

La logistique et les ZAE

FOCUS THEMATIQUE DU FONCIER ECONOMIQUE REGIONAL OCTOBRE 2019

EDITO

Cette publication est réalisée dans le cadre de la démarche partenariale d'observation du foncier économique en Provence-Alpes-Côte d'Azur « Sud Foncier Eco », rassemblant la Région, la DREAL, l'EPF, le CRIGE et le réseau des CCI. Elle offre un éclairage sur le poids économique de la filière logistique à une échelle territoriale fine : celle des Zones d'Activités Économiques (ZAE). De par les conditions d'implantation qu'elles offrent (qualité de la desserte, emprises foncières importantes, coût du foncier avantageux, environnement préservé des conflits avec les activités urbaines) les ZAE constituent un réservoir foncier stratégique pour les activités logistiques et agissent comme un levier à leur développement. Cette publication s'accompagne d'orientations pour consolider cette filière indispensable à la dynamique économique du territoire et des entreprises. L'optimisation et la préservation du foncier en ZAE sont essentielles pour la croissance de cette filière, créatrice d'emplois, y compris dans le tissu urbain dense.

Roland Gomez

Président de la CCI Provence-Alpes-Côte d'Azur

La logistique en Provence-Alpes-Côte d'Azur Un poids économique important

75 000 salariés, 6% de l'emploi régional, 55% concentrés dans les Bouches-du-Rhône

8 000 établissements, 3% des établissements régionaux

55% des emplois salariés concentrés en ZAE

22 salariés par établissement en moyenne en ZAE

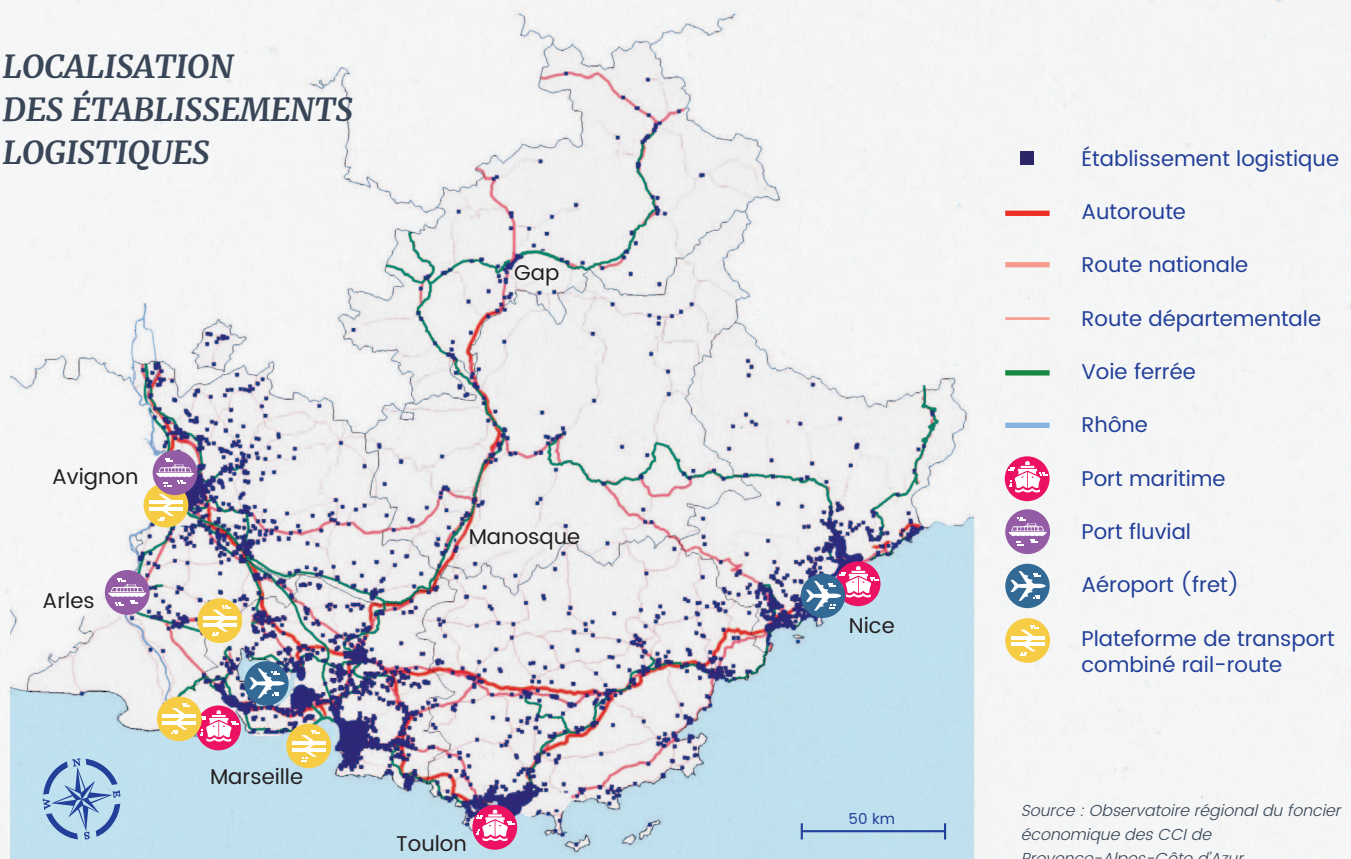
77 ZAE à vocation dominante logistique
et **106 ZAE mixte à dominante logistique**

Source : Registre des Commerces et des Sociétés (RCS) - 2018

LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITÉ DE POIDS DANS L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Une concentration des établissements logistiques sur l'axe rhodanien et la façade méditerranéenne

LOCALISATION DES ÉTABLISSEMENTS LOGISTIQUES



Fin 2018, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, **8 050 établissements** inscrits au RCS appartiennent au secteur logistique, soit **2,7% des établissements régionaux**. Ce secteur emploie **76 500 salariés** (source ACOSS fin 2017) dans le secteur privé, soit **5,9% de l'emploi privé régional**, légèrement au-dessus de la moyenne nationale de France métropolitaine (5,4%). **Deux départements se distinguent** par le poids du secteur logistique dans leur économie : **les Bouches-du-Rhône (7% de l'emploi privé) et le Vaucluse (8%)**.

13

Les Bouches-du-Rhône concentrent à elles seules **55% des emplois régionaux et se positionnent au 1er rang national en termes de volume d'emploi** (42 100). Le département regroupe la plupart des domaines logistiques et en particulier le portuaire-maritime (présence d'infrastructures structurantes et de grands groupes : Grand Port Maritime de Marseille, CMA CGM, Bourbon Offshore...) qui concentre près **d'un tiers des emplois nationaux**.

84

Le Vaucluse concentre des **activités de logistique terrestre** (STEF Transport, La Fleche) du fait d'une densité élevée du réseau autoroutier et des **activités de centrales d'achat et entreposage** (U Proximité France, BIOCOOP, ID Logistics France).

06

Les Alpes-Maritimes sont peu présentes dans le domaine de la logistique avec **une seule ZAE dédiée, le Parc d'Activités Logistique (PAL)** situé sur la commune de Nice. Les autres ZAE du territoire accueillent le reste des emplois du secteur, répartis très inégalement.

83

Le Var regroupe des **activités portuaires** importantes sur le site de Brégaillon, ainsi que de la **logistique de grande distribution et de messagerie** (Lecasad, Lidl) sur des espaces d'activités dédiés.

04-05

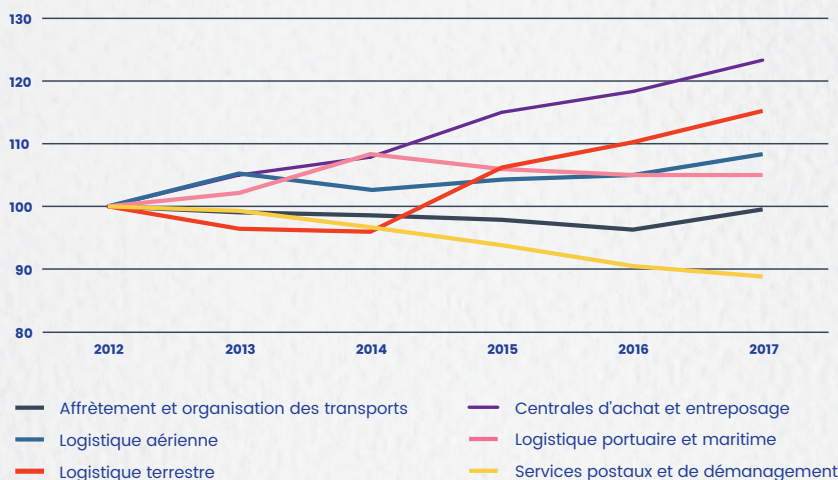
Les départements alpins sont davantage orientés vers les **activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel**, qui représentent les principales activités de la filière logistique.

Un secteur à la pointe des créations d'emplois



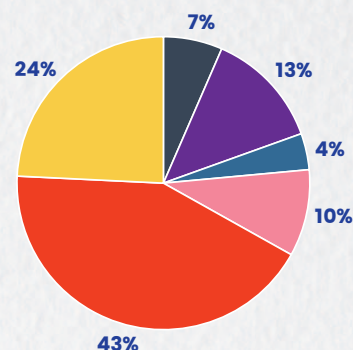
Avec 4 500 emplois salariés privés supplémentaires entre 2012 et 2017 (+6,2%), notre région connaît une hausse du volume d'emplois dans la filière logistique deux fois plus rapide que celle des autres filières régionales (3,8%). Cette croissance est portée principalement par la logistique terrestre (4 300 emplois créés entre 2012 et 2017) et les centrales d'achat et entreposage (+1 900 emplois). **Dopée par l'e-commerce, la demande d'entrepôts s'accélère** et se traduit par la création et l'exten-

sion de ZAE accueillant de grandes plateformes logistiques : Fos-Distriport (Port-Saint-Louis-du-Rhône), La Feuillane (Fos-sur-Mer), Clésud (Grans-Miramas), Les Bréguières (Les Arcs-sur-Argens), Le Plan Entraigues (Entraigues-sur-la-Sorgues). Ce bon résultat est obtenu **malgré un recul important de l'emploi dans les activités de poste** avec la disparition de 2 700 emplois entre 2012 et 2017 (-13,7%). Cette baisse est liée notamment à la chute des volumes de plis distribués (dématérialisation des plis).



Note de lecture : Entre 2012 et 2017, l'emploi dans les centrales d'achats et entreposage a progressé de 23%. Ce secteur représente 13% de l'emploi de la filière logistique fin 2017.

L'EMPLOI SALARIÉ DANS LE SECTEUR PRIVÉ



Source : ACOSS 2017

LES ZAE, UN ENVIRONNEMENT NÉCESSAIRE A L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE

VOCATION DES ZONES D'ACTIVITÉS LOGISTIQUES



Source : Observatoire régional du foncier économique des CCI de Provence-Alpes-Côte d'Azur

VOCATION DOMINANTES

- Autoroute
- Route Nationale
- Route Départementale
- Voie Ferrée
- Commerce de gros / Logistique
- Mixte à dominante commerce de gros / logistique

Surreprésentation des activités logistiques et des établissements de grande taille en ZAE

La logistique est le secteur d'activités le plus présent dans les ZAE de la région Sud. **30% des établissements logistiques (2 445) et 55% des emplois privés (41 550) de la filière** y sont concentrés contre 18% des établissements et 42% des emplois tous secteurs confondus.

L'affrètement-organisation des transports, les centrales d'achat-entreposage et l'aérien sont deux fois plus présents dans les ZAE en termes de volume d'établissements.

Les établissements logistiques de grande taille sont surreprésentés dans les ZAE et en particulier la tranche des 50 à 249 salariés qui y est 4,6 fois plus présente. **40% des établissements logistiques ayant au moins un salarié (1 800) sont implantés dans les ZAE** et **emploient en moyenne 22 salariés**. On note ainsi une relation fondamentale entre la taille des établissements et leur localisation : **plus l'établissement est de grande taille, plus il se localise dans les ZAE**. Ces dernières offrent donc un environnement

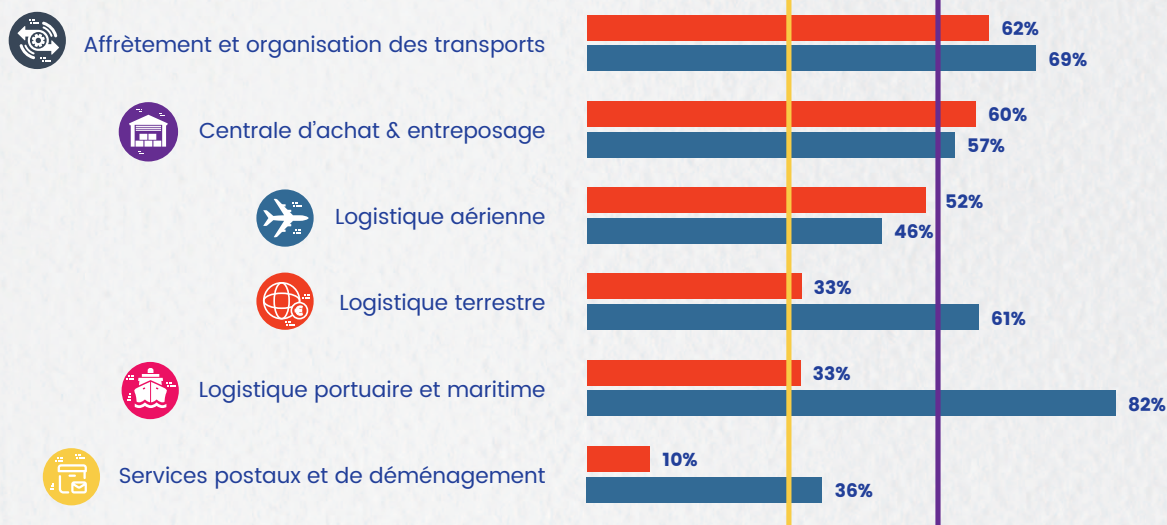
favorable à l'implantation et au développement de grands établissements logistiques.

Le domaine de l'affrètement-organisation des transports, bien que fortement implanté dans les ZAE à la fois en termes de volume d'établissements et d'emplois, fait exception de ce constat. En effet, ce type d'activité est **davantage atomisé, souvent composé de petites structures**.

Le domaine portuaire-maritime est très concentré. La taille moyenne est particulièrement élevée, avec **74 salariés** et **64% des emplois** regroupés dans deux grands établissements que sont la CMA CGM et le Grand Port Maritime de Marseille.

Les effectifs sont également fortement concentrés dans **l'aérien (49 salariés)** dont **70% des emplois** se trouvent dans deux grands établissements que sont Aviapartner Marseille et l'Aéroport Marseille Provence.

PART DE L'EMPLOI ET DES ÉTABLISSEMENTS DANS LES ZAE EN 2017



Source : Observatoire régional du foncier économique des CCI de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Des établissements de plus petite taille hors ZAE



Les services postaux-déménagement sont principalement implantés hors ZAE (tant en termes de volume d'établissements que d'emplois) avec une forte présence dans le tissu urbain. Cela s'explique par le fait que ces services sont des **activités urbaines historiquement implantées dans les centres villes**. Exception faite des centres de tri postaux qui sont le plus souvent localisés dans les ZAE.

Les établissements logistiques ayant au moins un salarié et implantés hors ZAE sont de plus petite taille et emploient en moyenne 11 salariés. Cette atomisation se constate également par le fait que les établissements sans aucun salarié sont deux fois plus présents hors ZAE.

LES NOUVEAUX ENJEUX DE LA LOGISTIQUE EN LIEN AVEC LE DÉVELOPPEMENT DU NUMÉRIQUE



• L'optimisation des flux liés au e-commerce

La tendance à la fragmentation des flux est de plus en plus forte du fait notamment des nouveaux modes de consommation et la croissance de l'e-commerce. Plus d'un français sur deux a acheté sur internet en 2018, selon la Fédération E-commerce et Vente A Distance (FEVAD). Cette évolution a des conséquences sur les derniers kilomètres réalisés en milieu urbain : congestion, pollution atmosphérique, nuisances sonores etc. Cela pose un vrai enjeu sur le développement de nouveaux espaces de stockage de proximité dans les cœurs d'agglomération et le développement de nouveaux modes de distribution durables.



• Vers une logistique plus « intelligente » et « durable » (Smart Logistique)

L'objectif est de tirer parti des possibilités offertes par le numérique et l'exploitation de la donnée pour optimiser les chaînes d'approvisionnement et rendre le secteur logistique à la fois plus performant et plus respectueux de l'environnement.

• Actuellement, plusieurs travaux de recherches et de développement s'intéressent à la conceptualisation de la smart logistique notamment dans le domaine de la logistique portuaire à l'instar de la démarche **Smart Port** qui occupe une place déterminante dans la durabilité des chaînes d'approvisionnement mondiale.

COMMENT MAINTENIR ET DÉVELOPPER LA LOGISTIQUE EN REGION SUD ?



Un foncier logistique organisé et efficient :

- **Préserver et valoriser le foncier disponible au sein et à proximité des ZAE à vocation logistique** pour proposer une offre foncière et immobilière adaptée aux besoins des activités logistiques (sur le territoire de la métropole Aix-Marseille-Provence, 620 ha de besoins fonciers logistiques estimés d'ici 2030¹).
- **Optimiser le foncier à vocation logistique en requalifiant et en densifiant verticalement / horizontalement les bâtiments existants** pour une meilleure occupation de l'espace et une limitation de la consommation foncière.
- **Identifier et réserver des espaces stratégiques (friches industrielles, parcs de stationnement) peu utilisés et connectés aux différents modes de transport** pour l'implantation de nouvelles activités logistiques.
- **S'orienter vers une simplification des procédures réglementaires** liées à la construction de plateformes logistiques pour faciliter leur implantation.



Une optimisation des flux logistiques internationaux, nationaux et urbains :

- **Accompagner le déploiement d'une logistique propre** : favoriser le report modal de la route vers des modes plus respectueux de l'environnement (ferroviaire, fluvial), le déploiement de véhicules de livraison alimentés par différents carburants alternatifs (hybride, hydrogène, GNV, électrique,

biogaz...), l'installation de bornes de recharge électriques publiques dédiées notamment dans la perspective de restrictions de circulation (zones à faibles émissions, zones piétonnes...), le développement de stations de distribution de GNV, d'hydrogène pour diminuer l'impact environnemental.

- **Développer des espaces logistiques urbains** : Centres de Distribution Urbaine (CDU), Espaces Logistiques de Proximité (ELP) et nouveaux points de retrait des marchandises/ consignes pour faciliter le groupage/dégroupage de marchandises et leur acheminement jusqu'au client final.
- **Mettre en place et harmoniser les réglementations des livraisons** (aires de livraison dédiées ou mutualisées, horaires de livraison, gabarits et/ou motorisations des véhicules) pour fluidifier la circulation et optimiser la gestion du stationnement en centre-ville.



Une stratégie régionale pour la logistique :

- **Mettre en œuvre un schéma régional de la logistique et du transport de marchandises** pour agir de façon concertée et coordonnée en matière d'organisation spatiale de la logistique et renforcer la dimension logistique dans les démarches de planification régionales, infra et supra-régionales.
- **Articuler ce futur schéma régional avec les propositions du plan de performance logistique de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône** qui proposera des mesures opérationnelles à intégrer aux futurs Contrats de Plan État-Région (CPER) et Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER).

¹ Source : Etude CMN Partners EPF PACA, CDC, CCIMP, MIPM Aix-Marseille-Provence 2015

La logistique et les ZAE



Plus d'infos sur les ZAE
en Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le portail dédié
sudfonciereco.maregionsud.fr

Le réseau des



Méthodologie :

Dans cette publication, la logistique regroupe des activités de transports de marchandises (terrestre, portuaire et maritime, aérienne) mais aussi des activités opérationnelles comme les centrales d'achat, l'entrepôt et la manutention, des activités d'affrètement et d'organisation des transports et des services postaux et de déménagement.

22 codes NAF ont été retenus par le réseau CCI répartis en 6 thématiques. 5 codes NAF (location et location-bail de camions / machine / matériel ; activités de conditionnement) n'ont pas été retenus dans la mesure où ils se rapportent à des activités supports de la logistique.

La logistique est ici appréhendée selon une approche sectorielle (et non fonctionnelle) : il s'agit d'analyser les établissements dont l'activité principale relève du secteur de la logistique.

Sources :

Observatoire régional du foncier économique des CCI de Provence-Alpes-Côte d'Azur ; ACOSS (fin 2017)

Définition :

Zone d'Activités Économiques (ZAE) : périmètre issu du zonage des documents d'urbanisme approuvés (PLU), dédié exclusivement à l'activité économique (industrie, commerce, artisanat, bureaux, logistique... hors agriculture)

Vocation de la ZAE : Déterminée en fonction du pourcentage d'emplois des établissements (source : fichier consulaire) implantés sur la zone d'activités par regroupement de codes NAF. Lorsqu'une catégorie a plus de 60% de salariés, elle devient la vocation « dominante ». Lorsque le pourcentage d'emplois le plus fort d'une catégorie est inférieur à 60%, la zone est déclarée « Mixte à dominante... ».

