



Conférence Régionale de la Logistique OCCITANIE Démarche et enjeux



Une filière logistique stratégique pour le territoire

La logistique est essentielle pour les territoires et indispensable à la grande majorité des activités économiques. Face aux enjeux environnementaux et énergétiques, elle se doit aujourd'hui d'être plus durable, tout en répondant aux besoins des professionnels et aux attentes des acteurs publics.

Forte de sa croissance démographique et de son positionnement stratégique sur un corridor d'échanges européens, l'Occitanie devra relever de multiples défis en matière de logistique : pression foncière, objectif zéro artificialisation nette (ZAN) à horizon 2050, croissance des flux, explosion du commerce électronique et des problématiques du dernier kilomètre (urbain et rural), transition énergétique, difficultés de recrutement et évolution des métiers, etc.

Face à ces constats, l'État et la Région Occitanie souhaitent établir un dialogue entre les acteurs publics et privés, à travers l'organisation de la première conférence régionale de la logistique.

Cette conférence, qui s'inscrit dans le cadre des préconisations du Comité Interministériel de la logistique (CILOG) et de la stratégie nationale de la logistique élaborée fin 2022, permettra de présenter un diagnostic régional et de partager les enjeux autour de la logistique.

Cet évènement n'est pas une fin en soi. C'est la première étape d'une démarche visant à construire une stratégie de la logistique adaptée aux réalités de notre territoire.

Des enjeux majeurs dans un Monde en mutation

Depuis la crise financière de 2008, le monde connaît une succession de crises qui ont culminé depuis 2020 par l'éclatement de la pandémie du Covid 19, la pénurie mondiale de matières premières et de composants, la guerre en Ukraine, la crise énergétique, l'inflation et la montée des taux d'intérêt, etc...

Ces crises ont révélé une certaine robustesse et résilience des chaînes logistiques, mais aussi la nécessité de les voir évoluer, d'une part, pour qu'elles s'adaptent aux mutations en cours et, d'autre part, parce qu'elles doivent absolument répondre aux enjeux de la transition écologique.

La multiplication des crises induit donc beaucoup d'incertitudes et de nouveaux enjeux pour les échanges et le système logistique. Elle confirme le basculement de la mondialisation, entamé depuis déjà plusieurs années vers une logique de ralentissement des échanges mondiaux (« slowbalisation »), avec de nouveaux clivages stratégiques, la contestation de plus en plus marquée de la situation de dépendance notamment vis à vis de la Chine et d'autres pays de l'Est asiatique ou de la Russie pour l'énergie, la valorisation des échanges entre proches géographiquement (« nearshoring ») et stratégiquement (« friendshoring »).

Cela implique la montée des tendances à la souveraineté industrielle et à la réindustrialisation de la France et de l'Europe, à la recomposition des chaînes de valeur de façon plus intégrée et sécurisée, à la diversification des sources d'approvisionnement et au raccourcissement des chaînes logistiques en valorisant la proximité.

Cela induira sans doute une relative dé-tension des flux et la revalorisation du rôle des stocks, conjuguées à l'augmentation des coûts logistiques et de transport qu'ils soient maritimes ou terrestres, après l'envolée de ceux-ci pendant la crise sanitaire.

Il reste que la connexion au monde et le maillage terrestre des réseaux de transport restent des variables majeures pour tous les territoires, car il s'agit moins d'une démondialisation que d'une recomposition de la mondialisation.

Dans une région comme l'Occitanie, qui est moyennement industrialisée, mais dont les filières dépendent beaucoup des échanges internationaux, les enjeux logistiques sont prégnants. 3

Une démarche partenariale pour partager et agir

Les objectifs de cette conférence :

- Réunir les acteurs publics et privés autour des sujets liés à la logistique
- Recueillir et partager des données régionales, pour établir un diagnostic et identifier les besoins relatifs à la logistique
- Partager les enjeux de la logistique et fonder une ambition commune dans un territoire singulier,
- Poser des principes partagés, pour agir et planifier avec l'ensemble des acteurs de l'écosystème (SRADDET, SCOT, PLUI ...)

Cette démarche n'est pas isolée. La DREAL et la Région encadrent un dispositif d'études visant à fournir des éléments de connaissance du fait logistique sur le territoire et d'objectivation des enjeux. Par ailleurs, l'ORT rassemble et diffuse l'information économique et sociale sur les transports et anime un réseau d'acteurs publics et privés pour faire progresser le secteur des transports vers un développement qualitatif et quantitatif.

Grâce à TENLOG, la région Occitanie dispose également, depuis 2019, d'un **Cluster pour une logistique intégrée et des transports durables. Il vise à faire de la logistique et des transports une filière exemplaire en région, dans la mise en œuvre des mutations énergétiques et digitales ainsi que dans le report modal.**

La Conférence Régionale de la Logistique

PROGRAMME - Vendredi 15 septembre 2023, Salle Diagora de Toulouse-Labège

Introduction de la Conférence

Ouverture de la conférence

La démarche nationale pour la logistique, DGITM

Les mutations récentes de la logistique, Inddigo

Diagnostic

Présentation des emplois logistiques, INSEE

Présentation des flux de marchandises, Cerema

Présentation l'immobilier logistique, Arthur Lyod / Afilog

Les enjeux de la logistique dans le cadre de la procédure de modification du SRADET
Conseil Régional

Table ronde 1 : La logistique et la sobriété foncière, EPF Occitanie, Métropole de Toulouse, AEW/AFILOG

Table ronde 2 : La logistique au service de la transition écologique, Open Modal, PSSCT, EPR Sète

La logistique : présentation d'outils pour accompagner la transition écologique et industrielle, ADEME

Les champions de la logistique en Occitanie, au service du développement économique et de la réindustrialisation, VIIA, Log'In by Daher, TENLOG

Titre 1 : Carte d'identité régionale

1^{ère} région

en nombre de départements

2^{ème} région

en termes de surface

4^{ème} région

en termes de population

La plus forte croissance démographique de France Métropolitaine avec

41 700 nouveaux habitants/an

Une terre de contrastes économiques, démographiques, spatiaux

Une population de plus de 6 millions d'habitants qui génère d'importants besoins logistiques et dessine une logistique métropolisée

La plus forte croissance démographique de France métropolitaine

Avec une population de 6,1 millions d'habitants, la région Occitanie figure au **4^{ème} rang des régions françaises**. Si la tendance se prolonge, la région comptera **6,5 millions d'habitants en 2040** (source INSEE).

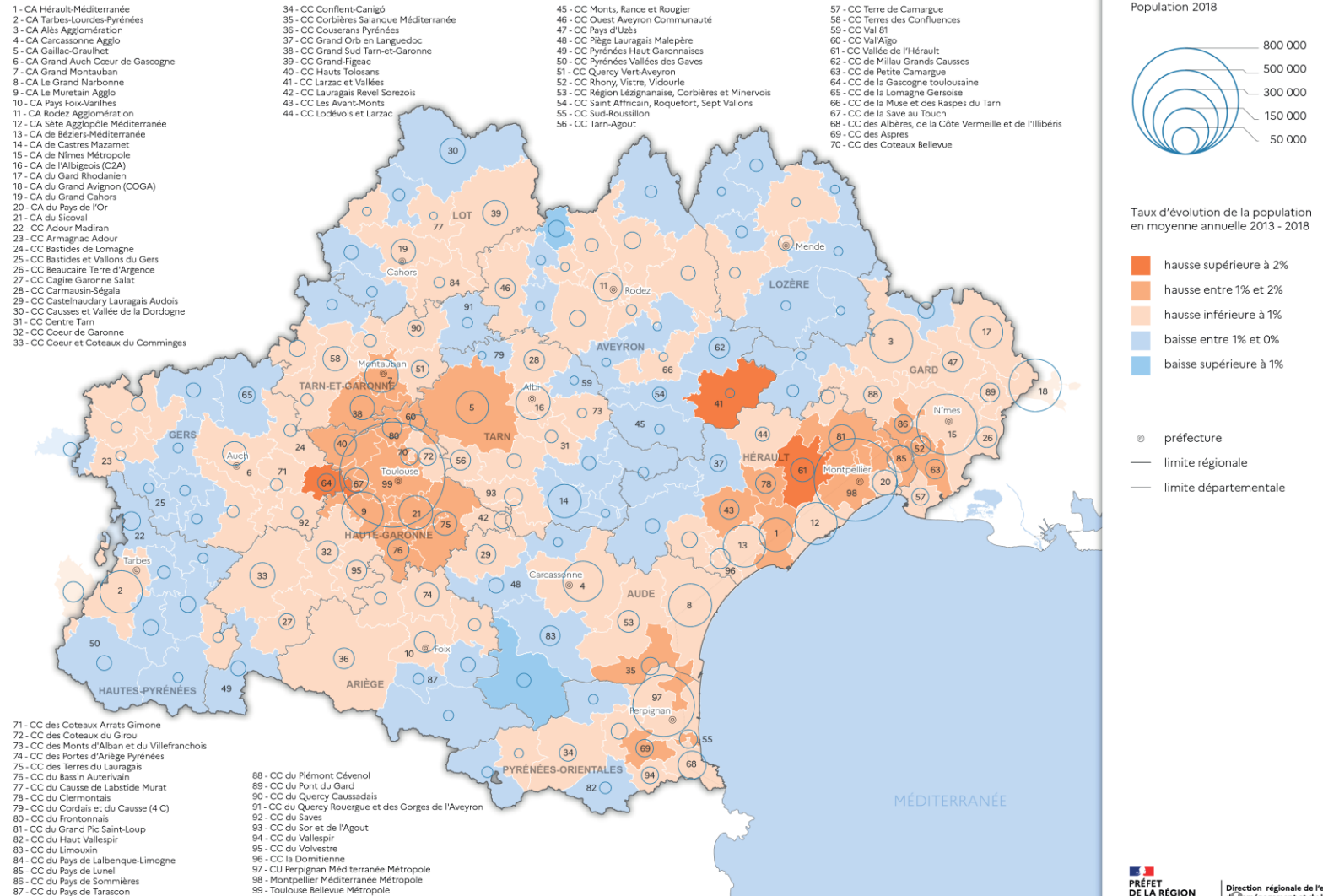
Une population métropolisée et concentrée sur le littoral

- Un peu plus de 16 % de la population habitent dans l'unité urbaine de Toulouse (source *Sraddet*) et de plus en plus dans sa grande périphérie (aire urbaine)
- Plus de 40 % de la population régionale vivent sur l'arc méditerranéen (et notamment à Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers et Narbonne),

Un défi d'équilibre du territoire

La population augmente rapidement dans les territoires les plus urbanisés, mais stagne dans les secteurs plus ruraux où le vieillissement s'accroît.

Population des intercommunalités 2018 et taux d'évolution moyen annuel 2013 - 2018



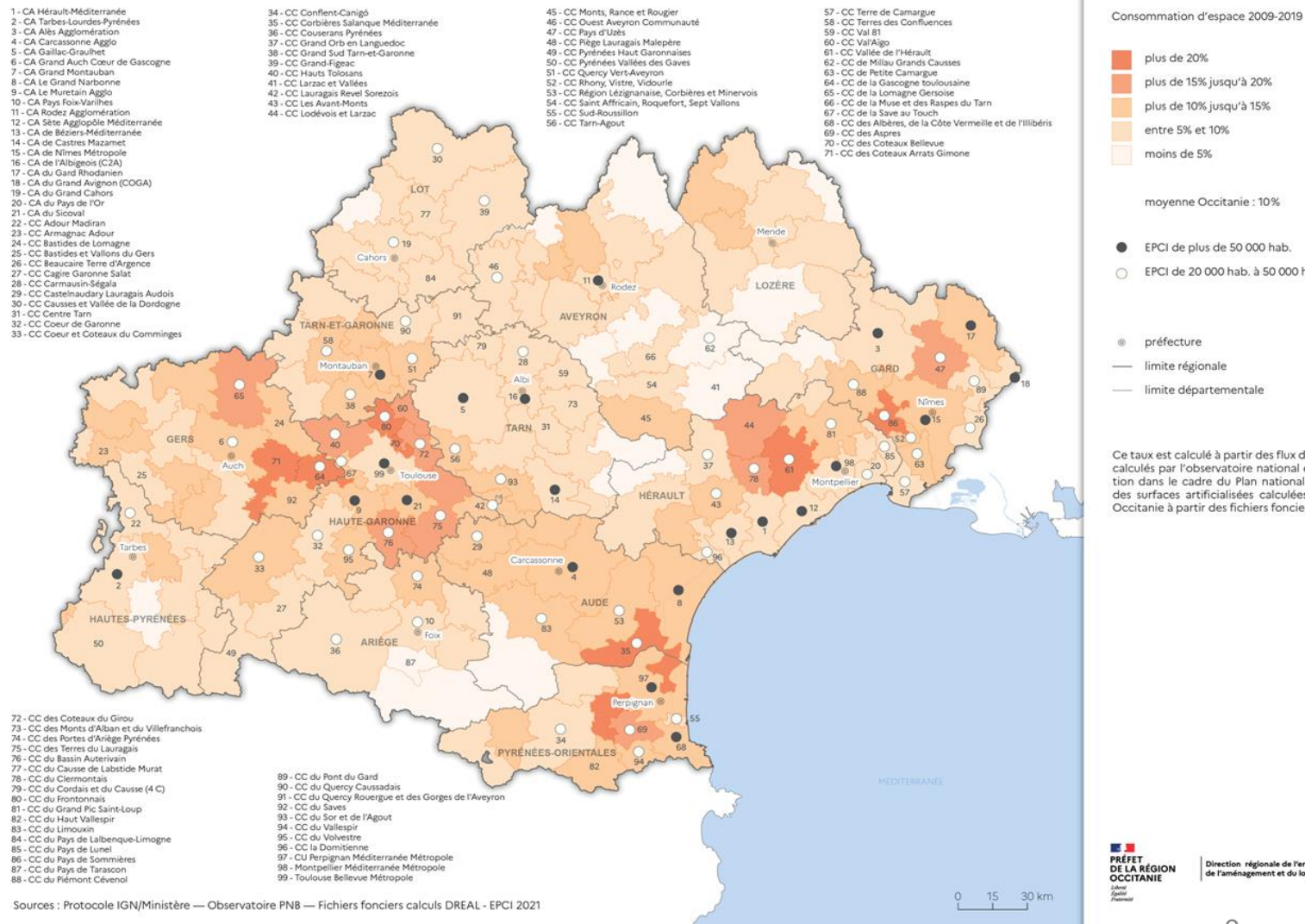
Une évolution démographique à concilier avec sobriété foncière

Un défi foncier dans un objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à 2050

La région compte 6,7 % d'espaces artificialisés (source AUT) contre 7,9 % en moyenne nationale (source séance Sénat 2023). Son territoire est encore dominé par les espaces agricoles et sylvicoles mais l'artificialisation est en progression, en lien notamment avec l'étalement urbain, la dynamique économique et la croissance démographique.

Les plus grandes métropoles comme Toulouse ou Montpellier, subissent un étalement urbain plus prononcé qu'ailleurs et un taux d'artificialisation élevé, en particulier pour les fonctions résidentielles.

Taux d'évolution de l'artificialisation sur 10 ans (2009-2019) par intercommunalité

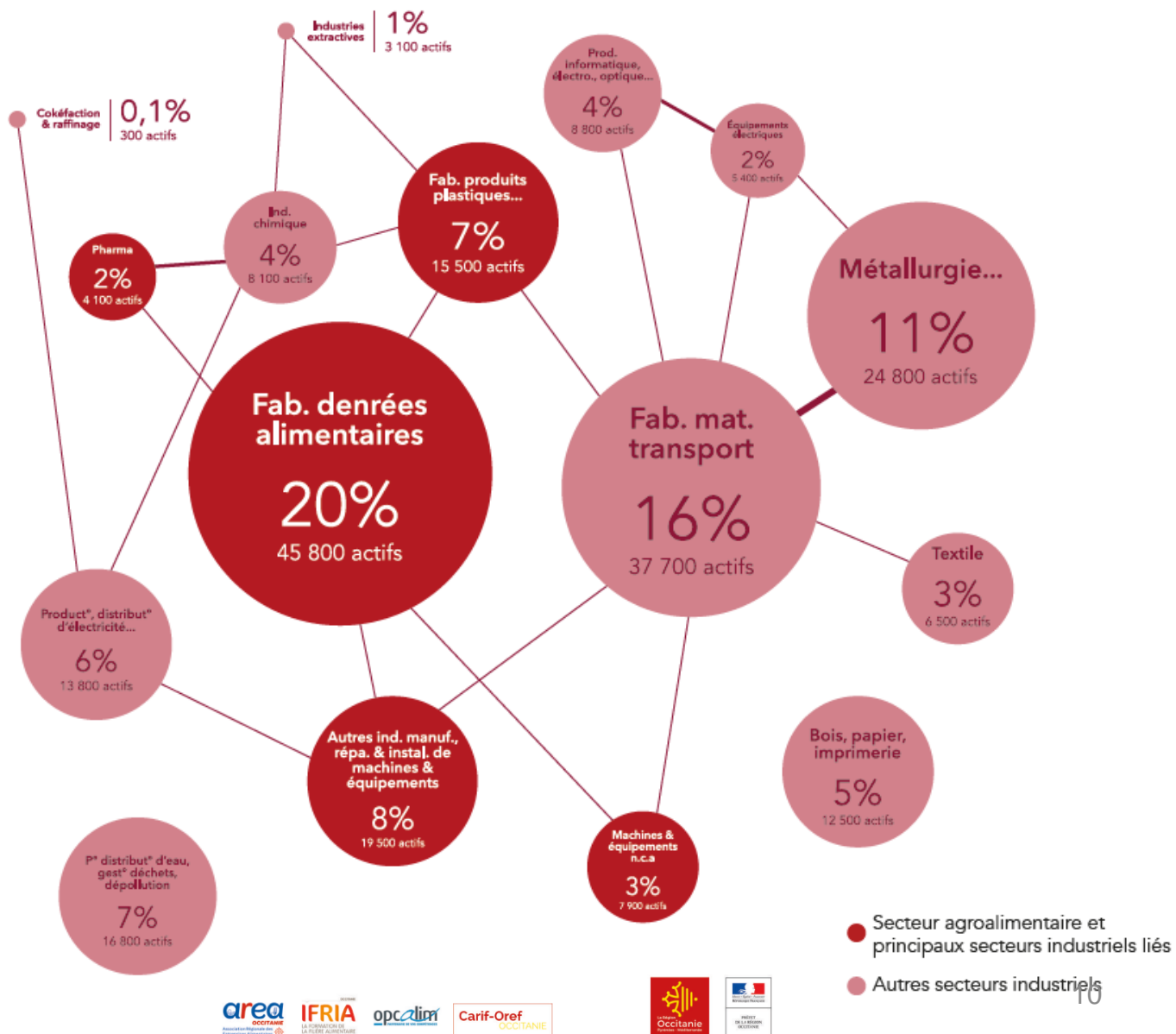


Un tissu économique dynamique et compétitif

Tissu économique

Avec un produit intérieur brut (PIB) de 169 milliards d'euros en 2020, l'Occitanie est la quatrième région métropolitaine la plus créatrice de richesse (source : INSEE).

- Une place de leader mondial de l'aéronautique et de leader européen de l'espace (86 000 emplois dans la filière).
- 2ème région française en termes d'emploi agricole (140 000 personnes actives). Principal secteur industriel, les industries agroalimentaires regroupent 20% des emplois manufacturiers et sont présentes dans l'ensemble des départements. Les deux tiers du chiffre d'affaires de l'agroalimentaire régional sont assurés par des entreprises du secteur du commerce de gros de produits agroalimentaires.
- Une forte présence dans le numérique (63 600 emplois), la recherche (15 pôles de compétitivité) et la santé.



Une région qui génère ses propres besoins mais une région également positionnée sur un grand corridor européen

Un espace d'échanges dual

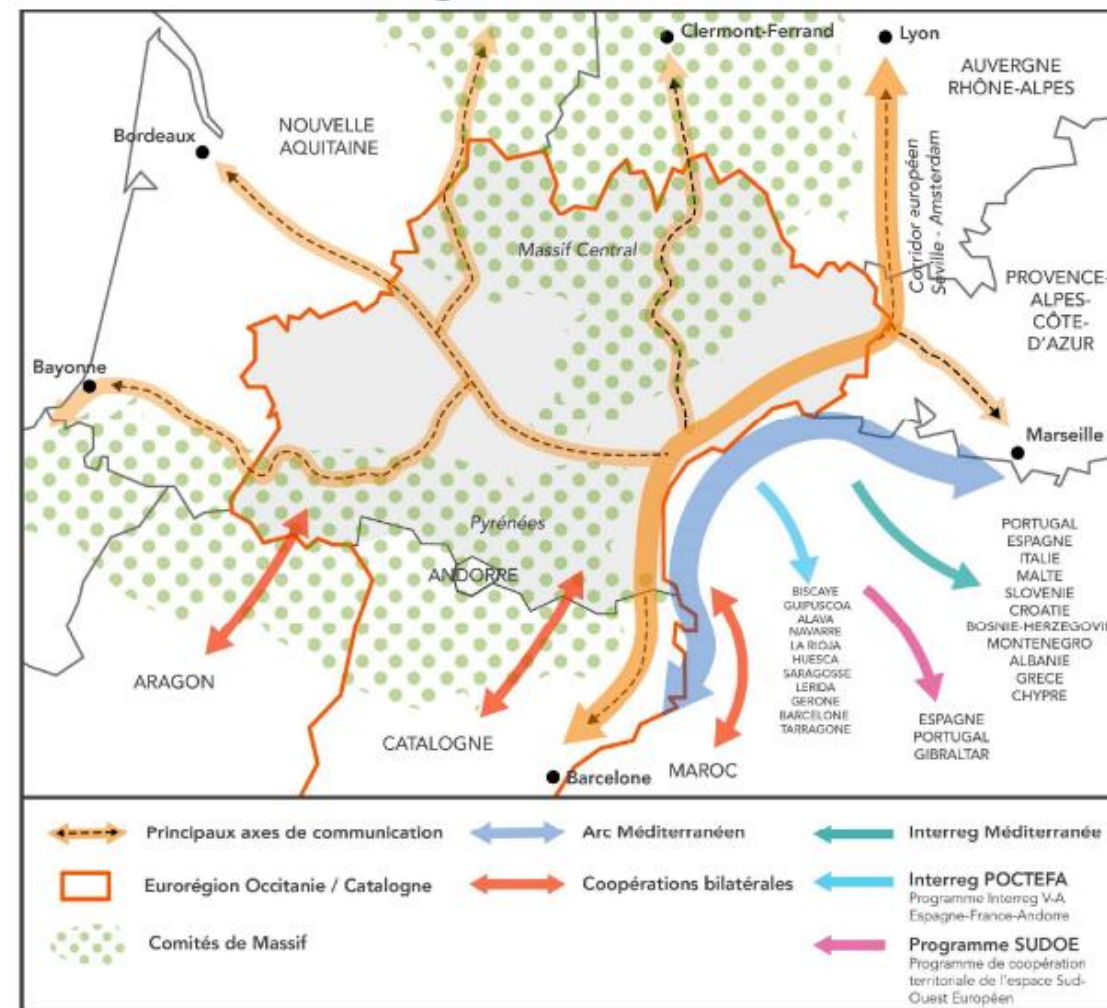
La géographie des échanges de biens de la région est caractérisée par la dualité :

- **D'un espace continental relativement enclavé** entre des massifs montagneux situés hors des grands axes de transit européens, mais au cœur du Grand Sud-Ouest, d'où le rôle de pivot logistique régional de Toulouse, premier pôle métropolitain de la région.
- **D'une façade maritime** disposant de ports actifs mais secondaires, en comparaison du port de Marseille - Fos, un des principaux ports de la Méditerranée. Une façade également traversée par le corridor languedocien, un axe majeur d'échanges européens qui relie l'Europe du Nord à l'Est et au Sud de la péninsule ibérique et qui accueille des pôles urbains et économiques importants (Montpellier-Sète, Nîmes...) ou dont le rôle frontalier est structurant (Perpignan).

Des flux essentiellement routiers surtout sur le corridor languedocien

Le principal axe de flux est le corridor transfrontalier languedocien. L'autre corridor structurant à vocation plus interrégionale est l'axe Atlantique-Méditerranée dont Toulouse est le centre de gravité.

Inscrire l'Occitanie dans les échanges euro-méditerranéens



Source SRADDET, 2018, carte synthétique 1/150000

Titre 2 : Diagnostic de la logistique en région

Une région qui échange prioritairement avec les régions limitrophes et l'Espagne

Une part de marché du fer supérieure à **15%** la moyenne nationale

11 000 PL/jour au Perthus

3 ports maritimes

2 ports fluviaux

4 terminaux rail-route

4,7 M de m² d'entrepôts

Un dispositif polarisé sur trois espaces majeurs

Un positionnement géologistique contrasté



Une région aux caractéristiques géologiques diversifiées

Une partie littorale sur un des principaux axes logistiques français

Dans sa partie littorale, l'Occitanie est située sur le **principal axe logistique français - l'Eurocorridor** - reliant le Benelux à l'Espagne méditerranéenne (via le couloir rhodanien et le Languedoc). Les deux autres principaux axes logistiques européens passant par la France, sont l'axe rhénan, dit « banane bleue » qui relie le Benelux à l'Italie et l'axe reliant le tunnel sous la Manche à l'Espagne du Nord via l'Île de France et l'Aquitaine.

L'ensemble de ces corridors concentre en France une part majoritaire des 78 millions de m² d'entrepôts et de plates-formes logistiques (EPL) d'au moins 5 000 m² en France et les emplois logistiques (du compte propre et du compte d'autrui) (*source SDES*).

En région et le long du principal corridor, surfaces et emplois se polarisent sur **les aires logistiques régionales de Perpignan** (spécialisée dans la logistique ferroviaire et des fruits et légumes), **Béziers**, **Montpellier** (Vendargues, Saint Jean de Vedas...), **Nîmes**, mais également **Lunel/Aimargues**, et **Narbonne**.

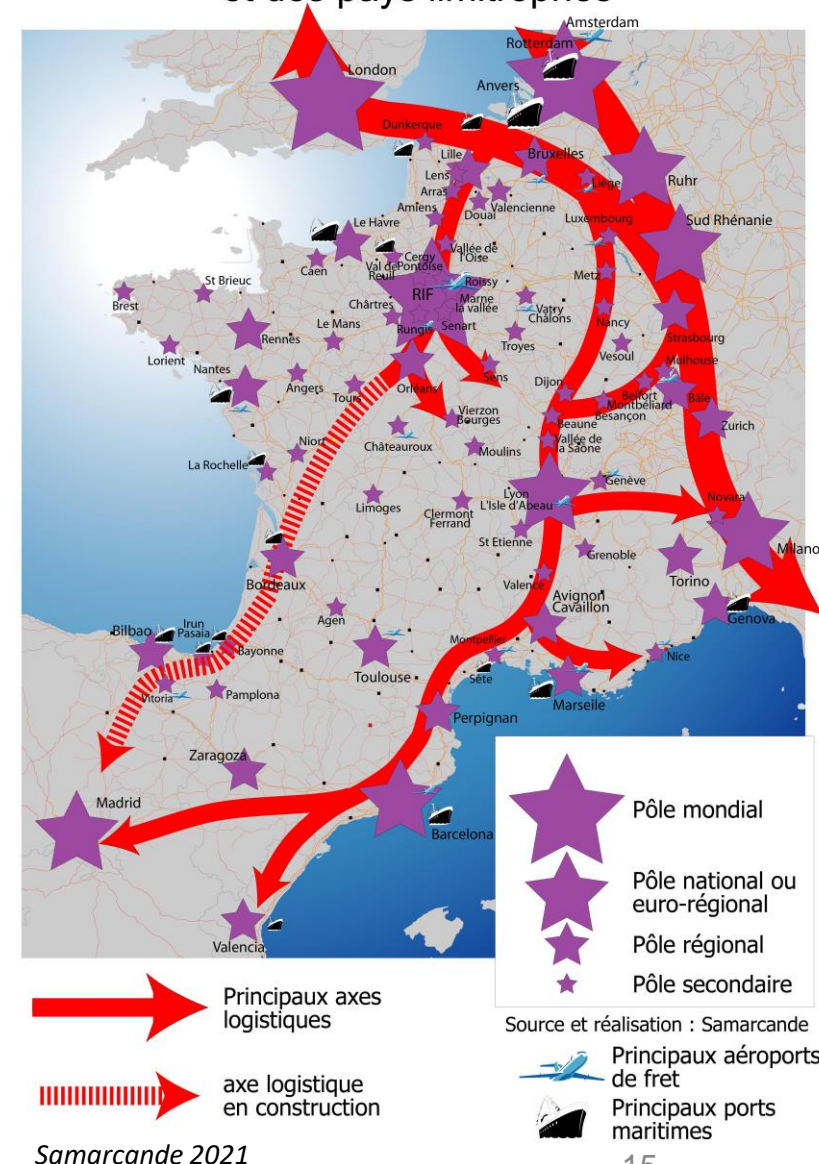
La logistique maritime et portuaire se concentre autour des trois ports de **Sète** (aux trafics assez diversifiés), **Port la Nouvelle** (hydrocarbures et céréales) et **Port-Vendres** (fruits et légumes).

Une partie centrale polarisée sur la métropole toulousaine

La partie centrale de la région, à l'écart des deux axes d'échange côtiers aquitain et languedocien est caractérisée par une polarisation logistique exceptionnelle sur **la métropole toulousaine** et son aire d'influence, qui concentrent les acteurs majeurs du secteur (distributeurs, prestataires logistiques...) notamment sur les **zones logistiques de Montbartier, Castelnau d'Estretfonds, Baziège et plusieurs zones d'activités de l'agglomération toulousaine**.

Cohabitent de ce fait l'engorgement toulousain et l'isolement logistique de certains bassins, notamment les plus industrialisés (Nord de la région), qui souffrent d'une mauvaise connexion aux grands marchés et aux grands ports.

Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes



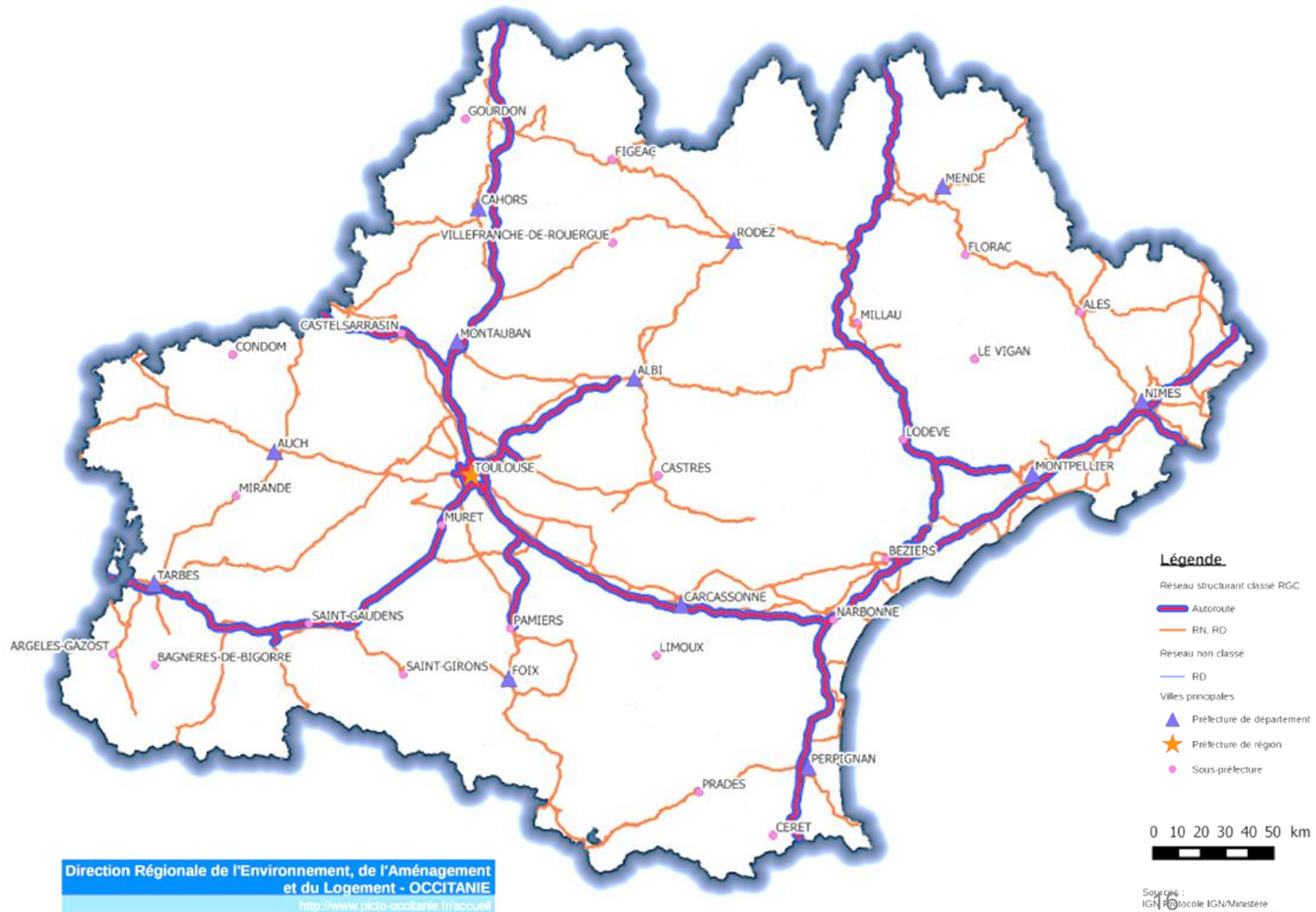
Des infrastructures routières support de flux internes et inter-régionaux (1/2)

Un réseau routier dense pour la desserte interne

L'Occitanie dispose d'un réseau routier de 144 042 km (dont 1 220 km d'autoroutes). Avec 1,95 km de route/km², elle affiche une **densité supérieure à la moyenne nationale** (source CEREMA).

Des liaisons performantes avec les régions frontalières et l'Espagne

Le maillage autoroutier avec l'A61, pour Toulouse et la desserte transversale et avec l'A9, pour la desserte du littoral, assure un haut niveau de service pour les métropoles de l'arc méditerranéen et les régions limitrophes. L'A9 permet une liaison performante avec l'Espagne et fait des Pyrénées-Orientales la porte d'entrée de l'Occitanie sur une liaison magistrale.



Des infrastructures routières support de flux internes et inter-régionaux (2/2)

Un territoire de passage avec des flux d'échanges dominants

Les flux de la région s'élèvent à près de 39 milliards de t.km, la plaçant au 6ème rang des régions en termes de flux origine-destination France, hors transit. Près de 85 % de ces flux transportés en région sont constitués de flux d'échanges.

Des flux internes quasi exclusivement routiers et polarisés entre l'aire urbaine toulousaine et l'arc méditerranéen

Les flux internes (interdépartementaux et entre départements de la région) sont dominés par la Haute-Garonne suivie du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.

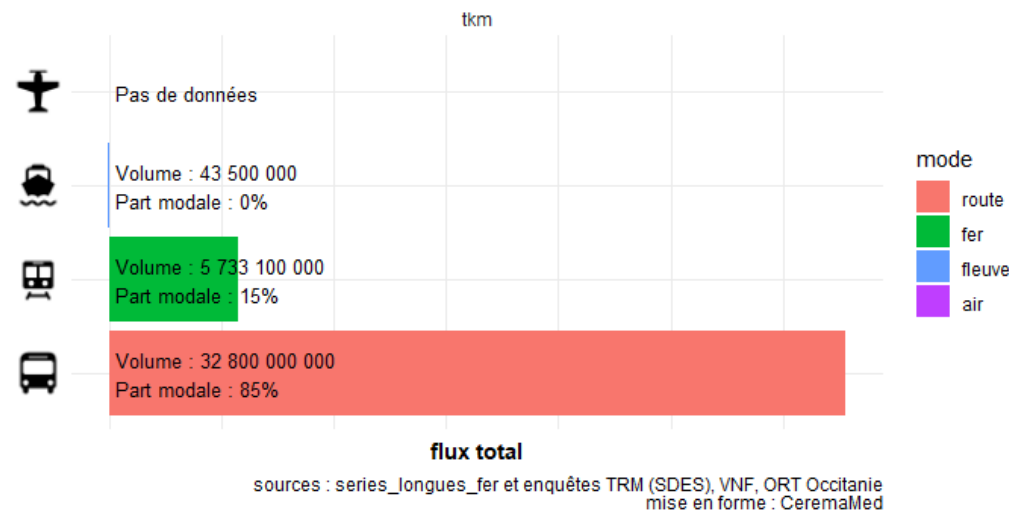
Une forte concurrence des PL étrangers

La position géographique de la région induit une forte concurrence des transporteurs étrangers, en particulier sur les flux internationaux.

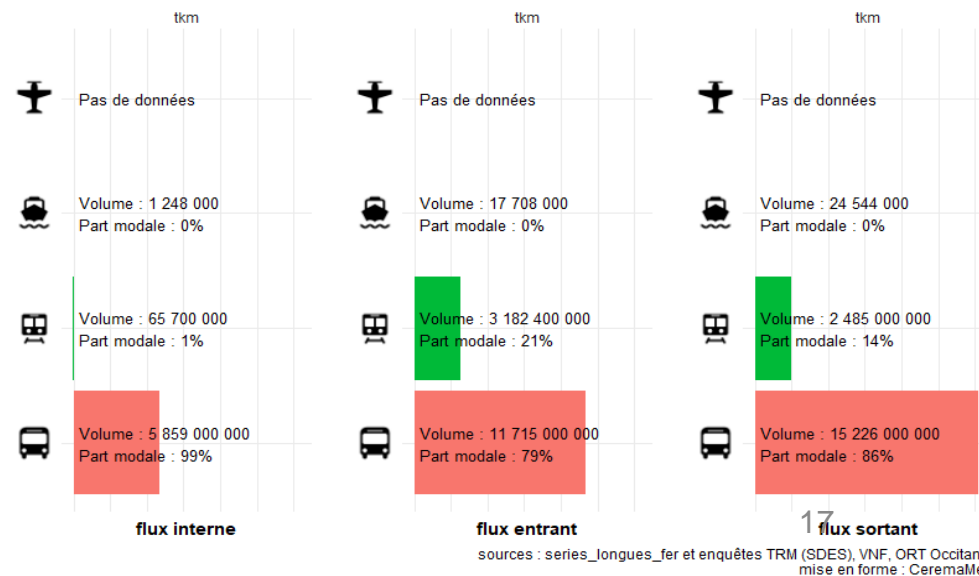
Une part modale du fer plus importante que la moyenne française dans les flux d'échanges

Si globalement la route capte 85 % des flux en t.km, le transport ferroviaire représente une part de marché notable. C'est notamment le cas sur les flux entrants (où sa part de marché s'établit à 21 % des t.km) ; ce taux élevé s'expliquant notamment par l'existence de liaisons ferroviaires sur longues distances.

Volume et part modale du transport de marchandises de la région Occitanie
Année 2021 - Transport national et international en Origine ou Destination France - Hors transit



Volume et part modale du transport de marchandises de la région Occitanie
Année 2021 - Transport national et international en Origine ou Destination France - Hors transit



Des flux inter-régionaux et internationaux concentrés sur le sud du territoire français et de l'Europe

Flux avec les autres régions

Hors flux internes, l'Occitanie échange majoritairement avec les régions limitrophes : Nouvelle-Aquitaine, PACA et Auvergne-Rhône-Alpes. Des flux non négligeables sont également réalisés avec les régions Hauts-de-France et Ile-de-France.

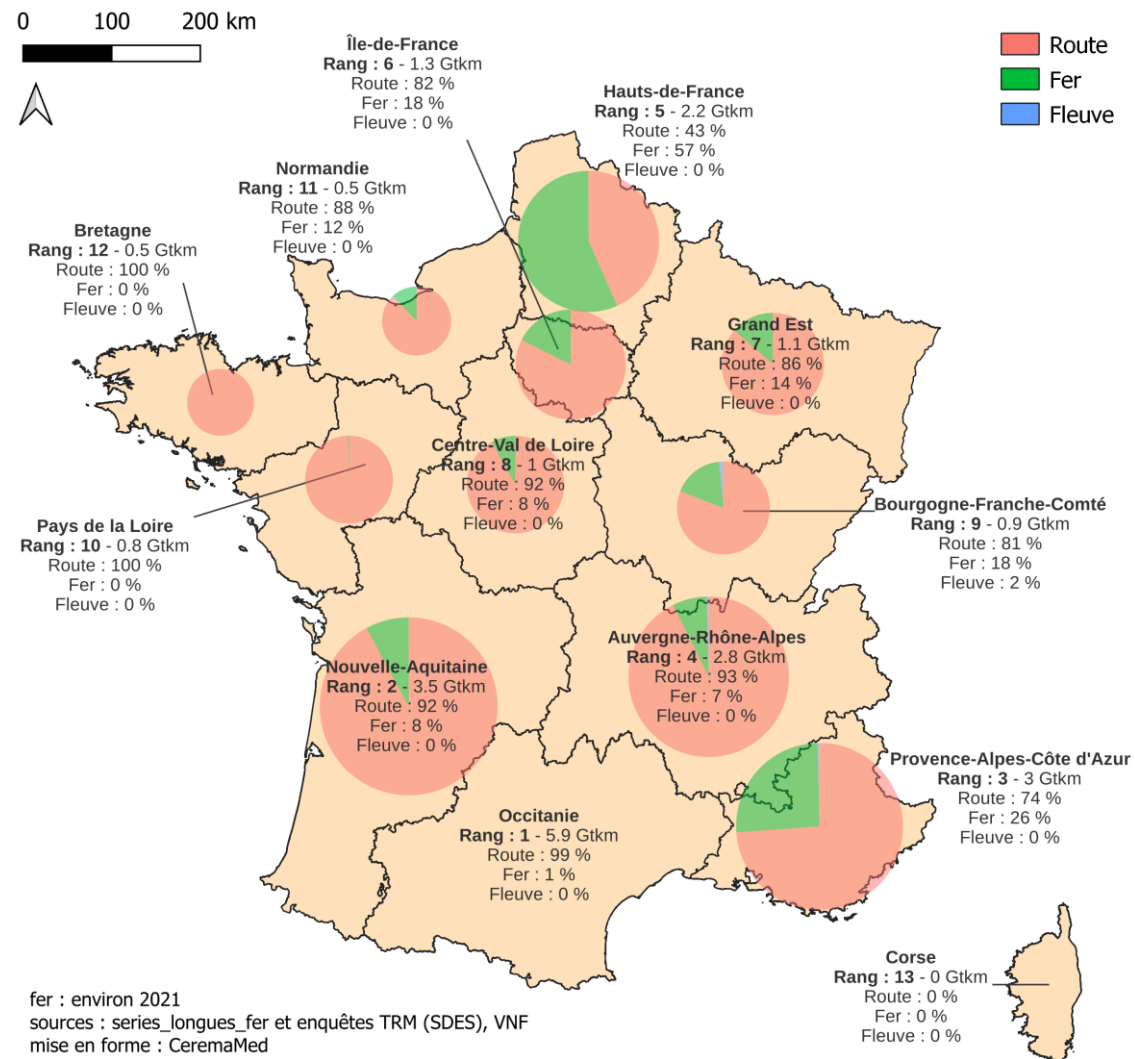
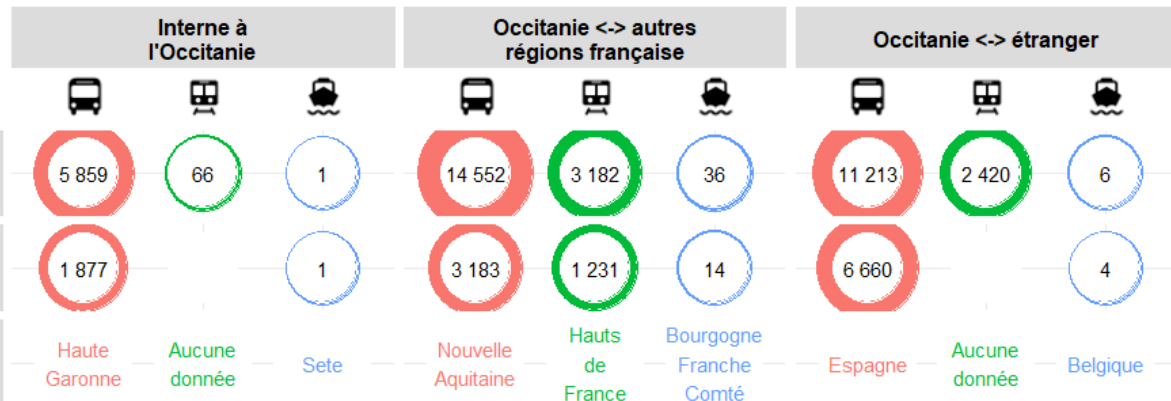
Le mode ferroviaire présente une part de marché remarquable au sein des échanges avec les Hauts-de-France (57 %) et PACA (26 %, malgré des distances relatives proches).

Le mode fluvial permet de capter des flux de l'Est, depuis la Bourgogne-Franche-Comté jusqu'en Belgique.

Flux d'échanges international bilatéraux

Les échanges de l'Occitanie avec les pays étrangers sont principalement organisés en mode routier (pas de données sur les autres modes), et avec l'Espagne et le Portugal, pour près de 6,7 milliards de t.km.

Tkm (million)



*environ 2021 pour le fer
sources : series_longues_fer et enquêtes TRM (SDES), VNF, ORT Occitanie
mise en forme : CeremaMed

Des enjeux multimodaux au service du territoire et de la décarbonation



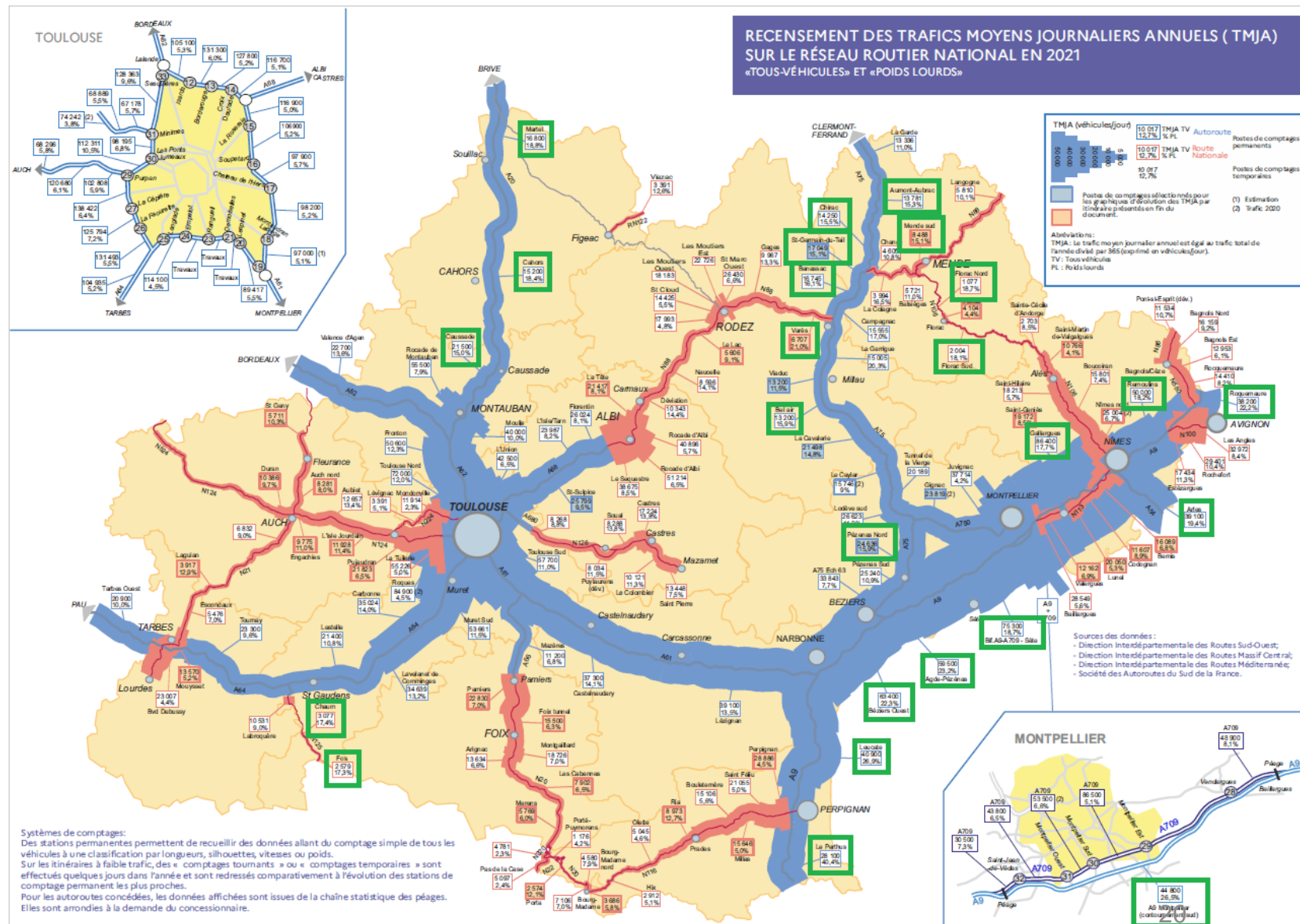
L'urgence d'une logistique durable sur un territoire traversé par un corridor européen

Plus de 11 000 Poids Lourds/jour au Perthus

Gateway sur un corridor d'échanges intenses entre la France et la Péninsule Ibérique et entre la péninsule et l'Europe, la région enregistre des trafics considérables aux frontières de l'Espagne :

- au Perthus majoritairement (11 000 PL/jour)
- mais également (dans des proportions certes moindres) sur les passages intérieurs (environ 200 PL/jour au Pas de la Case et à Puigcerda).

Ces trafics totaux multidirectionnels (Péninsule Ibérique notamment vers l'Allemagne, l'Italie et le Benelux), font des alternatives à la route (transport combiné, autoroutes ferroviaires et autoroutes maritimes) des enjeux majeurs. Ils confèrent un rôle central au dispositif intermodal rail-route du Boulou et de Perpignan et à leur capacité de croissance.



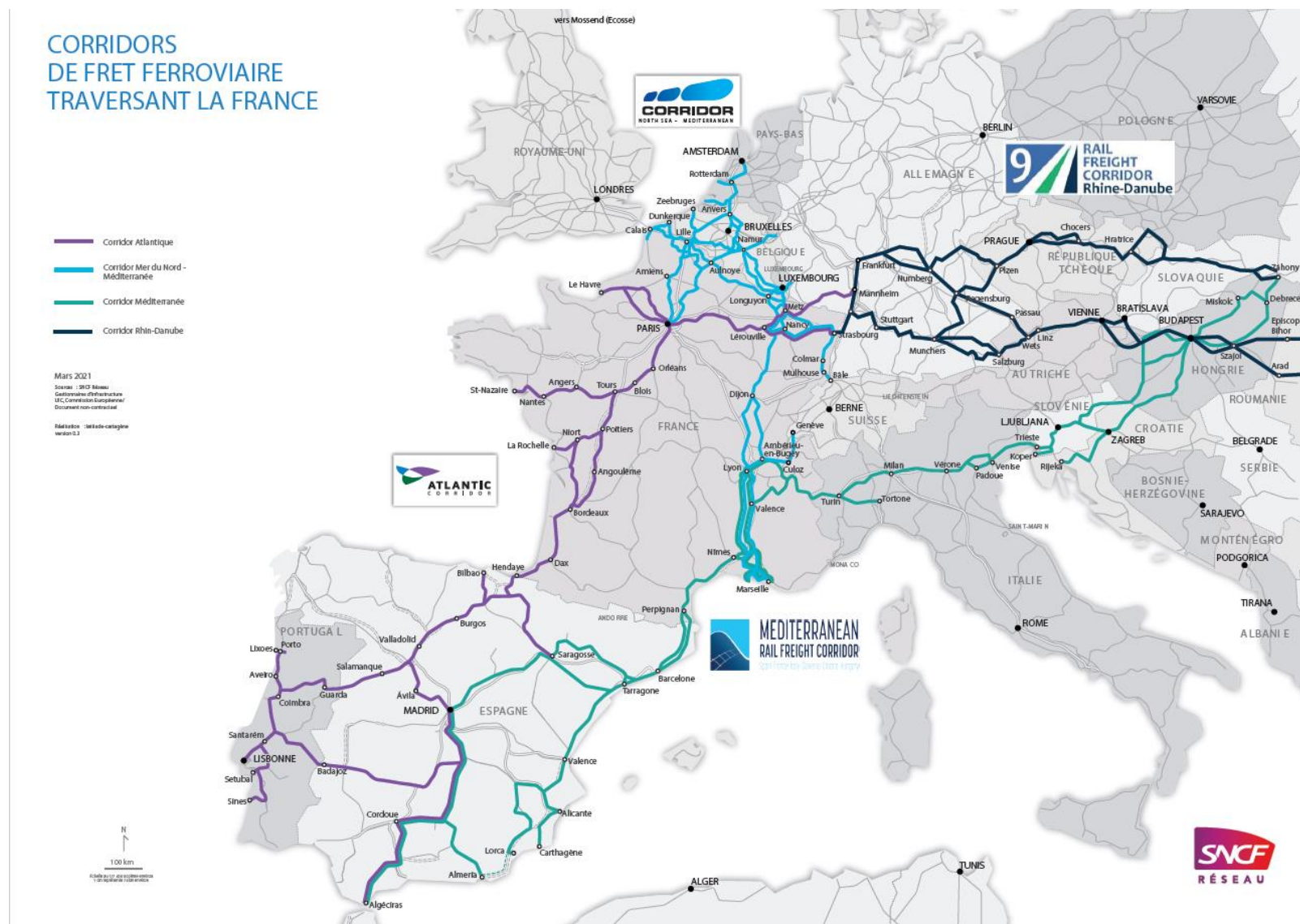
Un réseau ferroviaire Nord – Sud

2 600 km de voies ferroviaire (source SDES 2019)

Le réseau ferroviaire régional présente des caractéristiques contrastées avec :

- une densité d'infrastructures ferroviaires inférieure à la moyenne nationale (près de 36 km/km² contre environ 50 km/km² en France),
- un pourcentage de lignes électrifiées (61%) supérieure à la moyenne nationale (58 %),
- une part plus importante de lignes à voie unique (57 % des km contre 39 % au niveau national).

La ligne littorale est l'axe principal permettant la connexion aux grands territoires économiques et aux ports nationaux et européens. Elle est intégrée au **corridor européen de fret ferroviaire Mer du Nord – Méditerranée**.



Un territoire riche en équipements ferroviaires et multimodaux (1/2)

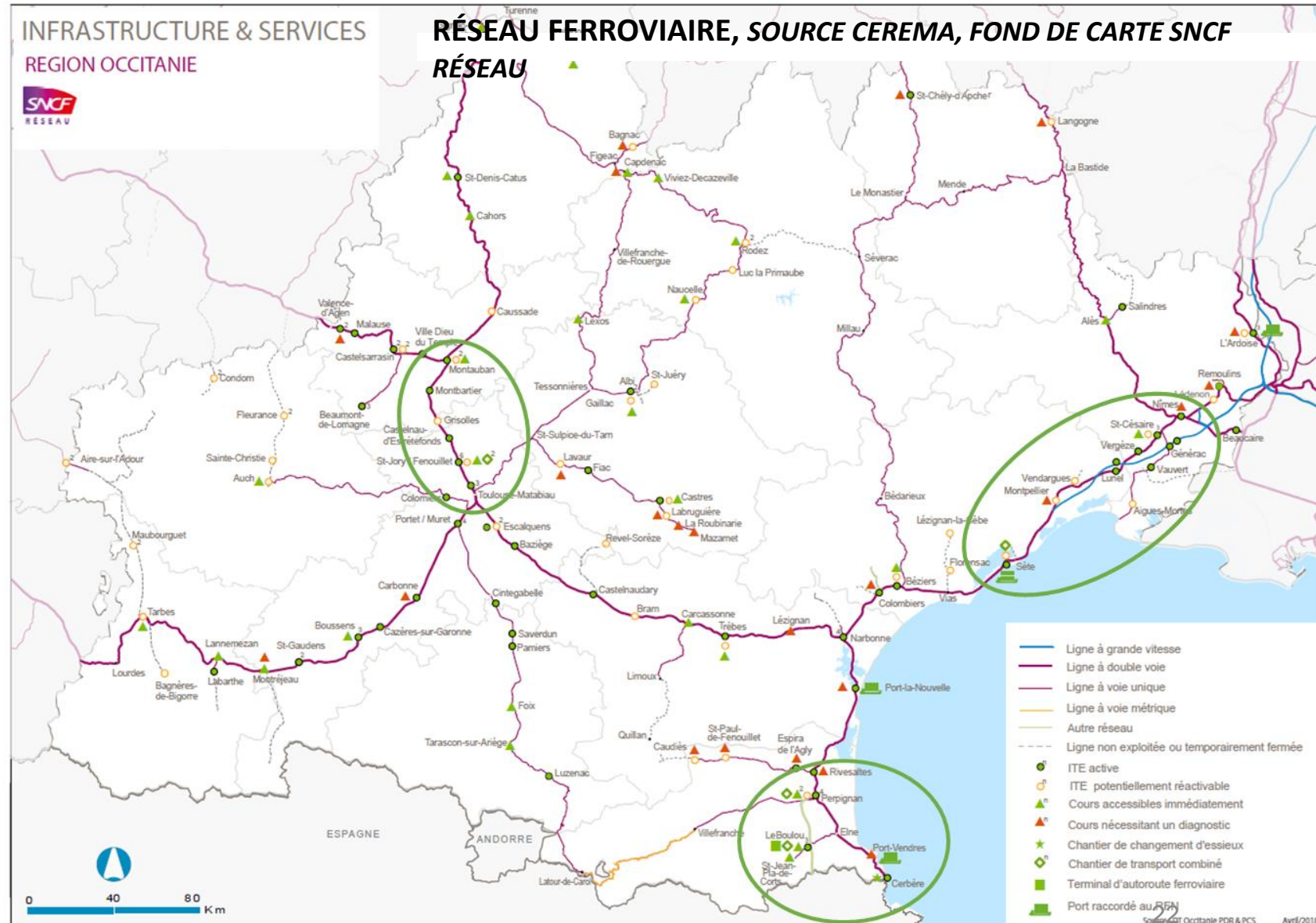
45 Installations Terminales Embranchées (ITE) exploitées (source CEREMA, 2022)

Le territoire compte 75 ITE actives (sous convention), en partie situées sur voies uniques. Seules 45 ITE sont exploitées pour des trafics à dominante industrielle (côte méditerranéenne sud) et à dominante agroalimentaire (autour de Toulouse).

Trois pôles multimodaux majeurs

Les équipements multimodaux se concentrent autour de trois pôles :

- Toulouse – Montauban, intégrant le chantier combiné rail-route de Toulouse.
- Le Boulou – Perpignan – Cerbère intégrant les terminaux combinés et d'autoroute ferroviaire du Boulou et de Perpignan, le chantier de changement d'essieux de Cerbère et le MISC de Perpignan dont la desserte ferroviaire est un enjeu
- Sète – Montpellier – Nîmes intégrant notamment le terminal ferroviaire de Sète (vrac, conteneurs, remorques) et le port.



Un territoire riche en équipements ferroviaires et multimodaux (2/2)

Des terminaux sur chacun des trois espaces logistiques majeurs de la région

Les terminaux intermodaux jouent un rôle important dans la desserte du territoire et dans la captation des flux de transit (une part importante de l'hinterland des chantiers du Boulou et de Perpignan est située en Espagne).

Les terminaux régionaux sont complémentaires par leur positionnement, leur offre et les acteurs présents. Ils proposent un ensemble de solutions intermodales : combiné rail-route traditionnel, P400 et liaisons d'autoroutes ferroviaires.

Ces solutions connectent la région avec les autres grandes régions françaises, les ports et les grands espaces logistiques européens.

Terminal du Boulou

7 A/R par jour de/vers Bettembourg, Calais, Anvers, Poznan, Rostock, Kiel

- **100 000 UTI** (2/3 de semi-remorques, 1/3 caisses-mobiles)
- Des trains mixtes opérés par Viia et pour partie manutentionnés par Ambrogio (caisses-mobiles)
- Un projet d'accroissement de la capacité de la gare

Sète

- **10 A/R par semaine vers Calais, Bettembourg, Valenton**
- **Environ 10 000 UTI**
- Des trains opérés par Viia

Terminal de Perpignan - PSCCT

- **7 A/R par jour de/vers Calais, Paris, Dourges, Anvers, Kaldenkirchen, Sarrebruck, Anvers**
- **52 469 UTI** (34 % de semi-remorques, 56 % caisses-mobiles)
- Des trains opérés par Novatrans, CargoBeamer, Hupac, DB Cargo

Terminal de Toulouse Fenouillet-Saint Jory

- **6 A/R par jour de/vers Le Havre, Anvers, Fos-Marseille, Rotterdam, Valenton, Lille**
- **12 500 UTI (données partielles)**
- Des trains opérés par Naviland Cargo et T3M

source CEREMA

Un corridor et un axe de connexion Est-Ouest fortement sollicités

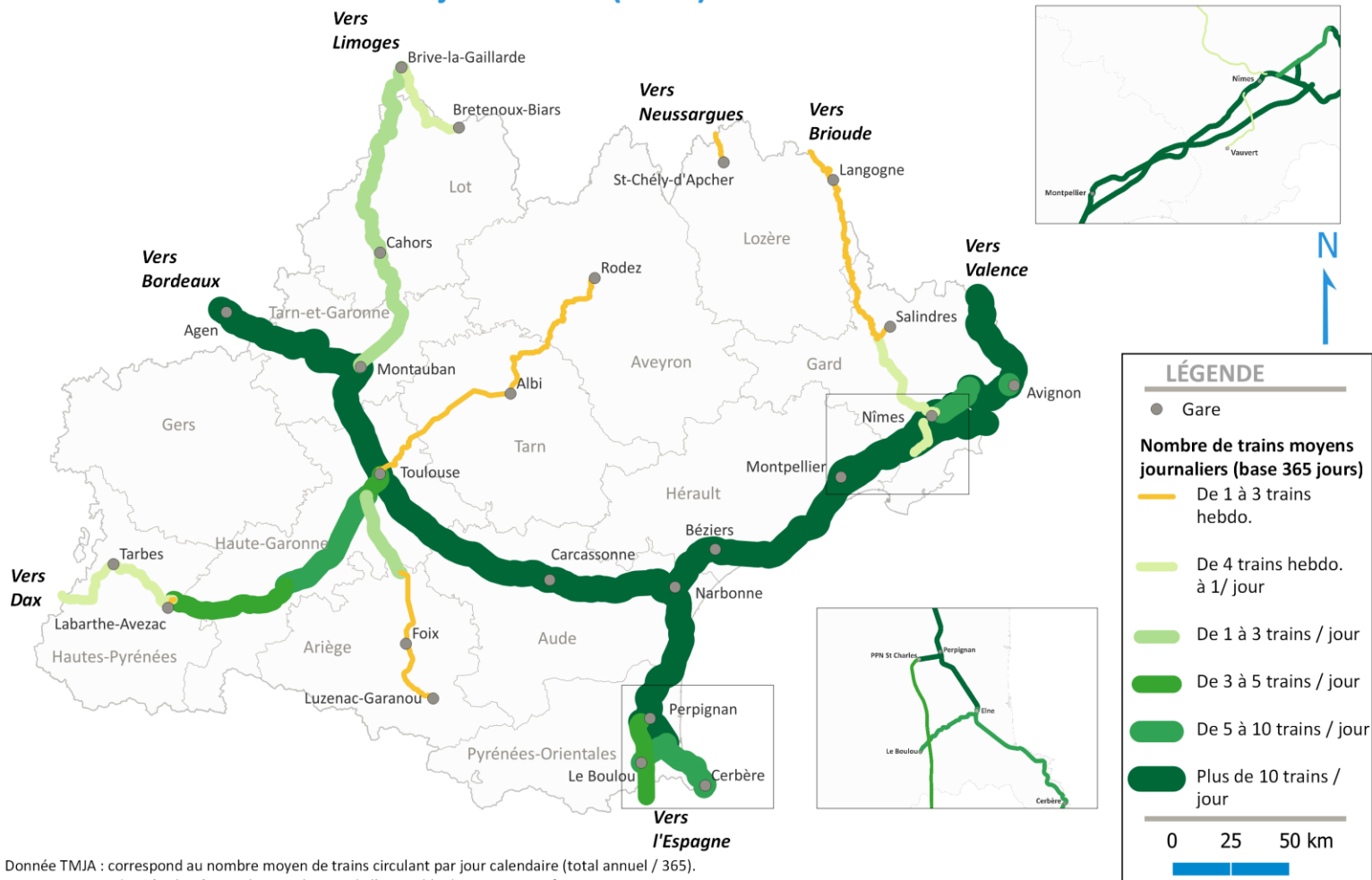
En Moyenne 107 trains (voyageurs et fret) circulent chaque jour entre Nîmes et Narbonne, 66 entre Narbonne et la frontière espagnole, 61 entre Narbonne et Toulouse et 71 entre Narbonne et Montauban.

Avec **une vingtaine de trains par jour sur plusieurs sections** (21 entre Nîmes et Narbonne, 23 entre Narbonne et le Boulou, 18 entre Narbonne et Toulouse et 20 entre Toulouse et Montauban), le fret représente entre 20 et 30 % des circulations mais 35 % des circulations sur la section Narbonne – Le Boulou. Les autres axes, essentiellement de desserte locale, sont moins fréquentés de sorte qu'apparaît **une forte dichotomie entre les lignes locales et les grands axes de connexion avec la péninsule ibérique et les régions frontalières (Nouvelle-Aquitaine / PACA).**

L'importance des trafics totaux de fret, notamment en transit, induit un **enjeu de capacité** pour de nouveaux trafics régionaux, pour le déploiement de nouvelles offres et pour la robustesse des sillons.



Trafic fret en Occitanie, en nombre de trains moyens journaliers (2019)



Donnée TMJA : correspond au nombre moyen de trains circulant par jour calendaire (total annuel / 365).
Source : LERINS, données basées sur les circulations de l'ensemble des entreprises ferroviaires, en 2019.

Un territoire portuaire ouvert vers le Monde

Des ports maritimes bien intégrés à l'économie régionale

Pour la plus grande partie de ses échanges extérieurs, notamment conteneurisés, l'Occitanie dépend des grands ports maritimes extérieurs à la région et notamment Marseille.

Mais avec Port-Vendres, Port-la-Nouvelle et Sète-Frontignan, l'Occitanie compte trois ports maritimes de commerce d'envergure régionale. La région propriétaire des ports de Sète et Port-la-Nouvelle investit depuis plusieurs années sur ses 2 ports notamment dans le cadre du Plan littoral 21.

Laudun-l'Ardoise, site fluvial à vocation industrielle

Le port traite 123 000 tonnes pour deux industriels. A proximité d'une friche industrielle, le port de Laudun-l'Ardoise fait l'objet d'une étude menée sous le pilotage CNR destinée à identifier les potentiels trafics et à réfléchir sur des aménagements futurs.

Port de Sète

- **Propriété de la Région**
- **5,3 millions de tonnes**
- Des trafics terrestres réalisés à 83 % par la route, 15 % par le fer, 2 % par le fleuve
- Port polyvalent : vracs liquides et solides, divers (conteneurs, animaux vivants, pâte à papier ou véhicules)
- Secteurs en développement : clinker, remorques, conteneurs, bio-carburant, éoliennes, bétail
- Import 3,6 Mt / Export 1,7 Mt

Port de Laudun-l'Ardoise

- **Propriété CNR**
- **0,14 millions de tonnes**
- Houille et quartz (usine Ferropem) : 110 000 T
- Sables et graviers (usine Lafarge) : 34 000 T

Port de Port-la-Nouvelle

- **Propriété de la Région**
- **1,5 million de tonnes**
- Des trafics terrestres réalisés à 100 % par la route
- Port spécialisé dans les produits pétroliers/liquides (1,1 Mt), les céréales (0,1 Mt), les vracs secs et conventionnels (0,3 Mt)
- Import 1,3 Mt / Export 0,2 Mt

Port de Port-Vendres

- **Propriété du Département**
- **0,3 million de tonnes**
- Des trafics terrestres réalisés à 89 % par la route, 13 % par le fer, 0 % par le fleuve
- Port spécialisé dans les fruits et légumes (0,2 Mt de bananes en 2019)
- Import 0,26 Mt / Export 0,05 Mt

source CEREMA

Des besoins fonciers à concilier avec sobriété



Une géographie logistique métropolisée et littorale, par ailleurs structurée par les axes routiers magistraux

Des surfaces logistiques (de plus de 5 000 m²) qui représentent plus de 4,7 millions de m²

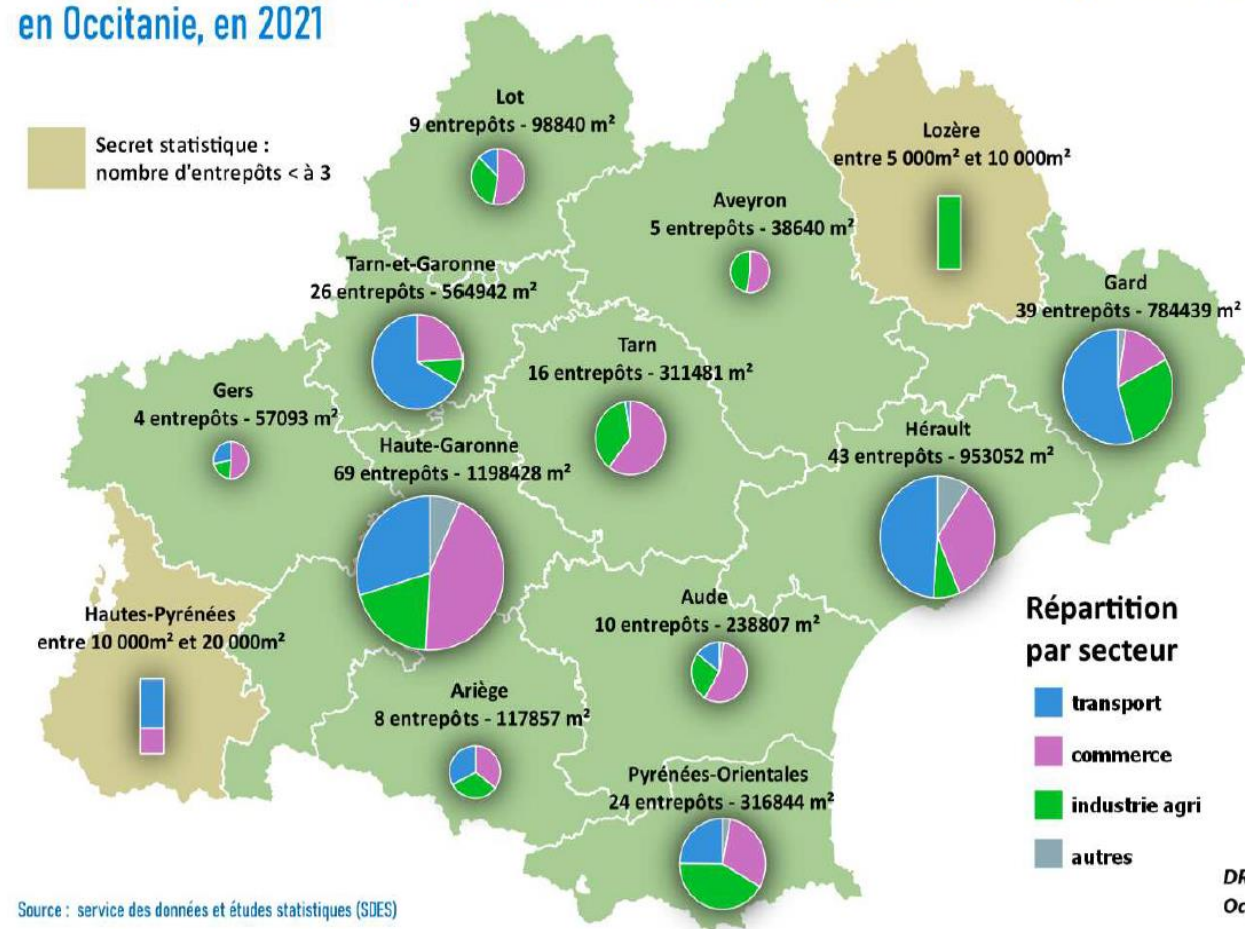
La Haute-Garonne est le plus grand territoire logistique de la région avec environ 25 % des surfaces logistiques. L'espace Haute-Garonne – Tarn-et-Garonne polarisé autour de l'axe Toulouse – Montauban représente à lui seul près de 38 % des surfaces logistiques régionales (pour moins de 14 % de la superficie régionale mais 28 % de sa population).

Symbole d'une région doublement polarisée, l'Hérault et le Gard au sein de l'axe littoral, représentent 37 % des surfaces. Plus globalement, les départements littoraux concentrent près de 49 % des surfaces logistiques régionales (pour 30,5 % de la superficie de la région mais 46% de sa population).

Des profils de territoire différents

Le Gard, l'Hérault et le Tarn-et-Garonne présentent la spécificité d'être des territoires où la logistique externalisée et les fonctions de transport pour compte d'autrui sont les plus importantes en pourcentage des surfaces logistiques départementales. Tous les autres territoires, et en particulier les petits territoires logistiques, constituant des territoires ruraux (Aveyron, Lot, Tarn), montrent une logistique d'abord internalisée et une forte présence de la logistique agro-alimentaire (Aveyron, Lot, Tarn) et du commerce. C'est également le cas de la Haute-Garonne (avec notamment la présence des grands distributeurs) et des Pyrénées-Orientales avec la présence historique du marché international de Perpignan Saint-Charles

Surfaces des entrepôts et plates-formes logistiques de plus de 5000 m², par secteurs en Occitanie, en 2021



Source : service des données et études statistiques (SDES)

DREAL
Occitanie

Un parc classe A et B concentré sur le littoral et l'espace Toulouse - Montauban

Un parc d'entrepôts classes A et B et de messagerie (> 10 000 m²) de 2,4 millions de m²

A la fin mars 2023, 1,4 million de m² de plateformes logistiques existantes ou en construction étaient recensés dans le bassin toulousain, qui concentre les principaux parcs logistiques de l'Occitanie.

Au nord de Toulouse, les entrepôts sont ainsi principalement implantés dans les pôles, relativement récents, de Montbartier et Castelnau d'Estretfonds (Eurocentre).

A l'ouest, c'est la spécialisation en aéronautique qui stimule le marché (développements récents de plateformes dans le pôle de Cornebarrieu). Les zones logistiques du sud toulousain s'avèrent plus diffuses avec néanmoins des opérations neuves (Pierre Fabre à Muret, Lidl à Baziège, Socamil à Castelnaudary).

1,2 million de m² de plateformes logistiques étaient par ailleurs recensés dans l'ancienne Région Languedoc-Roussillon, essentiellement concentrés sur la côte, en bordure de l'A9. On recense près d'une quarantaine de plateformes de plus de 10000m² sur cet espace languedocien, localisées à proximité des grands pôles urbains (Nîmes-Garons, Montpellier-Vendargues, Béziers, Narbonne et Perpignan). (source AFILOG-Arthur Lyod)

Région Occitanie : un parc de 2,6 millions de m²



Sources : estimations Arthur Lyod Research

Une dynamique logistique à concilier avec un enjeu de sobriété

Une dynamique logistique immobilière forte mais qui se conjugue avec des phénomènes de pénurie

La région Occitanie a enregistré une forte progression de son parc (+21 % en seulement 5 ans) en lien notamment avec de grandes opérations portées par des acteurs de la grande distribution (Socamil, Easydis, Intermarché, ...).

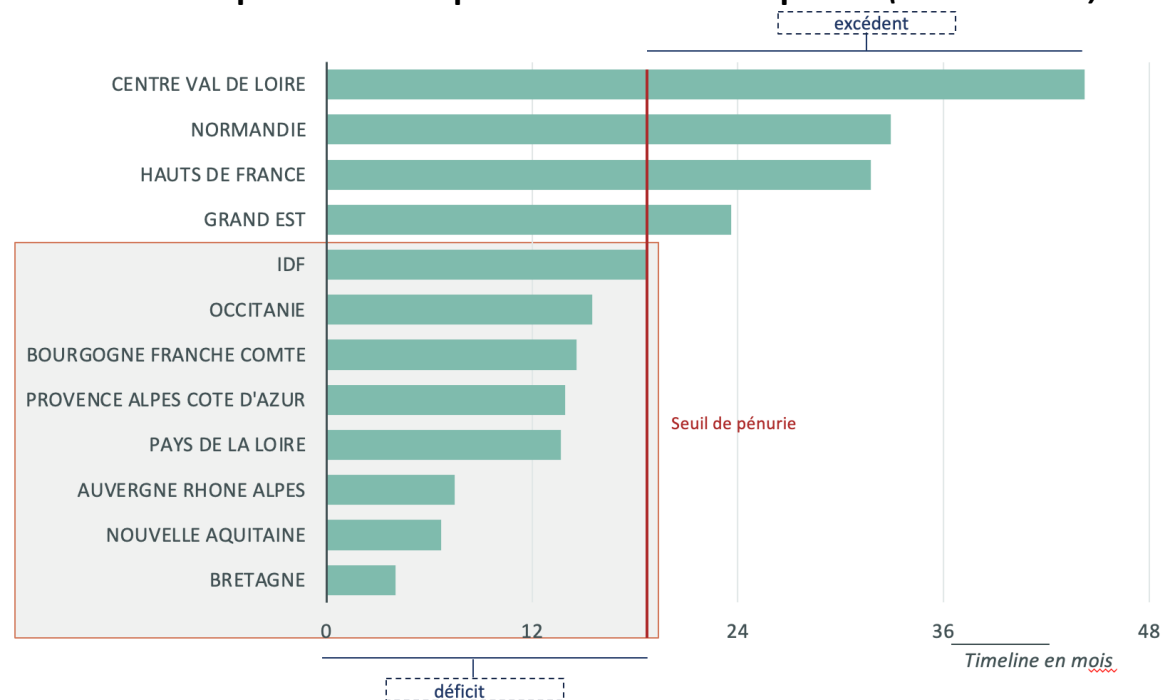
Ils ont également été dynamisés par des prestataires logistiques (Denjean, ID Logistics, K+N,...) , des grossistes (TOPTX, HBF,...) et des industriels (Airbus, Pioneer,...). (source AFILOG-Arthur Lyod)

Une région sous tension

Si la dynamique logistique a été forte, il existe une pénurie foncière et les preneurs ne trouvent pas aujourd'hui de solutions à des besoins immobiliers urgents. (source AFILOG-Arthur Lyod)

Avec un indicateur de capacité d'absorption de la demande placée inférieur à 18 mois (nombre de mois de consommation de surfaces avant de faire face à une pénurie totale des stocks), l'Occitanie fait partie des régions sous tension foncière.

Indicateur de capacité d'absorption de la demande placée (source AFILOG)



Un besoin foncier à 2030 de 170 000 à 212 500 m² par an

A horizon 2030, 85 000 m² d'entrepôts devraient être construits par an (en particulier dans le bassin toulousain) pour reconstituer le parc actuel compte tenu de l'obsolescence des entrepôts. Cette dynamique est proche de la demande placée de surfaces neuves ces dernières années.

Le besoin foncier serait à 2030 de 170 000 à 212 500 m² par an (source AFILOG-Arthur Lyod).

Ces besoins induisent plusieurs enjeux :

- de compacité et de formes immobilières,
- de sobriété et d'identification de fonciers mobilisables (friches, entrepôts inexploités, délaissés,...)

Des enjeux d'aménagement et de multimodalité

Une dynamique logistique immobilière forte mais qui se conjugue avec des phénomènes de pénurie

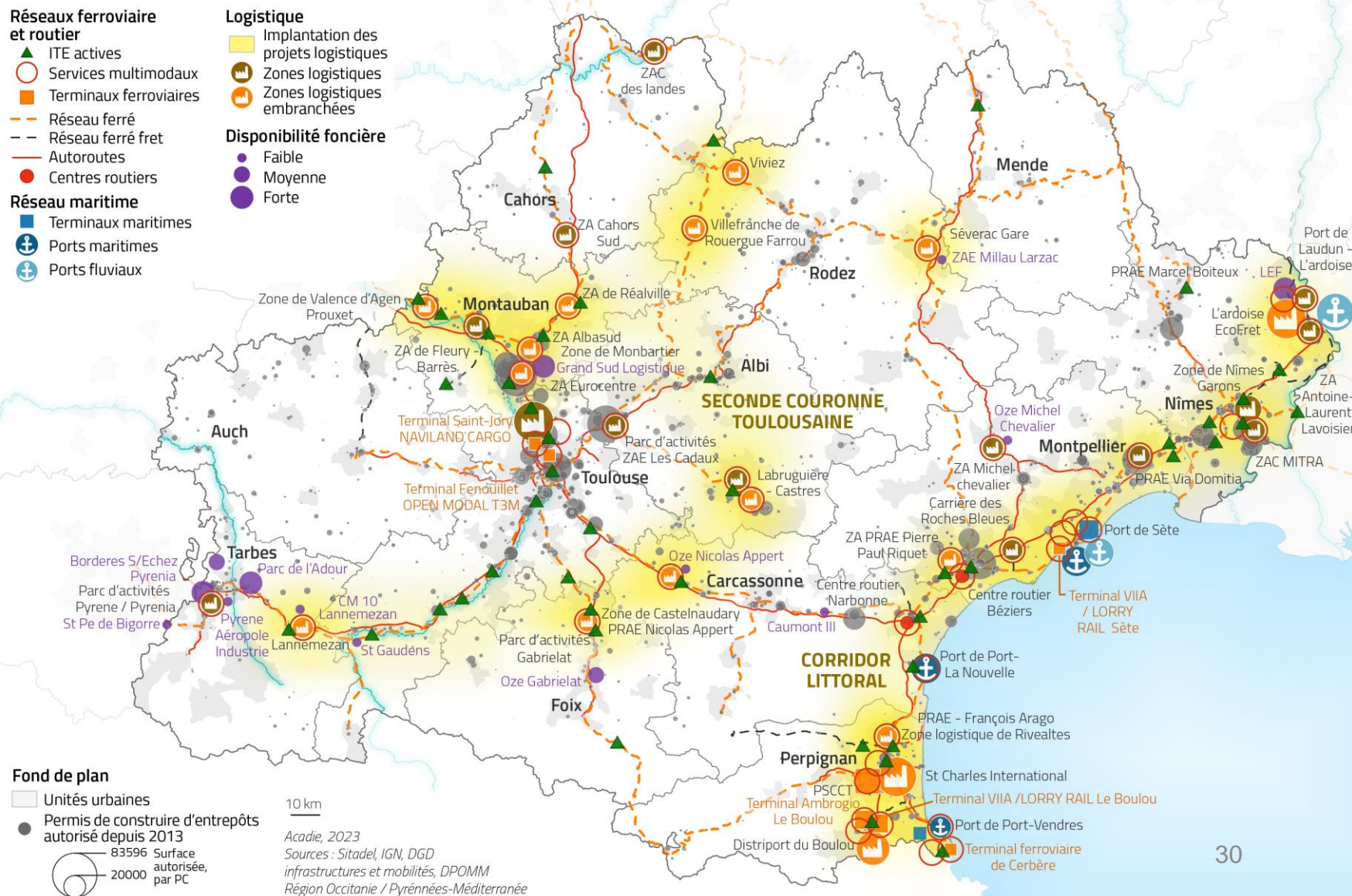
La carte ci-contre confirme les éléments présentés précédemment :

- une polarisation (autour de Toulouse - avec un desserrement sur une seconde couronne toulousaine, l'axe méditerranéen et le pôle Perpignan – Le Boulou ;
- le caractère multimodal de la région avec des portes d'entrée multi et intermodales sur les axes magistraux mais également sur des axes secondaires, en particulier Toulouse-Tarbes et Toulouse-Foix, où le mode ferroviaire porte des enjeux de desserte des industries locales.

Le SRADDET Occitanie est en cours de modification afin d'intégrer les nouveautés réglementaires et notamment les dispositions de la Loi climat et Résilience. La carte ci-contre est donc susceptible d'évoluer.

SRADDET - Volet logistique : Territorialisation des implantations logistiques

Document de travail



La logistique génératrice d'emplois



Une logistique créatrice d'emplois (source INSEE)

95 100 emplois logistiques représentant 5,6 % de l'emploi salarié régional

La logistique représente en 2018, 95 100 emplois dont 30 % concernent des emplois dans les fonctions de transport et 70 % dans les fonctions de l'entreposage et de la manutention. La part de l'emploi logistique dans l'emploi salarié privé total est toutefois inférieur au niveau national (autour de 8 %).

50 % des emplois logistique internalisés

Les emplois logistiques sont exercés à **parts égales au sein des entreprises du transport et de la logistique (compte d'autrui) et du compte propre (entreprises extérieures à ce secteur).**

28 % des emplois logistiques sont exercés au sein d'entreprises du commerce et 15 % au sein d'entreprises industrielles.

46 % sont des emplois ouvriers et 70 % sont des emplois ouvriers et employés

25 métiers (hors fonctions support) sont rattachés à la logistique (d'emplois de manutention aux emplois d'encadrement). La logistique demeure une activité de main d'œuvre avec **46 % ouvriers** (chauffeurs routiers, conducteurs d'engins, magasinier,...), **49 % d'emplois correspondant à un niveau CAP/BEP** et 65% d'emplois à un niveau inférieur au BAC.

La répartition des emplois selon la catégorie socio-professionnelle n'est pas une spécificité régionale et est proche de la moyenne nationale.

Un défi d'image et de conditions de travail pour des métiers en tension

Avec une proportion de salariés de plus de 50 ans supérieure à la moyenne nationale (34,2 % contre 31,8 % France), la logistique doit déjà faire face au défi du renouvellement de ses effectifs et ce mouvement s'accroîtra à l'avenir.

Tous les métiers sont en tension mais c'est en particulier le cas des conducteurs et des ouvriers qualifiés/non qualifiés de la manutention. Si les offres sont importantes (la conduite longue distance figure parmi les 15 métiers qui concentrent en région le plus d'offres), la logistique souffre d'un déficit d'image. Les raisons en sont multiples et tiennent à la fois à des éléments objectifs (horaires décalés, éloignement des lieux de travail et mauvaise accessibilité, conditions de travail et de rémunération) et à une mauvaise connaissance de la réalité des métiers.

Des emplois qui évoluent

La digitalisation, l'automatisation, le verdissement (conduite éco-responsable), la dimension stratégique et le sens du service, l'explosion des livraisons de colis font évoluer les métiers de la logistique.

Les enjeux de formation aux métiers et aux compétences (dont les soft-skills), de construction de parcours au sein des entreprises, de rencontres entre les entreprises et les jeunes et les demandeurs d'emplois, d'amélioration des conditions de travail et d'accès aux sites logistiques, de féminisation des effectifs,... sont majeurs et appellent un engagement de tous les acteurs.

Les emplois du secteur logistique & transport (source INSEE)

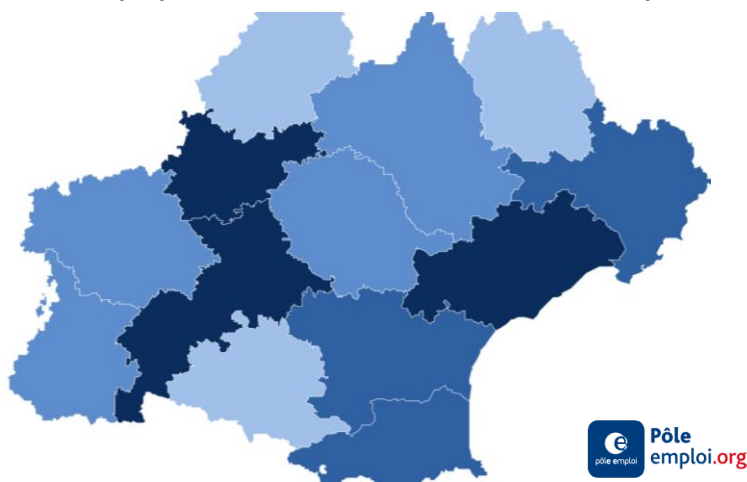
Des emplois polarisés

La localisation des emplois logistiques épouse, sans surprise, la géographie de la logistique marquée par une métropolisation, une polarisation sur le littoral et autour des axes routiers structurants.

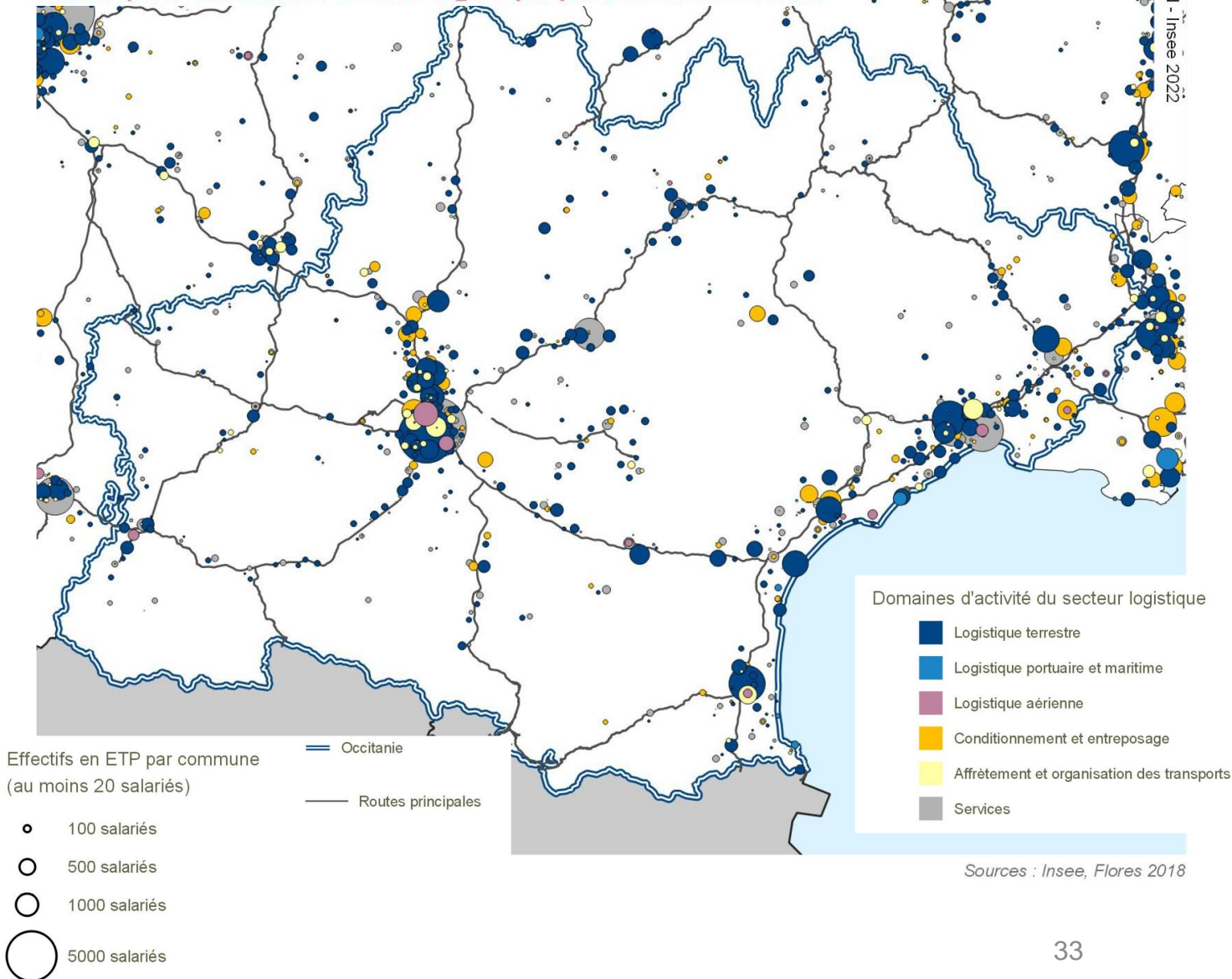
Une tension particulièrement forte en Haute-Garonne

Trois départements concentrent le plus grand nombre de projets de recrutement dans le secteur du transport et de la logistique (source BMO) : la Haute Garonne (plus de 30 % des projets de recrutement), l'Hérault (17 %), le Tarn et Garonne (12%). Mais c'est dans le Tarn et Garonne (92 % de difficultés à recruter), l'Aveyron et la Lozère (mais chacun avec un nombre restreint de projets) que la tension est la plus forte.

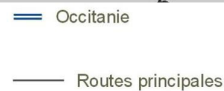
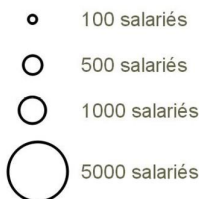
Nombre de projets de recrutement 2023, secteur Transport et Logistique



Les emplois salariés du secteur logistique par domaines en 2018



Effectifs en ETP par commune (au moins 20 salariés)

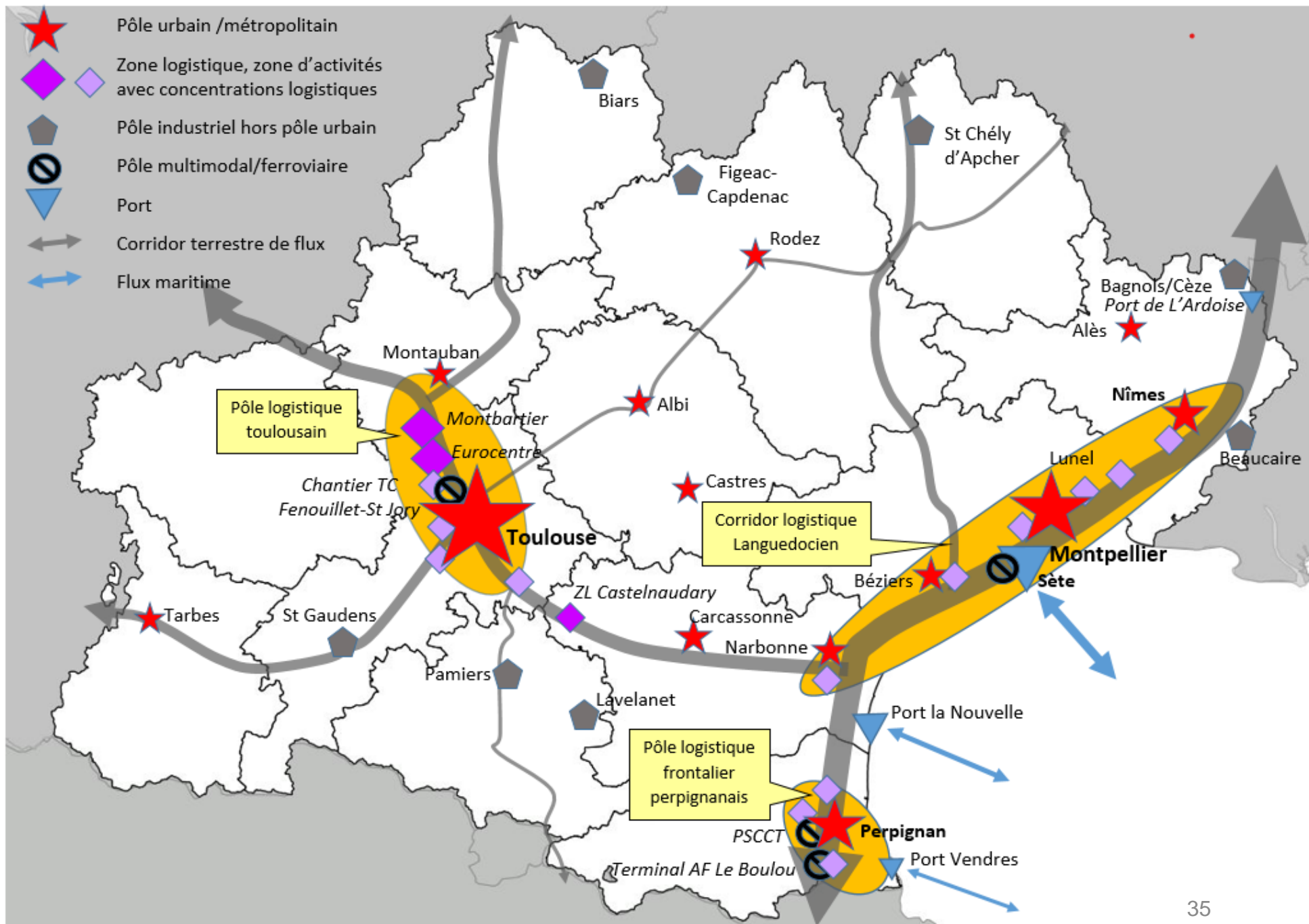


Sources : Insee, Flores 2018

Carte de synthèse



Trois pôles logistiques à enjeux intermodaux et fonciers



Les enjeux de la conférence

Nécessité d'une structuration des acteurs privés et publics afin de répondre aux besoins de la filière et de concilier les contraintes territoriales

Nécessité d'un système logistique régional performant d'un point de vue qualitatif, sociétal, environnemental et économique, en tirant parti des atouts du territoire

Nécessité d'identifier, qualitativement et quantitativement, d'une part, les besoins logistiques du territoire et, d'autre part, les réponses foncières à ces besoins

Enjeux

- Répondre à l'objectif ZAN, en conciliant développement économique et gestion raisonnée des espaces fonciers logistiques
- Quantifier et localiser les besoins futurs, en préservant le foncier adapté à la logistique
- Faciliter les implantations et favoriser l'insertion des sites logistiques dans leur environnement
- Plateformiser pour rendre plus performant
- Établir une cartographie "opérationnelle" de l'offre foncière logistique, pour l'intégrer dans les documents de planification

Table-ronde *La logistique et la sobriété foncière*

- EPF Occitanie, Madame Sophie Lafenêtre
- METROPOLE DE TOULOUSE, Monsieur Jean Salvignol
- AEW immobilier logistique/ Afilog, Monsieur Ludovic Bernini

Animateur, Philippe Duong, Inddigo

Enjeux

- **Accélérer la transition écologique dans les transports : report modal (ferroviaire, fluvial), massification, décarbonation et verdissement de la flotte de véhicules**
- **Moderniser les infrastructures existantes et développer les équipements multimodaux (ferroviaires et portuaires), tout en adaptant les modèles de gouvernance**
- **Promouvoir la multimodalité et la logistique urbaine, à travers l'animation territoriale**

Table-ronde *La logistique au service de la transition écologique*

- PSCCT, Monsieur Eric Gilbert
- EPR Port de Sète, Monsieur Arnaud Rieutort
- Open Modal, Monsieur Jean-Claude Brunier
- DREAL Occitanie, Monsieur Hervé Ditchi

Animateur, Philippe Duong, Inddigo

Enjeux

- Favoriser l'échange d'expériences et de bonnes pratiques
- Montrer la richesse des idées et des actions en région
- Montrer la contribution de la logistique à la réindustrialisation de la région
- Montrer des réalités diversifiées

Les champions de la logistique en Occitanie au service du développement économique et de la réindustrialisation, témoignages

CLUSTER TEN LOG, Monsieur François de Bertier

VIIA, Monsieur Christian Morin

LOG'IN, Monsieur Damien Roybon

Animateur, Philippe Duong, Inddigo

Pour aller plus loin

Une région d'expertises pour aller plus loin

Site internet DREAL Occitanie www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

Site internet Région Occitanie : www.laregion.fr

Site internet TENLOG : www.tenlog.fr

Inddigo a accompagné la DREAL et la Région Occitanie, associées à Tenlog, pour la préparation et l'animation de la Conférence Régionale de la Logistique en Occitanie.

Ressources sur le foncier (liste non exhaustive)

- Atlas des entrepôts 2015 (SDES)
- Cartofriches 2020 (Cerema)
- Territoires de logistique (Sites "clés en main" - CILOG)
- Etude Arthur Llyod (Besoins fonciers 2022)
- Cartographie interactive des zones logistiques (Tenlog)

Ressources sur la transition écologique et la multimodalité (liste non exhaustive)

- Carte des stations de recharge (site Tenlog)
- Aides à la transition énergétique (site Tenlog)
- Stratégie nationale fret ferroviaire et stratégie nationale portuaire (site MTES)
- Plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF – SNCF Réseau)
- Base ITE 3000 (Cerema)
- Plan d'aide au report modal (PARM – VNF)

www.ademe.fr

www.cerema.fr

www.interlud.green

www.ort-occitanie.com

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

www.psef.sncf-reseau.fr / www.sncf-reseau.fr

www.vnf.fr