

C. Blanquart
P.Vilain
M.Savy



TABLEAU DE BORD DE LA LOGISTIQUE

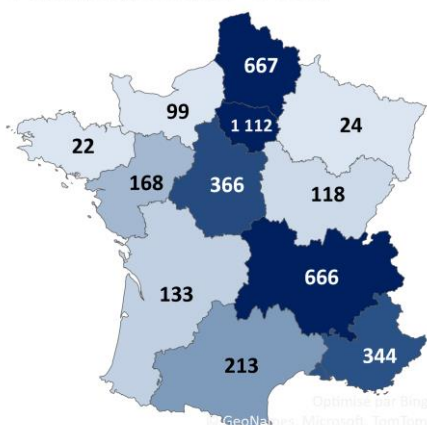
Cahier des territoires
Édition 2023 des données 2022



1. UNE DYNAMIQUE DES TRANSACTIONS EN ENTREPÔTS QUI S'ÉTEND AU DELÀ DE LA DORSALE HISTORIQUE

Transactions en surfaces d'entrepôts dans les régions françaises en 2022

Carte selon données Bnp Paribas Real Estate. transactions en milliers de m² d'entrepôts ; entrepôts > 5 000m²



En 2022, les transactions en entrepôts¹ se concentrent le long de la dorsale logistique historique² en France (71 % des transactions en m² ; en hausse sur 5 ans ; 66 % en 2018).

Au cours des 5 dernières années (2018-2022), l'Île-de-France reste la principale région pour les transactions d'entrepôts, totalisant 1,1 million de m² en 2022. Cependant, ces transactions connaissent un déclin (-11,5 % sur un an ; -6,1 % sur 5 ans) dans un marché en recul (-13,5 % sur un an et -9 % sur 5 ans en France entière), en raison des difficultés à sécuriser des terrains logistiques et des loyers élevés.

La dynamique des transactions en entrepôts se développe donc principalement en dehors de la dorsale, avec des marchés secondaires en croissance, à l'instar du Centre-Val-de-Loire au cours des cinq dernières années (Tableau 1). Une seconde dorsale prend forme sur l'arc Atlantique, où les Pays-de-la-Loire, l'Occitanie et la Nouvelle-Aquitaine enregistrent des

hausse significatives des transactions en surfaces d'entrepôts au cours de la même période.

Tableau 1 : Evolution des transactions en surfaces d'entrepôts dans les régions françaises

En milliers de m ²	2018	2019	2020	2021	2022	Evolution sur un an	Evolution sur 5 ans
Auvergne-Rhône-Alpes	663	305	564	363	666	83,5%	0,4%
Bourgogne-Franche-Comté	36	96	199	134	118	-11,7%	229,2%
Bretagne	124	84	96	76	22	-71,1%	-82,3%
Centre-Val de Loire	307	384	358	417	366	-12,1%	19,4%
Grand-Est	338	504	201	271	24	-91,0%	-92,8%
Hauts-de-France	659	747	393	1 061	667	-37,2%	1,1%
Île-de-France	1 185	1 009	965	1 258	1 112	-11,5%	-6,1%
Normandie	243	67	229	258	99	-61,7%	-59,4%
Nouvelle Aquitaine	117	162	163	116	133	14,5%	13,2%
Occitanie	184	198	196	212	213	0,4%	15,5%
Pays de la Loire	134	255	114	80	168	111,7%	25,5%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	332	214	507	299	344	15,1%	3,7%

Tableau selon données BNP Paribas Real Estate, (Bâtiments > 5 000 m² ; Estimations régionales selon 15 secteurs)

2. DES CONSTRUCTIONS D'ENTREPÔTS EN ESSOR DANS UN CONTEXTE DE PENURIE

En ce qui concerne l'offre à venir, la construction d'entrepôts connaît une dynamique soutenue dans les régions de la dorsale. L'Île-de-France, en tant que territoire où se concentrent les transactions, voit ses surfaces d'entrepôts en construction croître de manière significative entre 2018 et 2022 (+121 % de m²), tout comme la région PACA (+194 % de m²).

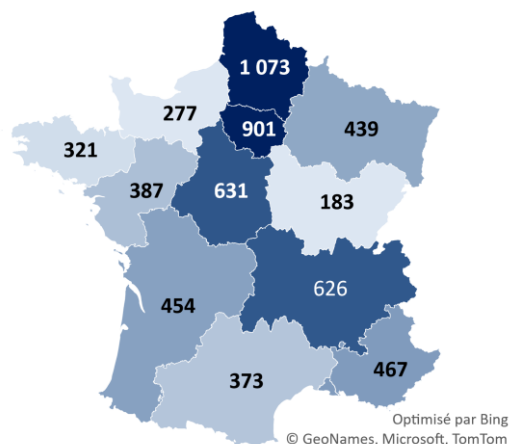
¹ Ensemble de la demande placée sur l'année (locations ou ventes à l'occupant) portant sur des entrepôts de plus de 5 000 m² en France métropolitaine selon l'agrégation de 15 secteurs français

² Auvergne-Rhône-Alpes, Hauts-de-France, Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur

Surfaces d'entrepôts en construction dans les régions françaises en 2022

Graphique selon données Sitadel2

Surfaces d'entrepôts commencées en milliers de m²



Par ailleurs, les constructions d'entrepôts s'étendent également en dehors de la dorsale. Le Centre-Val de Loire en est un exemple, établissant un record en 2022 avec plus de 630 000 m² d'entrepôts en cours de construction, affichant une croissance de 175 % au cours des cinq dernières années, confirmant ainsi le dynamisme du marché hors dorsale.

L'essor général des constructions s'opère dans un contexte de pénurie de foncier logistique disponible. En 2022, la tension est particulièrement prégnante sur le marché français, marquée par une disponibilité en entrepôts critique sur une grande partie du territoire, atteignant même des niveaux très bas dans les régions de l'Arc Atlantique³ (Tableau 2).

Tableau 2 : Taux de vacance des entrepôts dans les régions françaises en 2022

Les 3 régions observant les taux de vacances les plus faibles sur les entrepôts		Les 3 régions observant les taux de vacances les plus forts sur les entrepôts	
Régions	Taux de vacance	Régions	Taux de vacance
Pays-de-la-Loire	0,5 %	Centre-Val de Loire	6,2 %
Bretagne	0,8 %	Normandie	6,3 %
Auvergnes-Rhône-Alpes	1 %	Hauts-de-France	8,2 %

Tableau selon données AFILOG, entrepôts > 10 000m²

3. DES VALEURS LOCATIVES EN HAUSSE DANS L'IMMOBILIER LOGISTIQUE

Tableau 3 : Evolution des loyers prime sur les entrepôts dans les régions françaises

Loyer prime d'un entrepôt neuf ⁴	Loyer prime €/ m ² t2 2022	Loyer prime €/ m ² t4 2022
Centre-Val de Loire	46	47,3
Hauts-de-France	46,5	47,5
Bourgogne-Franche-Comté	44	48
Grand-Est	48,7	49,3
Bretagne	50	50
Pays de la Loire	50	50
Normandie	51	51
Occitanie	51	52,5
Auvergne-Rhône-Alpes	52,5	55
Nouvelle Aquitaine	50	55
PACA	55	56
Île-de-France	84	84

Tableau selon données CBRE, entrepôts > 5 000m²

En lien avec cette criticité dans la disponibilité de l'immobilier logistique, en 2022, les valeurs locatives des entrepôts augmentent dans la plupart des régions, à de rares exceptions où elles restent stables (Bretagne, Pays-de-la-Loire). L'Île de France se distingue avec le loyer prime⁵ le plus élevé, 1,8 fois supérieur au Centre-Val-de-Loire (Tableau 3).

En comparaison avec ses voisins européens, la France affiche des loyers logistiques relativement bas hors Île-de-France (60 €/m² à Rome, 90 €/m² à Barcelone, 94 €/m² à Berlin, 309 €/m² à Londres au T4 2022 pour un entrepôt > 5 000 m²).

Fin 2022, les régions Centre-Val-de-Loire, Bourgogne-Franche-Comté et Hauts-de-France affichent les loyers prime les plus bas. Ces régions ont d'ailleurs connu une hausse des transactions de surfaces d'entrepôts au cours des 5 dernières années.

³ Pays-de-la-Loire, Bretagne, Occitanie

⁴ Données CBRE, entrepôts de plus de 5 000m² agrégation de données de 19 secteurs

⁵ Valeur moyenne financière des dernières plus hautes valeurs locatives

4. DYNAMISME DE L'EMPLOI LOGISTIQUE DANS LES REGIONS FRANÇAISES

En France entière (hors Mayotte), l'emploi salarié privé dans les entreprises ayant comme activité principale exercée le transport de marchandises ou l'entrepôtage⁶ atteint 1,03 million de salariés en 2022, dont 22 % sont localisés en Île-de-France. L'emploi logistique connaît une croissance dynamique dans toutes les régions (yc ultramarines). Les Hauts-de-France, l'Île-de-France et le Grand Est enregistrent une forte progression entre 2018 et 2022 (respectivement +8,4 %, +8,9 % et +8,8 %), soutenue par l'entrepôtage non frigorifique et l'activité de transport routier de marchandises.

5. DES TENSIONS QUI PERSISTENT SUR LES METIERS DU FRET ET DE LA LOGISTIQUE

En parallèle, la demande d'emploi logistique est en hausse dans les régions métropolitaines. Entre fin 2018 et fin 2022, la Bourgogne-Franche-Comté enregistre la plus forte croissance des offres d'emploi dans les métiers logistiques⁷ (+ 91 %), là où l'Île-de-France ne voit ses offres progresser que de 28 % sur la même période. Si l'Île-de-France affiche une croissance de l'offre d'emploi moins marquée, elle présente des difficultés de recrutement⁸ moins prononcées sur les métiers de la logistique que dans le reste des régions. Dans l'ensemble des régions, les métiers de la logistique apparaissent en tension en 2022, avec des recrutements jugés plus difficiles que dans les autres professions (Figure 1).

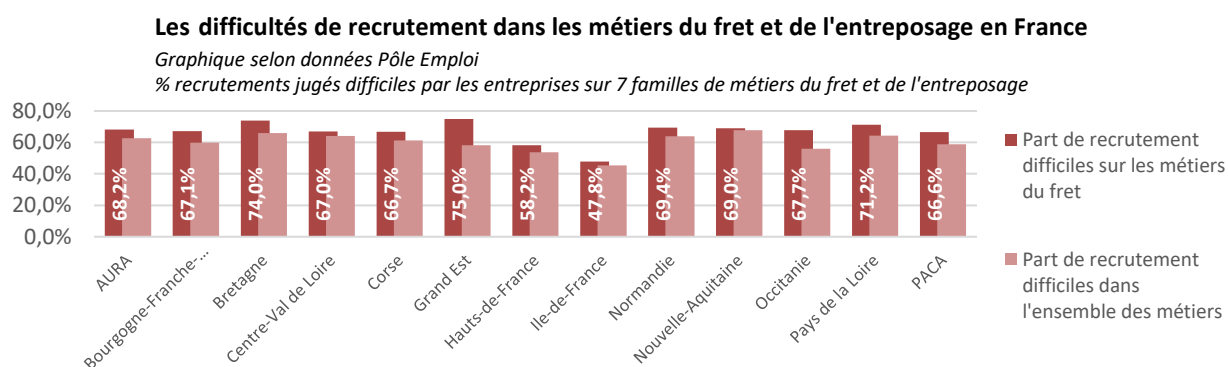


Figure 1 : Les difficultés de recrutement dans les métiers du fret et de l'entrepôtage dans les régions françaises

6. ESSOR DES CREATIONS D'ETABLISSEMENTS DANS LES AUTRES ACTIVITES DE POSTE

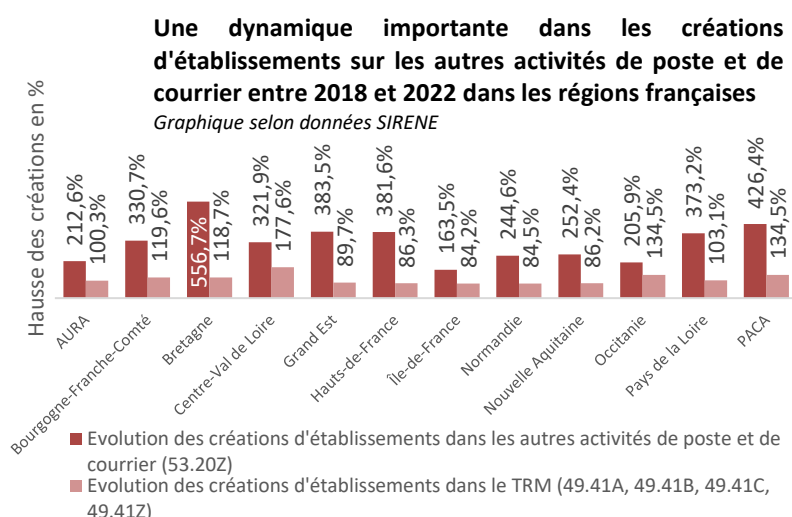


Figure 2 : Evolution des créations d'établissements dans les autres activités de poste et de courrier dans les régions françaises

En 2022, les autres activités de poste et de courrier jouent un rôle central dans les créations d'établissements liées au fret et à l'entrepôtage, représentant plus de 80 % des créations d'établissements dans toutes les régions. Bien que l'Île-de-France maintienne une position prépondérante en concentrant plus d'1/3 des créations d'établissements dans les autres activités de poste et de courrier, cette part est néanmoins en retrait (44 % en 2018), compte tenu du dynamisme continu des activités de livraison urbaine observé dans toutes les régions.

⁶ Données URSSAF&AMELI, agrégation de l'emploi salarié sur 19 codes APE de la logistique

⁷ Données Pôle emploi, agrégation de l'ensemble des métiers de la logistique (15 métiers)

⁸ Données Pôle Emploi, agrégation de l'ensemble des métiers de la logistique (7 familles de métiers)



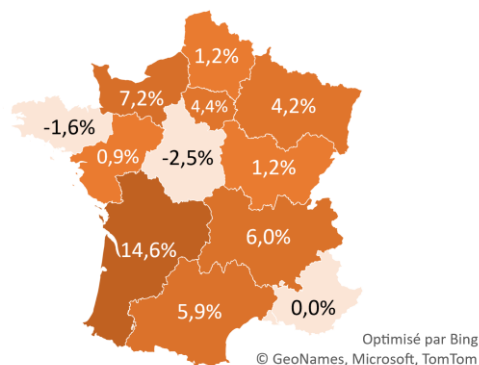
TRANSPORT DE MARCHANDISES

7. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS LES REGIONS

Evolution du transport routier de marchandises par région d'origine entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES

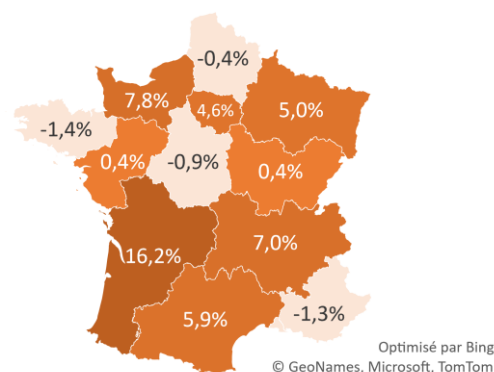
Données sur les marchandises chargées en tonnes, Transport national et international sortant



Evolution du transport routier de marchandises à destination des régions entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES

Données sur les marchandises déchargées en tonnes, Transport national et international entrant



Ces dernières années, l'activité de TRM a connu un développement **en Nouvelle-Aquitaine, qui observe la croissance la plus significative en termes de tonnages transportés**, que ce soit pour les marchandises chargées ou déchargées dans la région. En termes de volume, c'est l'Auvergne-Rhône-Alpes qui est leader en 2021 avec près de 239 millions de tonnes de marchandises déchargées et 236 millions de tonnes de marchandises chargées dans la région. Une place expliquée par sa position géographique avantageuse.

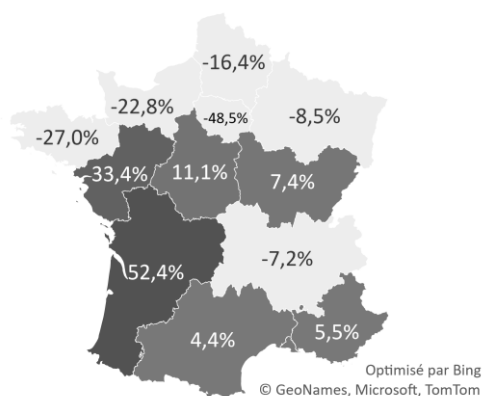
En revanche, **l'activité du TRM connaît un déclin dans les régions Centre-Val-de-Loire, Bretagne, et PACA** sur l'ensemble des flux (origine/destination) entre 2017 et 2021.

8. LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DANS LES REGIONS

Evolution du transport ferroviaire de fret par région d'origine entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES

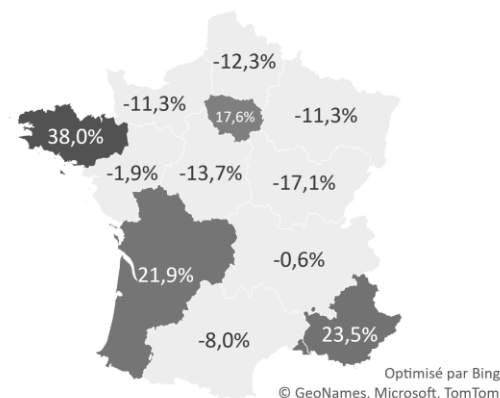
Données sur les marchandises chargées en tonnes, Transport national et international sortant



Evolution du transport ferroviaire de fret à destination des régions entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES

Données sur les marchandises déchargées en tonnes, Transport national et international entrant



À l'instar du TRM, le fret ferroviaire se développe particulièrement en Nouvelle-Aquitaine. **Les tonnages entrants et sortants connaissent une baisse significative dans les principales régions expéditrices et destinataires du fret ferroviaire**, telles que les Hauts-de-France et le Grand-Est. En 2021, ces deux régions concentrent près de 35 % du volume total de fret acheminé par le rail sur le territoire français, avec une tendance à la baisse au fil du temps, **indiquant ainsi une déconcentration des flux de marchandises à**

destination du territoire. On observe également une concentration des flux sur les grands axes à destination de la Bretagne, mais aussi de la région PACA, en lien probablement avec l'activité du port de Marseille (+8 % de conteneurs traités en EVP dans le port entre 2017 et 2021).

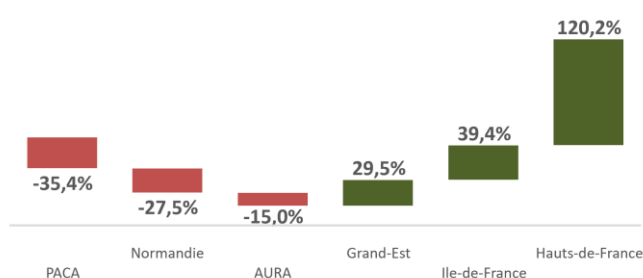
9. LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES DANS LES REGIONS

Concernant le fret fluvial, l'activité est stimulée par une hausse du nombre de conteneurs transportés dans les régions Hauts-de-France et Île-de-France, tant pour les flux au départ que pour ceux à destination des régions. **La région Normandie, leader historique en volume, observe un recul de son activité** (133 710 EVP à destination de la région en 2018 ; 109 383 en 2020 ; 94 577 en 2022). Ce déclin se traduit par le dépassement de la région en termes de volume en 2022 par les conteneurs à destination des régions Hauts-de-France (113 514 EVP) et Île-de-France (128 410 EVP).

Evolution du transport fluvial de conteneurs au départ des régions entre 2018 et 2022

Graphique selon données Eurostat

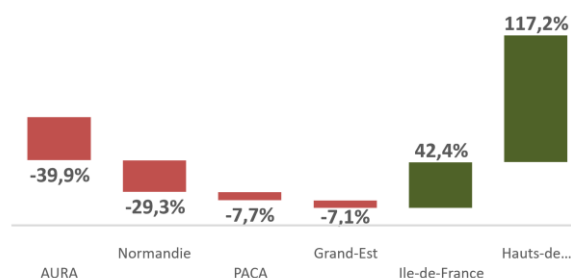
Transport national fluvial, ensemble des marchandises transportées en conteneurs en pourcentage d'EVP



Evolution du transport fluvial de conteneurs à destination des régions entre 2018 et 2022

Graphique selon données Eurostat

Transport national fluvial, ensemble des marchandises transportées en conteneurs en pourcentage d'EVP



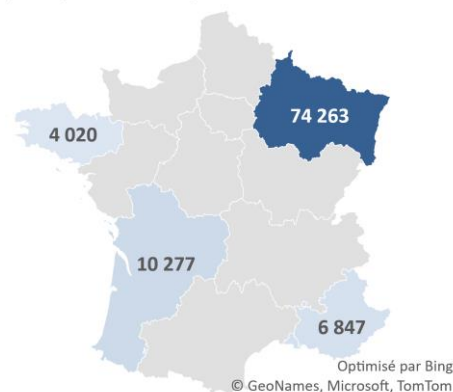
10. FRET AERIEN ET MARITIME

L'activité de fret aérien (hors poste) en 2022 est logiquement fortement concentrée, avec une domination de la région Île-de-France, représentant 86 % du volume avionné⁹ en tonnes. **Entre 2018 et 2022, l'activité s'est consolidée en région Grand-Est**, avec une croissance de 25 % en termes de tonnages, ce qui en fait la deuxième région en volume. **L'aéroport de Paris-Val de Marne joue un rôle clé dans cette croissance, enregistrant une hausse du volume de fret traité de 250 % en cinq ans.** Le fret camionné¹⁰ est également significatif dans la région, avec 99 % du volume de fret camionné concentré dans les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg en 2022. **Ce fret représente 47 % du volume totale de fret aérien de la région, mais surtout 78 % du fret camionné en métropole en tonnes.**

Trafic de fret camionné dans les Régions françaises en 2022

Carte selon données UAF

Fret embarqué et débarqué en tonnes, hors poste Agrégation de 51 aéroports ayant une activité fret



Concernant le transport maritime, entre 2018 et 2022, le volume de conteneurs en EVP traités¹¹ dans les ports est tiré à la hausse par les régions Hauts-de-France (+75 %), PACA (+9 %) et Normandie (+7 %), **qui représentent 96 % du trafic de conteneurs en 2022 en EVP**, dont **56 % pour la seule région Normandie**. Les autres régions qui contribuent marginalement au volume total ont enregistré une baisse d'activité en EVP, notamment les Pays-de-la-Loire (-28 %), la Bretagne (-49 %) et la Nouvelle-Aquitaine (-28 %), à l'exception de l'Occitanie (+51 %), stimulée par une relance de l'activité du trafic sur le port de Sète.

⁹ Fret aérien fret embarqué et débarqué ; données UAF agrégation de 51 aéroports métropolitains + 10 Outre-mer

¹⁰ Pratique qui consiste à substituer un camion à un avion sur des distances allant jusqu'à 1 500 km

¹¹ Données Eurostat ; EVP traités entrants/sortants chargé et à vide flux nationaux + internationaux (20 ports)