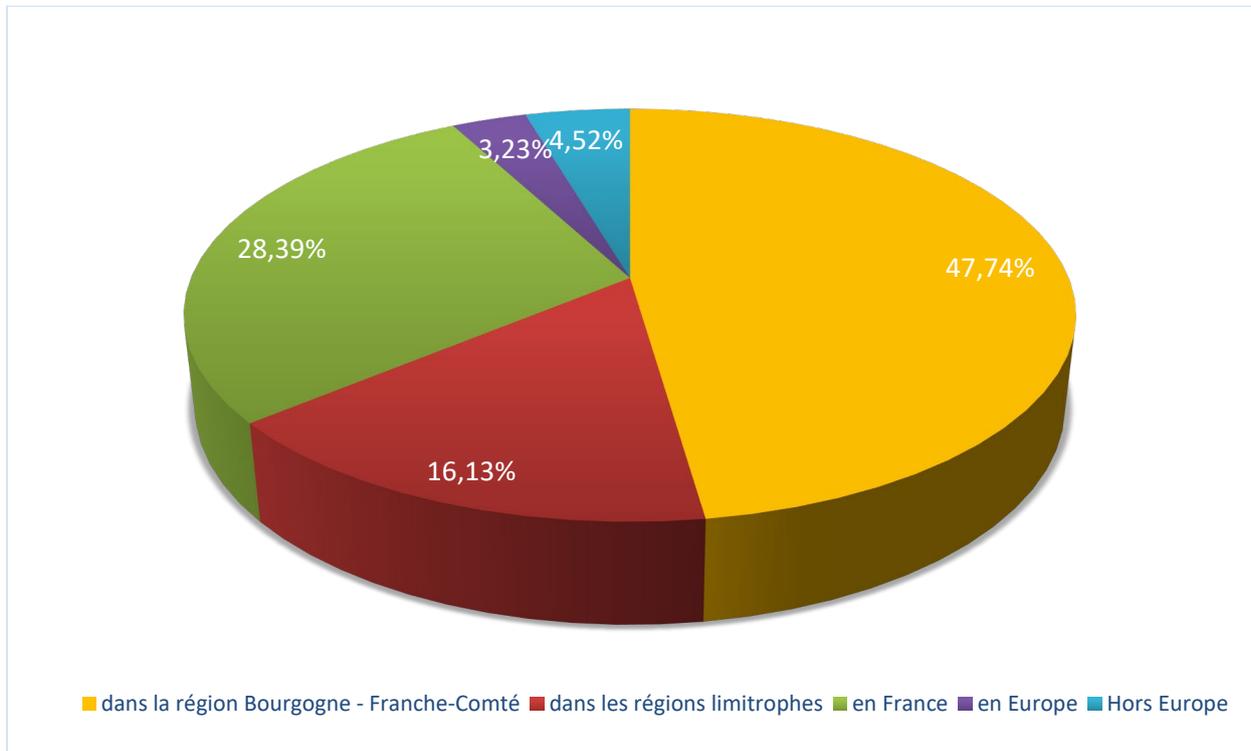
8.2 Chiffre d'affaires par typologie pour les entreprises ayant répondu à l'enquête



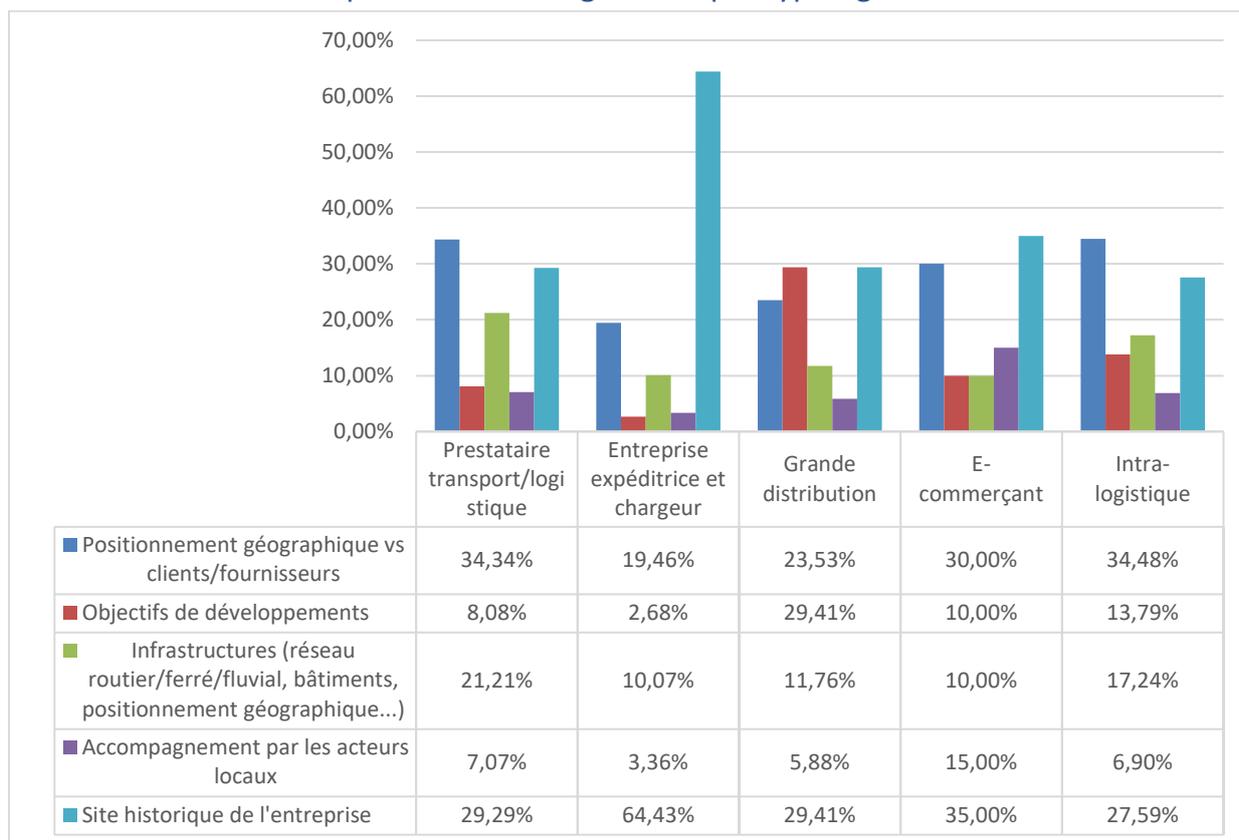
8.3 Objectifs de développement

Les perspectives de développement des entreprises dans la région Bourgogne-Franche-Comté sont encourageantes, puisque 47,74 % d'entre elles ont avoué avoir des objectifs de développement sur le territoire.

Les objectifs de développement sont ensuite concentrés sur le reste de la France. Seule la grande distribution place en seconde position son développement dans les régions limitrophes 26,67%, avant un développement au niveau national.



8.4 Motivation de l'implantation en Région BFC par typologie



8.5 Besoins pour les prestataires transport/logistique

| Besoins intra logistique | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Matériel manutention | 60,00% | 40,00% |
| Matériel de stockage | 42,86% | 57,14% |
| Automatisation | 57,14% | 42,86% |
| Hébergeur/Cloud/Fournisseur de réseau | - | 100,00% |
| Traçabilité/objets connectés/logistique 4.0 | 87,50% | 12,50% |

| Besoins en logiciels | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Progiciel intégré (ERP) | 100,00% | - |
| Gestion de la relation client (CRM) | 50,00% | 50,00% |
| Prévision de ventes (APS) | 66,67% | 33,33% |
| Gestion d'entrepôt (WMS) | 100,00% | - |

| Besoins en prestations logistiques | à 1 an | à 3ans |
|--|---------------|---------------|
| Co Packing et autres services à valeur ajoutée | 100,00% | - |
| Stockage/préparation de commandes | 77,78% | 22,22% |
| E-commerce | 100,00% | - |
| Reverse logistic | 75,00% | 25,00% |
| Douanes | 100,00% | - |

| Besoins en développement durable | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Process | 76,92% | 23,08% |
| Logistique | 85,71% | 14,29% |

| Besoins en innovation | à 1 an | à 3ans |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Produit | 71,43% | 28,57% |
| Niveau de stock | 66,67% | 33,33% |
| Intelligence artificielle | 66,67% | 33,33% |

| Besoins en matériel | à 1 an | à 3ans |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Process | 63,64% | 36,36% |
| Manutention | 46,15% | 53,85% |
| Emballage | 66,67% | 33,33% |
| Automatisation | 63,64% | 36,36% |

| Besoins en formation | à 1 an | à 3ans |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Initiale | 57,14% | 42,86% |
| Professionnelle | 88,89% | 11,11% |

| Besoins en recrutement | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| Recrutement / - de 10 ETP | 55,56% | 44,44% |
| Recrutement / + de 10 ETP | 62,50% | 37,50% |
| Recrutement / + de 250 ETP | 100,00% | - |

8.6 Besoins pour les entreprises expéditrices et les chargeurs

| Besoins intra logistique | à 1 an | à 3ans |
|--|---------------|---------------|
| Matériel manutention | 56,67% | 43,33% |
| Matériel de stockage | 62,50% | 37,50% |
| Automatisation | 47,37% | 52,63% |
| Hébergeur/Cloud/Fournisseur de réseau | 50,00% | 50,00% |
| Traçabilité/objets connectés/logistique 4.0 | 57,14% | 42,86% |
| Besoins en logiciels | à 1 an | à 3ans |
| Progiciel intégré (ERP) | 75,00% | 25,00% |
| Gestion de la relation client (CRM) | 83,33% | 16,67% |
| Prévision de ventes (APS) | 62,50% | 37,50% |
| Gestion d'entrepôt (WMS) | 75,00% | 25,00% |
| Besoins en prestations logistiques | à 1 an | à 3ans |
| Co Packing et autres services à valeur ajoutée | 50,00% | 50,00% |
| Stockage/préparation de commandes | 66,67% | 33,33% |
| E-commerce | 85,71% | 14,29% |
| Reverse logistic | 100,00% | - |
| Douanes | 83,33% | 16,67% |
| Besoins en développement durable | à 1 an | à 3ans |
| Process | 52,38% | 47,62% |
| Logistique | 57,14% | 42,86% |
| Besoins en innovation | à 1 an | à 3ans |
| Produit | 83,33% | 16,67% |
| Niveau de stock | 56,52% | 43,48% |
| Intelligence artificielle | 40,00% | 60,00% |
| Besoins en matériel | à 1 an | à 3ans |
| Process | 80,00% | 20,00% |
| Manutention | 64,29% | 35,71% |
| Emballage | 61,90% | 38,10% |
| Automatisation | 57,89% | 42,11% |
| Besoins en formation | à 1 an | à 3ans |
| Initiale | 73,68% | 26,32% |
| Professionnelle | 68,00% | 32,00% |
| Besoins en recrutement | à 1 an | à 3ans |
| Recrutement / - de 10 ETP | 48,39% | 51,61% |
| Recrutement / + de 10 ETP | 77,78% | 22,22% |
| Recrutement / + de 250 ETP | - | 100,00% |

8.7 Besoins pour les entreprises de la grande distribution

| Besoins intra logistique | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Matériel manutention | 100,00% | - |
| Matériel de stockage | 50,00% | 50,00% |
| Automatisation | - | - |
| Hébergeur/Cloud/Fournisseur de réseau | - | - |
| Traçabilité/objets connectés/logistique 4.0 | - | - |

| Besoins en logiciels | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Progiciel intégré (GRP) | - | - |
| Gestion de la relation client (CRM) | - | - |
| Prévision de ventes (APS) | 100,00% | - |
| Gestion d'entrepôt (WMS) | 100,00% | - |

| Besoins en prestations logistiques | à 1 an | à 3ans |
|--|---------------|---------------|
| Co Packing et autres services à valeur ajoutée | - | - |
| Stockage/préparation de commandes | - | - |
| G-commerce | 100,00% | - |
| Reverse logistic | - | - |
| Douanes | - | - |

| Besoins en développement durable | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Process | 100,00% | - |
| Logistique | 100,00% | - |

| Besoins en innovation | à 1 an | à 3ans |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Produit | 100,00% | - |
| Niveau de stock | 66,67% | 33,33% |
| Intelligence artificielle | 100,00% | - |

| Besoins en matériel | à 1 an | à 3ans |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Process | 100,00% | - |
| Manutention | 100,00% | - |
| Emballage | 100,00% | - |
| Automatisation | 100,00% | - |

| Besoins en formation | à 1 an | à 3ans |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Initiale | 100,00% | - |
| Professionnelle | 100,00% | - |

| Besoins en recrutement | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| Recrutement / - de 10 GTP | 60,00% | 40,00% |
| Recrutement / + de 10 GTP | 75,00% | 25,00% |
| Recrutement / + de 250 GTP | - | - |

8.8 Besoins pour les e-commerçants

| Besoins intra logistique | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Matériel manutention | 66,67% | 33,33% |
| Matériel de stockage | 100,00% | - |
| Automatisation | 100,00% | - |
| Hébergeur/Cloud/Fournisseur de réseau | - | - |
| Traçabilité/objets connectés/logistique 4.0 | 100,00% | - |

| Besoins en logiciels | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Progiciel intégré (IRP) | 100,00% | - |
| Gestion de la relation client (CRM) | 100,00% | - |
| Prévision de ventes (APS) | - | 100,00% |
| Gestion d'entrepôt (WMS) | - | - |

| Besoins en prestations logistiques | à 1 an | à 3ans |
|--|---------------|---------------|
| Co Packing et autres services à valeur ajoutée | - | - |
| Stockage/préparation de commandes | 50,00% | 50,00% |
| E-commerce | - | - |
| Reverse logistic | 100,00% | 0,00% |
| Douanes | - | - |

| Besoins en développement durable | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Process | 100,00% | - |
| Logistique | 100,00% | - |

| Besoins en innovation | à 1 an | à 3ans |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Produit | 100,00% | - |
| Niveau de stock | 50,00% | 50,00% |
| Intelligence artificielle | - | 100,00% |

| Besoins en matériel | à 1 an | à 3ans |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Process | 100,00% | - |
| Manutention | 100,00% | - |
| Emballage | 100,00% | - |
| Automatisation | 100,00% | - |

| Besoins en formation | à 1 an | à 3ans |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Initiale | 100,00% | - |
| Professionnelle | 100,00% | - |

| Besoins en recrutement | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------|---------------|---------------|
| Recrutement / - de 10 ITP | 60,00% | 40,00% |
| Recrutement / + de 10 ITP | 100,00% | - |
| Recrutement / + de 250 ITP | - | - |

8.9 Besoins pour les entreprises intra logistique

| Besoins intra logistique | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Matériel manutention | 50,00% | 50,00% |
| Matériel de stockage | 33,33% | 66,67% |
| Automatisation | - | 100,00% |
| Hébergeur/Cloud/Fournisseur de réseau | 100,00% | - |
| Traçabilité/objets connectés/logistique 4.0 | - | 100,00% |

| Besoins en logiciels | à 1 an | à 3ans |
|-------------------------------------|---------------|---------------|
| Progiciel intégré (ERP) | 100,00% | - |
| Gestion de la relation client (CRM) | 66,67% | 33,33% |
| Prévision de ventes (APS) | - | 100,00% |
| Gestion d'entrepôt (WMS) | 66,67% | 33,33% |

| Besoins en prestations logistiques | à 1 an | à 3ans |
|--|---------------|---------------|
| Co Packing et autres services à valeur ajoutée | 100,00% | - |
| Stockage/préparation de commandes | 100,00% | - |
| E-commerce | 66,67% | 33,33% |
| Reverse logistic | 100,00% | - |
| Douanes | 50,00% | 50,00% |

| Besoins en développement durable | à 1 an | à 3ans |
|---|---------------|---------------|
| Process | 100,00% | - |
| Logistique | 66,67% | 33,33% |

| Besoins en innovation | à 1 an | à 3ans |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Produit | 75,00% | 25,00% |
| Niveau de stock | 66,67% | 33,33% |
| Intelligence artificielle | 50,00% | 50,00% |

| Besoins en matériel | à 1 an | à 3ans |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Process | 100,00% | - |
| Manutention | 66,67% | 33,33% |
| Emballage | 66,67% | 33,33% |
| Automatisation | 66,67% | 33,33% |

| Besoins en formation | à 1 an | à 3ans |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Initiale | 100,00% | - |
| Professionnelle | 75,00% | 25,00% |

| Besoins en recrutement | <u>à 1 an</u> | <u>à 3ans</u> |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|
| Recrutement / - de 10 ETP | 50,00% | 50,00% |
| Recrutement / + de 10 ETP | 100,00% | - |
| Recrutement / + de 250 ETP | - | 100,00% |

| Besoins en développement durable | <u>à 1 an</u> | <u>à 3ans</u> |
|---|----------------------|----------------------|
| Process | 52,38% | 47,62% |
| Logistique | 57,14% | 42,86% |

| Besoins en innovation | <u>à 1 an</u> | <u>à 3ans</u> |
|------------------------------|----------------------|----------------------|
| Produit | 83,33% | 16,67% |
| Niveau de stock | 56,52% | 43,48% |
| Intelligence artificielle | 40,00% | 60,00% |

| Besoins en matériel | <u>à 1 an</u> | <u>à 3ans</u> |
|----------------------------|----------------------|----------------------|
| Process | 80,00% | 20,00% |
| Manutention | 64,29% | 35,71% |
| Emballage | 61,90% | 38,10% |
| Automatisation | 57,89% | 42,11% |

| Besoins en formation | <u>à 1 an</u> | <u>à 3ans</u> |
|-----------------------------|----------------------|----------------------|
| Initiale | 73,68% | 26,32% |
| Professionnelle | 68,00% | 32,00% |

| Besoins en recrutement | <u>à 1 an</u> | <u>à 3ans</u> |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|
| Recrutement / - de 10 ETP | 48,39% | 51,61% |
| Recrutement / + de 10 ETP | 77,78% | 22,22% |
| Recrutement / + de 250 ETP | - | 100,00% |

9 GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AFILOG : Association professionnelle regroupant l'ensemble des acteurs de la logistique

AFT : Association pour la Formation dans le Transport

AFTRAL : Apprendre et se Former en Transport et Logistique

APE : Activité Principale Exercée

ASLOG : Association française pour la Logistique

BFC : Bourgogne-France-Comté

BMO : Besoins en Main d'Œuvre

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CESER : conseil économique, social et environnemental régional

CNER : Fédération nationale des agences de développement économique.

CPIER : Contrat de Plan Interrégional Etats-Régions

DARES : direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques

DIRECCTE : direction régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi

DREAL : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

NTIC : Nouvelles Technologies d'Information et de Communication

OPTL : Observatoire Prospectif des emplois et des qualifications dans les Transports et la Logistique

ORT BFC : Observatoire Régional des Transports de Bourgogne-Franche-Comté

ROME : Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois (nomenclature Pôle emploi)

SDES : Service de la donnée et des études statistiques

SIREN : système d'identification du répertoire des entreprises

SIRET : système d'identification du répertoire des établissements

TPE : Très Petites Entreprises

10 WEBOGRAPHIE

1. <http://bourgogne-franche-comte.direccte.gouv.fr/>
2. <http://forum-intralogistics.ch/fr/>
3. <http://pole-emploi.org/accueil/>
4. <http://regions-france.org/>
5. <http://theconversation.com/fr>
6. <http://www.aft-dev.com/>
7. <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=sommaire>
8. <http://www.cariforef-mp.asso.fr>
9. <http://www.ceser.bourgognefranchecomte.fr/index.php>
10. <http://www.cluster-paca-logistique.com/>
11. <http://www.economiamatin.fr/>
12. <http://www.euralogistic.com/fr/>
13. <http://www.fntr.fr/>
14. <http://www.grand-dole.fr/>
15. <http://www.hautsdefrance.fr/logistique-secteur-avenir/>
16. <http://www.immoweek.fr/logistique/actualites/>
17. <http://www.info-chalon.com>
18. <http://www.infos-dijon.com/>
19. <http://www.logiyonne.com/>
20. <http://www.macomme.info/>
21. <http://www.nievre.cci.fr/>
22. <http://www.novalog.eu/>
23. <http://www.orientation.auvergnerhonealpes.fr/recherche/metiers>
24. <http://www.ostaj.org/http://www.hautsdefrance.fr/logistique-secteur-avenir/>
25. <http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/>
26. <http://www.plainedelain.fr/>
27. <http://www.poles-metropolitains.fr/>
28. <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/bourgogne-franche-comte>
29. <http://www.savoye.com/fr/>
30. <http://www.strategieslogistique.com/>
31. http://www.themavision.fr/jcms/c_173898/bretagne-supply-chain
32. <http://www.tuba-lyon.com/>
33. <http://www.vie-publique.fr/>
34. <http://www.yonne.cci.fr/>
35. <https://azertyjobs.com/>
36. <https://blog.cubyn.com/>
37. <https://doc.data.gouv.fr/>
38. <https://fer-ge.ch/web/fer-ge>
39. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/>
40. <https://logistique-internationale.com/>
41. <https://parolesdelus.com/>
42. <https://ports.bretagne.bzh/>
43. <https://public.opendatasoft.com/explore/?sort=modified>
44. <https://voirmaville.virtuelcity.com/VisADN/profil-NFC#z>
45. <https://www.actu-transport-logistique.fr/>
46. <https://www.aderly.fr/>
47. <https://www.agilytae.com/>
48. <https://www.are.admin.ch/are/fr/home.html>
49. <https://www.aslog.fr/les-metiers/>
50. <https://www.bourgognefranchecomte.fr/>
51. <https://www.bourgognefranchecomte.fr/SRADDET,1174>
52. <https://www.businessimmo.com/>
53. <https://www.businessinsider.fr/>

54. <https://www.capgemini.com/fr-fr/>
55. <https://www.carnetsdubusiness.com/>
56. <https://www.cerema.fr/fr>
57. <https://www.ceser-iledefrance.fr/>
58. <https://www.credoc.fr/>
59. <https://www.defi-metiers.fr/>
60. <https://www.devup-centrevalde Loire.fr/>
61. <https://www.ecommercemag.fr/>
62. <https://www.emploi-collectivites.fr/>
63. <https://www.emploi-pro.fr/emploi-industrie>
64. <https://www.estrepublikain.fr/>
65. <https://www.faq-logistique.com/>
66. <https://www.fedsupply.fr/>
67. <https://www.fmlambert.fr/>
68. <https://www.grandest.fr/?s=logistique>
69. <https://www.grandlyon.com/>
70. <https://www.iau-idf.fr/>
71. <https://www.iledefrance.fr>
72. <https://www.itespresso.fr/>
73. <https://www.itf-oecd.org/>
74. <https://www.jobtransport.com/actualites/>
75. <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/>
76. <https://www.lantenne.com/>
77. <https://www.laregion.fr/>
78. <https://www.latribune.fr/>
79. <https://www.lebigdata.fr/>
80. <https://www.lemarin.fr/>
81. <https://www.lemondeinformatique.fr/>
82. <https://www.lemoniteur.fr/>
83. <https://www.lesechos.fr/>
84. <https://www.logicites.fr/>
85. <https://www.logistique-seine-normandie.com/>
86. <https://www.logtex.fr/fr/>
87. <https://www.lsa-conso.fr/commerce-connecte/>
88. <https://www.macon-infos.com/>
89. <https://www.manh.com/fr-fr>
90. https://www.maregionsud.fr/recherche.html?no_cache=1&q=logistique
91. <https://www.normandie.fr/action-regionale/transports>
92. <https://www.oriane.info/>
93. <https://www.ort-paca.fr/>
94. <https://www.pagepersonnel.fr/>
95. <https://www.parcsdactivites.com/>
96. <https://www.regionsjob.com>
97. <https://www.sdz-france.com/>
98. <https://www.sitl.eu/>
99. <https://www.supplychain-masters.fr/index.php/actualites/52-enquete-logistique-region-bretagne>
100. <https://www.zdnet.fr/>
101. www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr
102. www.choisis-ton-avenir.com

11 BIBLIOGRAPHIE

1. 150401-INSEE-Sphere-Productive-Bourgogne-Franche-Comte
2. 150416-INSEE-Portrait-Region-Bourgogne-Franche-Comte
3. 21ème Enquête sur les besoins en emplois et en formations dans les fonctions de la logistique - Enquête réalisée du 12 janvier au 12 février 2015 (AFT)
4. 22^{ème} ENQUETE sur les besoins en emploi et en formation dans les fonctions de la logistique - 2016 (AFT)
5. Acteurs et branches du marché logistique suisse (Étude du marché de la logistique 2014)
6. Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort - RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017 - PROGRAMME DE TRAVAIL 2018
7. Agences de développement économique : état des lieux et perspectives (CNER : Fédération nationale des agences de développement économique)
8. ANALYSE COMPARATIVE DES SCoT de la DTA AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE – 2007 (CETE de Lyon)
9. Analyse du système logistique sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône- Retour sur la Bourgogne-Franche-Comté – 18 octobre 2018 (CEREMA)
10. ANALYSE PROSPECTIVE DES FLUX EN REGION PACA – Février 2012 (DREAL PACA)
11. Analyse régionale des données de transport – Bourgogne-Franche-Comté – 2016 (DREAL)
12. ANALYSE RÉGIONALE DES DONNÉES DE TRANSPORTS EN FRANCHE-COMTÉ - Décembre 2015 (ORT)
13. Aperçu de l'étude du marché de la logistique en Suisse 2016 - Synthèse de faits importants tirés de l'étude du marché de la logistique (GS1)
14. Arc jurassien franco-suisse : quatre territoires pour une coopération diversifiée – Novembre 2018 (INSEE Analyse Bourgogne-Franche-Comté N°44)
15. Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015 (MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT)
16. Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015 (Service de l'observation et des statistiques)
17. Atouts et défis des Hauts-de-France - La troisième région logistique française INSEE Analyses Hauts de France N°55)
18. Attractivité et compétitivité du Range France Med et de l'axe Rhône-Saône - 18 juillet 2016 (Rapport à Monsieur le Premier ministre)
19. Auvergne Rhône-Alpes - Nouvel espace régional et dynamiques métropolitaines (Région Auvergne-Rhône-Alpes)
20. Avis sur le rapport 4-1 de l'Exécutif régional Contrats de territoires 2018-2020 (CESER BFC)
21. BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ Infrastructures ferroviaires, navigables, routières principales et aéroports, aérodromes, bases militaires Les plates-formes logistiques publiques (IGN-DREAL 2015-2017)
22. Chiffres Clés Auvergne- Rhône-Alpes 2017 2018
23. Comité interministériel de la mer - 22 octobre 2015 - BOULOGNE-SUR-MER - DOSSIER DE PRESSE
24. Comité interministériel de la mer 2018 - DOSSIER DE PRESSE (Secrétariat général de la mer)
25. Comment mieux observer les performances de la logistique en France ? Mars 2016 - Rapport CGEDD n° 010353-01 et CGEJET n° 2015/37/CGE/SG établi par Lionel Arcier et Hervé de Tréglodé
26. Conférence nationale sur la logistique DOCUMENT-CADRE pour une Stratégie nationale « FRANCE LOGISTIQUE 2025 » - Janvier 2017
27. Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators (Banque Mondiale)
28. Contrat de plan État-région de Bourgogne 2015-2020 (Conseil Régional de Bourgogne)
29. Contrat de Plan Interrégional Etat Régions 2015-2020 (CPIER)
30. Création de la Fédération Réseau Logistique Auvergne Rhône-Alpes (Communiqué de Presse Clermont-Ferrand, le mardi 8 décembre 2015)
31. Description du système logistique en région Bourgogne-Franche-Comté (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes)
32. Difficultés de recrutement et métiers en tension (Support pédagogique – février 2014 www.la-fabrique.fr - info@la-fabrique.fr)
33. DREAL BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ - Rapport d'activité 2017/18
34. ÉCLAIRAGES ET SYNTHÈSES - LES MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE – Mars 2017 (Pôle Emploi)
35. Economie numérique : Le digital, une opportunité pour les PME françaises – Décembre 2016 (DELOITTE)
36. En2014, 6% des salariés du Grand Est exercent un métier logistique -Décembre 2017 (INSEE ANALYSES GRAND EST N°65)
37. État des lieux avril 2017 - Transports et entreposage en Bourgogne-Franche-Comté (EMFOR BFC)
38. État des lieux socio-économique -La région Bourgogne-Franche-Comté et ses zones d'emploi – 2016 (C2R EIGIP BFC)
39. Etude d'opportunité E-commerce et logistique en Haute-Saône – 2012 (AID Observatoire)

40. Etude d'opportunité E-commerce et logistique en Haute-Saône - Rapport Août 2012 (Annabelle Parent - David Sarrazin)
41. ÉTUDE DE LA LOGISTIQUE des flux sortants de l'industrie agroalimentaire bretonne – 2015 (Bretagne Développement Innovation)
42. Étude prospective sur la logistique du dernier kilomètre : l'e-commerce et les leviers d'action dans les centres-villes et centres-bourgs - Juillet 2018 (DREAL Pays de Loire)
43. Etudes & Métiers – LOGISTIQUE – Avril 2018 (Cedies)
44. FONCIER ET TERRITOIRE : les enjeux de la logistique de demain (Pôle d'Intelligence Logistique Europe du Sud)
45. FRANCE LOGISTIQUE 2025 - Une stratégie nationale pour la logistique (MARS 2016)
46. Gabarit Autoroute Ferroviaire AFM 423 en 2017 (SNCF)
47. Grand Dole cœur de région Bourgogne-Franche-Comté
48. GUIDE D'ORIENTATION 2017-2018 (AFT : Association pour la Formation dans le Transport)
49. GUIDE D'ORIENTATION 2018-2019 – UN MONDE D'OPPORTUNITÉS (AFT)
50. ÎLE-DE-FRANCE 2030 - LA RÉGION SE TRANSFORME - LA LOGISTIQUE, FONCTION VITALE (ÎLE-DE-FRANCE LES CARNETS PRATIQUES N° 8)
51. Infographies du marché de la logistique - Le marché en un coup d'œil - 1^{er} semestre 2018 (JLL)
52. INSEE ANALYSES Auvergne-Rhône-Alpes N°46 - La filière logistique se concentre en périphérie des villes
53. Investissements d'avenir Véhicules et transports du futur - Appel à projets - Logistique et intermodalité Edition 2015 (ADEME)
54. L'EMPLOI DANS LA FILIÈRE DISTRIBUTION : L'INNOVATION ET LA FORMATION COMME FACTEURS DE CROISSANCE - DÉCEMBRE 2014 (CREDOC)
55. L'invention de la logistique par Antoine-Henri de Jomini (GÉRER & COMPRENDRE - SEPTEMBRE 2018 - N° 133 - © Annales des Mines)
56. La chaîne logistique du futur – 2016 (GCI – Capgemini)
57. La Logistique en France : une force en progrès (Agence française pour les investissements internationaux)
58. La logistique en France État des lieux et pistes de progrès (Rapport du comité scientifique présidé par Michel Savy - Mars 2015)
59. LA LOGISTIQUE EN PACA – Réalités et perspectives à l'horizon 2025 (DREAL PACA)
60. La logistique tour d'horizon - Edition 2016 (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer)
61. LA LOGISTIQUE URBAINE- BENCHMARK ET PREMIÈRES EXPÉRIENCES – Janvier 2015 (ADUAN)
62. LA LOGISTIQUE, MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES 6 PROJETS EMBLÉMATIQUES PORTÉS PAR LES RÉGIONS FRANÇAISES (SITL)
63. LA NOMENCLATURE DES FAMILLES PROFESSIONNELLES Version 2009 (DARES)
64. La performance logistique sur le territoire de la CAPI LE PÔLE D'INTELLIGENCE LOGISTIQUE, FILIÈRE D'EXCELLENCE (Pôle d'Intelligence Logistique Europe du Sud)
65. La région Bourgogne en Europe : forces et faiblesses au regard de la stratégie Europe 2020 – Avril 2014 (Insee Bourgogne)
66. La révolution des métiers Nouveaux métiers, nouvelles compétences : quels enjeux pour l'entreprise ? (EY)
67. La révolution des métiers : Nouveaux métiers, nouvelles compétences : quels enjeux pour l'entreprise ? (EY)
68. La Supply Chain 4.0 sera flexible (JLL)
69. Le Grand est en chiffres-clés – 2017 (Grand Est)
70. Le nouveau référentiel de compétences Supply Chain Janvier 2017 (ECR France /Institut du Commerce 14 rue Magellan 75008 PARIS)
71. Le rôle économique des régions - De l'ambition à l'action – Septembre 2018 (Régions de France)
72. LE SHIP FROM STORE PILIER D'UNE STRATÉGIE OMNISCANALE (SIA)
73. Le transport de marchandises : des activités essentielles dans la logistique de la région (INSEE ANALYSES GRAND EST N°64)
74. Le transport de marchandises en Bourgogne : la multimodalité à votre porte (ORT Bourgogne)
75. Le transport de marchandises en Suisse en 2016 (Office Fédéral de la Statistique)
76. Le transport fluvial en France et en Europe – Edition 2011 (VNF)
77. LES ATELIERS DE LA PERFORMANCE - Organisation, gestion et optimisation de la Logistique (CCI 21)
78. Les ateliers régionaux de la logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur – 5 juin 2018 (DREAL PACA-REGION PACA)
79. Les chiffres clé de la région Bourgogne-Franche-Comté - 3^{ème} trimestre 2018 (Direction générale des douanes et droits indirects)

80. Les chiffres clés des Régions – Septembre 2018 (Régions de France)
81. Les défis de la logistique P. 5 Dossier – ÉCHOSCGEDD - www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr
82. Les métiers de la logistique (Les CCI Rhône Alpes)
83. Les métiers de la logistique sont exercés en majorité hors du secteur logistique – Juin 2018 (INSEE ANALYSES PACA N°61)
84. Les métiers du transport et de la logistique (ONISEP)
85. Les métiers en 2022 - Prospective par domaine Professionnel – Avril 2015 (DARES)
86. Livre blanc - FONCIER ET TERRITOIRE : les enjeux de la logistique de demain (Pôle d'Intelligence Logistique Europe du Sud)
87. Logistique d'entrepôt et tendances e-commerce (ALOER Consultants)
88. LOGISTIQUE MÉTROPOLITAINE Contribution au « Pacte métropolitain pour la logistique » de la Métropole du Grand Paris (CCI Paris Ile de France)
89. LOGISTIQUE URBAINE - ACTEURS, CHALLENGES ET SOLUTIONS (PTV GROUP)
90. Logistique Urbaine – Agir ensemble – (ADEME – France Nature Environnement)
91. Logistique urbaine intelligente (Fonds national suisse de la recherche scientifique)
92. LYON MÉTROPOLITAINE RÉSOLUTION CO-INTELLIGENTE (Only Lyon Métropole)
93. Manuel des bonnes pratiques de la logistique durable – Edition 2014 (Pôle d'Intelligence Logistique)
94. MEDLINK PORTS, L'AXE LOGISTIQUE NORD-SUD (Dossier de presse MEDLINK PORTS SITL 2018)
95. Mise en place d'outils d'observation de la logistique dans le Grand Est - Cahier de suivi des actions - Mai 2017 (Samarcande Transport-Logistique-Territoire)
96. Nouveaux métiers, nouvelles compétences : quels enjeux pour l'entreprise ? (2014 Ernst & Young Advisory)
97. Numérique : la course au recrutement - 2è édition - 3 mai 2017 – (Observatoire de la Filière Numérique en Auvergne-Rhône-Alpes)
98. PACTE POUR LA LOGISTIQUE METROPOLITAINE (Métropole du Grand Paris)
99. Panorama des Acteurs de la Logistique, du transport et de la Supply Chain – 2016 (ASLOG)
100. Panorama des emplois de la Supply Chain – Décembre 2016 (AFILOG)
101. PANORAMA DES EMPLOIS DE LA SUPPLY CHAIN - Réactualisation France et Zoom sur Hauts de France - Chiffres 2014 (AFILOG)
102. Panorama des transports en Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine – Février 2016 (ORTAL / DREAL ACAL)
103. PANORAMA ECO TRANSPORT & LOGISTIQUE TOUT SAVOIR SUR LE TRANSPORT & LA LOGISTIQUE EN COTE-D'OR
104. Panorama industriel Bourgogne-Franche-Comté – 2017 (DIRECCTE)
105. Parc d'activités des Tourelles - Un choix stratégique d'implantation – Juin 2014 (ADEBT)
106. PETR du Grand Auxerrois – Projet de territoire – Juin 2016 (Communauté d'agglomération de l'Auxerrois)
107. Plan régional d'actions logistiques - Décembre 2013 (Conseil régional de Bretagne)
108. Pratiques de logistique collaborative : quelles opportunités pour les PME/ETI ? – Mars 2011 (PIPAME)
109. Que représente la logistique dans l'emploi en France ? – Mars 2018 (Commissariat général au développement durable)
110. RAPPORT 2017 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)
111. RAPPORT 2018 de l'Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique (OPTL)
112. Rapport d'étude - Catalogue d'indicateurs pour l'observation de la logistique (ORT&L Grand Est)
113. Rapport d'étude - Diagnostic logistique du Grand Est (ORT&L Grand Est)
114. Rapport d'activités 2017 (AER BFC)
115. Référentiel en Logistique - Fascicule 5 – ANNEXES - 2018 (Ministère de la Transition écologique et solidaire – Ministère chargé des Transports)
116. REGARDS SUR LES TERRITOIRES - RAPPORT 2017 (Observatoire des territoires - CGET)
117. Repères - Chiffres clés du transport Édition 2016 (COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE)
118. Reverse Logistics - L'offre se structure - DÉCEMBRE 2006 (SUPPLY CHAIN MAGAZINE - N°10)
119. Rhin-Rhône Ferroviaire Fret - Enjeux et perspectives - Janvier 2018 (CCI ALSACE EUROMETROPOLE)
120. SCHÉMA PORTUAIRE lyonnais et ses territoires d'influence (PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES PRÉFET COORDONNATEUR DE BASSIN RHÔNE-MÉDITERRANÉE)
121. STRATÉGIE FRET ET LOGISTIQUE de la Région Île-de-France Agir pour une logistique maîtrisée, performante et innovante (www.iledefrance.fr)

122. STRATÉGIE RÉGIONALE POUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE - Rapport pour le conseil régional MARS 2018 (CR Île de France)
123. Supply Chain Trends 2016 - Le nouveau visage de la Supply Chain - Janvier 2016 (DELOITTE)
124. Synthèse de la Conférence Nationale sur la Logistique (Ministère de la Transition écologique et solidaire)
125. Tableau de bord Transports & Logistique Grand Est - Juin 2018 (ORT&L Grand Est)
126. Technology, Media, and Telecommunications Predictions 2019 (DELOITTE Insights)
127. THE CHANGING FACE OF DISTRIBUTION - THE SHAPE OF THINGS TO COME – 2019 (Cushman & Wakefield)
128. Tout comprendre sur le nouveau PACTE FERROVIAIRE JUIN 2018 (Ministère de la Transition écologique et solidaire – Ministère chargé des Transports)
129. Un rapport parlementaire préconise la création de « centres de distribution urbains » des marchandises - 25 avril 201 (AMF)
130. UN TERRITOIRE CRÉATEUR D'EMPLOIS (ICI la CAPI N°35)
131. Vers une stratégie logistique au service de la performance régionale (CLUSTER PACA LOGISTIQUE)
132. Vision prospective du développement du transport combiné ferroviaire en Île-de-France – Janvier 2016 (Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France)