



LA LOGISTIQUE DES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS

UNE ACTIVITÉ STRUCTURANTE EN PLEINE MUTATION



SOMMAIRE

PAGE 3

AVANT-PROPOS

1.

UN SECTEUR AUX DIMENSIONS COMPLEXES.....	4
La logistique interface le système productif et les territoires.....	4
Les six activités majeures de la logistique.....	5

2.

UNE FONCTION ESSENTIELLE À L'ÉCONOMIE D'UN TERRITOIRE.....	6
--	---

3.

LE CONTEXTE LOCAL DE LA LOGISTIQUE.....	8
Au barycentre des infrastructures routières et ferrées.....	8
Un pôle d'emploi majeur.....	9

4.

LES ESPACES LOGISTIQUES DES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS.....	10
Une part importante du foncier économique de l'Orléanais dédiée à la logistique.....	10
Une explosion de l'activité logistique ces dernières années.....	11

5.

OÙ EN EST LA LOGISTIQUE SUR LES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS ?.....	12
À quels enjeux le secteur est-il confronté ?.....	12

6.

LA SYNTHÈSE.....	14
------------------	----

7.

PENSER LA LOGISTIQUE DE DEMAIN.....	15
-------------------------------------	----



DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Géraldine LORHO.
CHEF DE PROJET : Benjamin LECLERCQ.
CONCEPTION GRAPHIQUE : Katsiaryna LIAUKOVA.
Date de publication : février 2025.

PHOTO DE COUVERTURE : Adobe Stock.
PHOTOGRAPHIES : P. 4, 6 : Adobe Stock ;
P8, 10, 12 : Topos.
INFOGRAPHIES : Topos.

LA LOGISTIQUE, VECTEUR DE CROISSANCE ET DE TRANSITIONS

Fonction peu visible et pourtant majeure de l'économie marchande, la logistique est devenue, depuis 2013 et l'instauration d'une Conférence nationale sur la logistique, un enjeu national porté dans le débat public. Le secteur a également été mis en lumière par la crise sanitaire de la covid-19 qui a révélé son caractère essentiel face aux vulnérabilités des chaînes d'approvisionnements et à l'émergence de nouveaux flux commerciaux.

Avec l'essor du e-commerce le secteur connaît une dynamique de croissance forte qui interroge face aux problématiques de la transition écologique. Dans un monde en recherche de sobriété énergétique et foncière, la régulation de cette activité devient un enjeu majeur d'aménagement du territoire et de développement économique.

Afin d'intégrer la logistique aux projets qui façonneront l'avenir des territoires, les décideurs locaux ont besoin de clés pour mieux comprendre et analyser les tenants et aboutissants de cette activité. En ce sens, ce diagnostic vise à présenter le secteur à travers ses différentes composantes, les mutations qui le traversent et ses défis à venir.

Un autre objectif du document est l'évaluation du poids du secteur dans les territoires de l'Orléanais et les enjeux locaux liés à cette activité. La région orléanaise fait partie des territoires français ayant récemment connu la plus forte croissance de son activité logistique. Situé à proximité de la dorsale logistique historique (axe Lille-Paris-Lyon-Marseille) et bien desservi en infrastructures de transports, le territoire offre des conditions d'accès au foncier favorables à l'accueil de grandes entreprises du secteur. C'est aujourd'hui une activité majeure qui rassemble localement plus de 2 700 établissements et 13 000 emplois salariés.

Pour autant, le secteur reste peu structuré localement en tant que filière. D'importants liens sont à créer entre les entreprises, les collectivités et les pouvoirs publics pour réfléchir collectivement aux problématiques rencontrées par le secteur. La publication de ce diagnostic constitue une première étape d'un travail plus large mené par Topos pour aider les décideurs locaux à intégrer la question de la logistique à la mise en œuvre de politiques favorables autant au monde économique qu'aux populations.



MÉTHODOLOGIE

Le périmètre de l'étude couvre l'ensemble des EPCI des territoires de l'Orléanais : CC Beauce Loirétaine, CC de la Forêt, CC des Loges, CC du Val de Sully, CC des Portes de Sologne, CC des Terres du Val de Loire, Orléans Métropole. L'étude intègre également la commune limitrophe de Poupry (CC Cœur de Beauce) qui partage un parc logistique avec la commune d'Artenay (CC Beauce Loirétaine).

L'analyse des entreprises et des établissements du secteur de la logistique est issue d'une exploitation des données Capfinancials au 1^{er} juillet 2024 sur la base d'une sélection de codes Naf incluant l'ensemble de la section « Transport et entreposage », à l'exception des activités de transport de voyageurs et les services de déménagement. À ces activités ont été adjointes les activités de conditionnement, traditionnellement intégrées au secteur de la logistique.

L'analyse de l'emploi exploite les données traitées par l'Insee Centre-Val de Loire, dans le cadre d'une étude parue le 22/04/2024 intitulée « En Centre-Val de Loire, logistique rime plus ailleurs avec entreposage et conditionnement » publiée en partenariat avec Topos. Cette analyse a été complétée par des traitements internes à l'agence sur la base des données extraites de l'API entreprise (Dinum - Direction interministérielle du numérique).

Les grands comptes correspondent aux entreprises répondants à au moins un des trois critères suivants :

- une caractérisation comme « grande entreprise » ou « entreprise de taille intermédiaire » ;
- un chiffre d'affaires annuel déclaré ou estimé supérieur à 10 M€ ;
- un effectif d'établissement supérieur à 49 emplois ETP (équivalent temps plein).

L'analyse du foncier économique s'est faite sur la base de données retravaillées issues des Fichiers fonciers (Cerema-DGFIP, 01/2023) et Sitadel (ministère de la Transition Écologique, 05/2024).

1.



UN SECTEUR AUX DIMENSIONS COMPLEXES

L'activité logistique est définie comme « L'art et la manière de mettre à disposition des produits au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité » (L'association française pour la logistique). Elle agit comme support aux autres secteurs économiques et est essentielle pour acheminer les matières premières nécessaires à la production dans l'industrie puis au stockage des biens transformés et enfin au transport vers les clients ou consommateurs. Elle est ainsi vitale au bon fonctionnement de n'importe quelle entreprise ou service sur le territoire. La logistique est un écosystème dans lequel une multitude d'acteurs (entreprises, salariés, fournisseurs, consommateurs) interagissent les uns avec les autres et avec leur milieu pour faire fonctionner leurs activités.

LA LOGISTIQUE INTERFACE LE SYSTÈME PRODUCTIF ET LES TERRITOIRES

Une approche systémique simplifiée rend compte de la place de logistique au cœur des relations et des interactions des territoires et du monde économique.

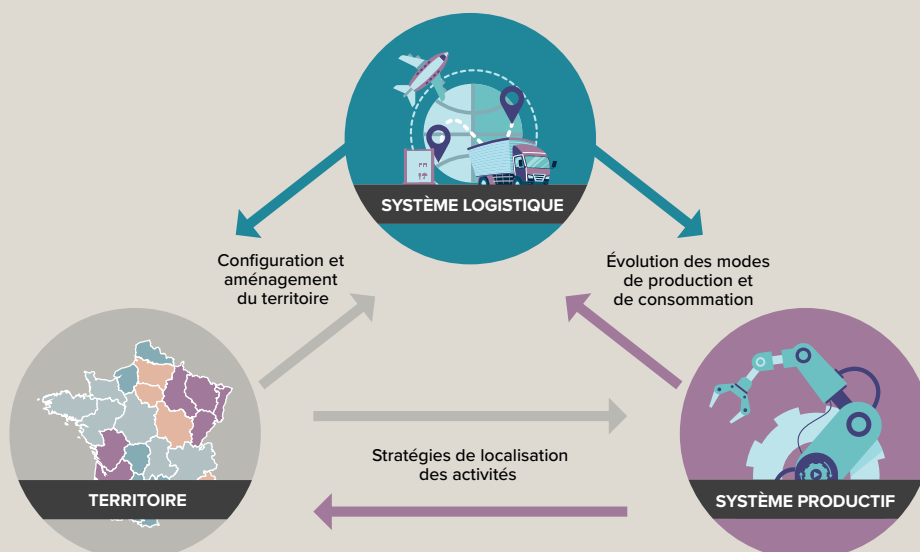
Généralement, les entreprises et les territoires interagissent directement dans le cadre de stratégies d'implantation visant à mettre en concordance les besoins et les capacités des uns et des autres. En ce sens, la logistique ne diffère pas des autres secteurs économiques, notamment dans le développement d'activités logistiques exogènes à portée nationale et internationale.

Toutefois la logistique se positionne également en dehors de ce cadre en tant que support du système productif dont elle accompagne les mutations et leurs traductions spatiales. La mondialisation et l'optimisation des réseaux de production et de consommation sont autant d'éléments qui témoignent d'un passage d'une économie de stock à une économie de flux.

Le secteur de la logistique est moteur dans cette transition grâce aux progrès technologiques et à ses nouveaux modes d'organisation tout en devant s'adapter à une plus grande complexité des besoins des entreprises et des consommateurs.

Cette adaptation alimente les liens qui unissent logistique et territoires. La complexification des chaînes logistiques entraîne un phénomène de polarisation spatiale et de constitution de nœuds logistiques à l'interface de l'économie locale et de l'économie globale. Dans leur développement, ces nœuds émettent des besoins en matière d'infrastructures de transports et de foncier, qui peuvent être sources d'externalités négatives pour les territoires (nuisances, conflits d'usage du foncier). D'un autre côté, le développement d'une logistique endogène structure l'activité locale et bénéficie aux territoires en matière de compétitivité des entreprises et d'attractivité.

INTERACTIONS DES TERRITOIRES ET DU MONDE ÉCONOMIQUE



LES SIX ACTIVITÉS MAJEURES DE LA LOGISTIQUE

L'écosystème de la logistique intègre, de manière large, l'ensemble des activités économiques de production et de commercialisation. Le secteur en lui-même se résume essentiellement au transport de marchandises et à ses activités connexes telles que l'exploitation d'infrastructures, le conditionnement ou l'entreposage. Toutes ces activités se positionnent le long d'une chaîne qui suit le processus complet de fabrication d'un produit fini, de la production de matières premières qui le composent jusqu'à sa commercialisation et ensuite son recyclage. Elles s'inscrivent dans une démarche d'optimisation des flux internes et externes aux entreprises visant à mettre à disposition du client le bon produit, au bon endroit, au bon moment et au meilleur coût. En termes d'entreprises et d'emploi, le secteur peut se regrouper en six domaines d'activité de services.

- Le **transport de marchandises** avec ses différentes composantes liées au mode de transport utilisé (routier, ferroviaire, fluviale, aérien).
- Les **activités de conditionnement** pour le compte de tiers (emballage, étiquetage, mise en bouteille, conditionnement de sécurité).
- L'**exploitation pour compte de tiers** d'installations d'entreposage ou de lieu de stockage, y compris à caractère industriel ou agricole.
- Les **activités de manutention** correspondant au chargement et déchargement de marchandises lors des ruptures de charge au niveau des plateformes logistiques.
- Les **services auxiliaires des transports**, notamment pour les activités de groupage, d'affrètement et les services spécialisés liés à l'organisation logistique des transports.
- La **distribution orientée vers le client et le consommateur** intégrant les activités de poste, la livraison de colis et le transport de repas.

LES SIX DOMAINES D'ACTIVITÉ DE SERVICE DU SECTEUR



2.

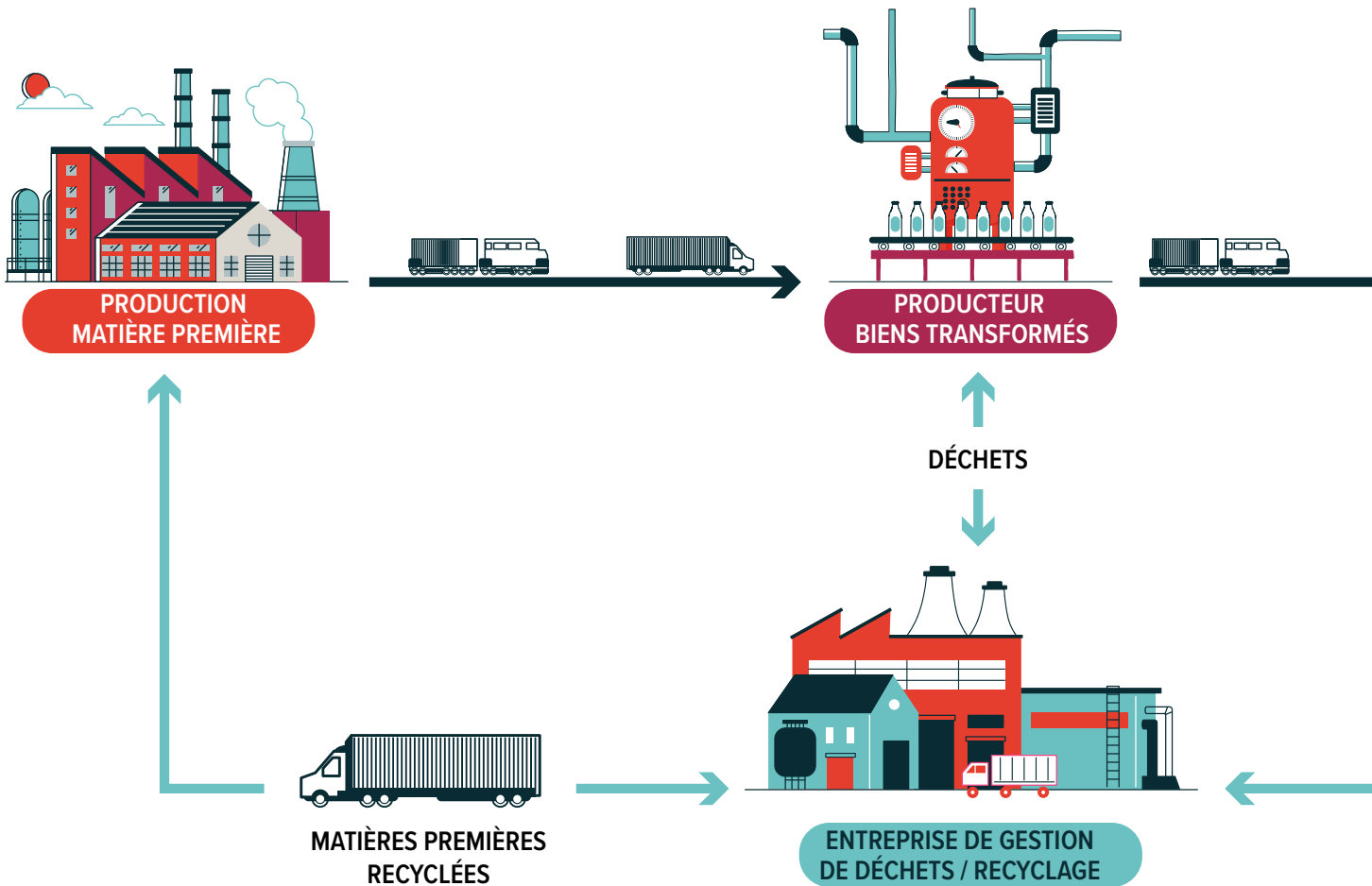


UNE FONCTION ESSENTIELLE À L'ÉCONOMIE D'UN TERRITOIRE

La chaîne logistique est un processus global à plusieurs étapes où on distingue différentes fonctions, chacune répondant à des fonctionnements et des stratégies d'optimisation différents. Nous allons donc examiner en détail quels sont les quatre principaux types de logistique.

LA LOGISTIQUE DE PRODUCTION

La **logistique de production** (ou logistique interne) est une activité qui vient en support d'un site de production. Cela concerne la période entre la réception de la commande et la production puis le stockage d'un produit fini. La plus grande partie de l'activité consiste à gérer et optimiser le stockage. On distingue dans cet ensemble deux stratégies industrielles, la **logistique à flux poussés** (les produits sont fabriqués à l'avance, puis stockés et l'entreprise vend le stock disponible) et la **logistique à flux tirés** (le produit est fabriqué uniquement à la demande du client).



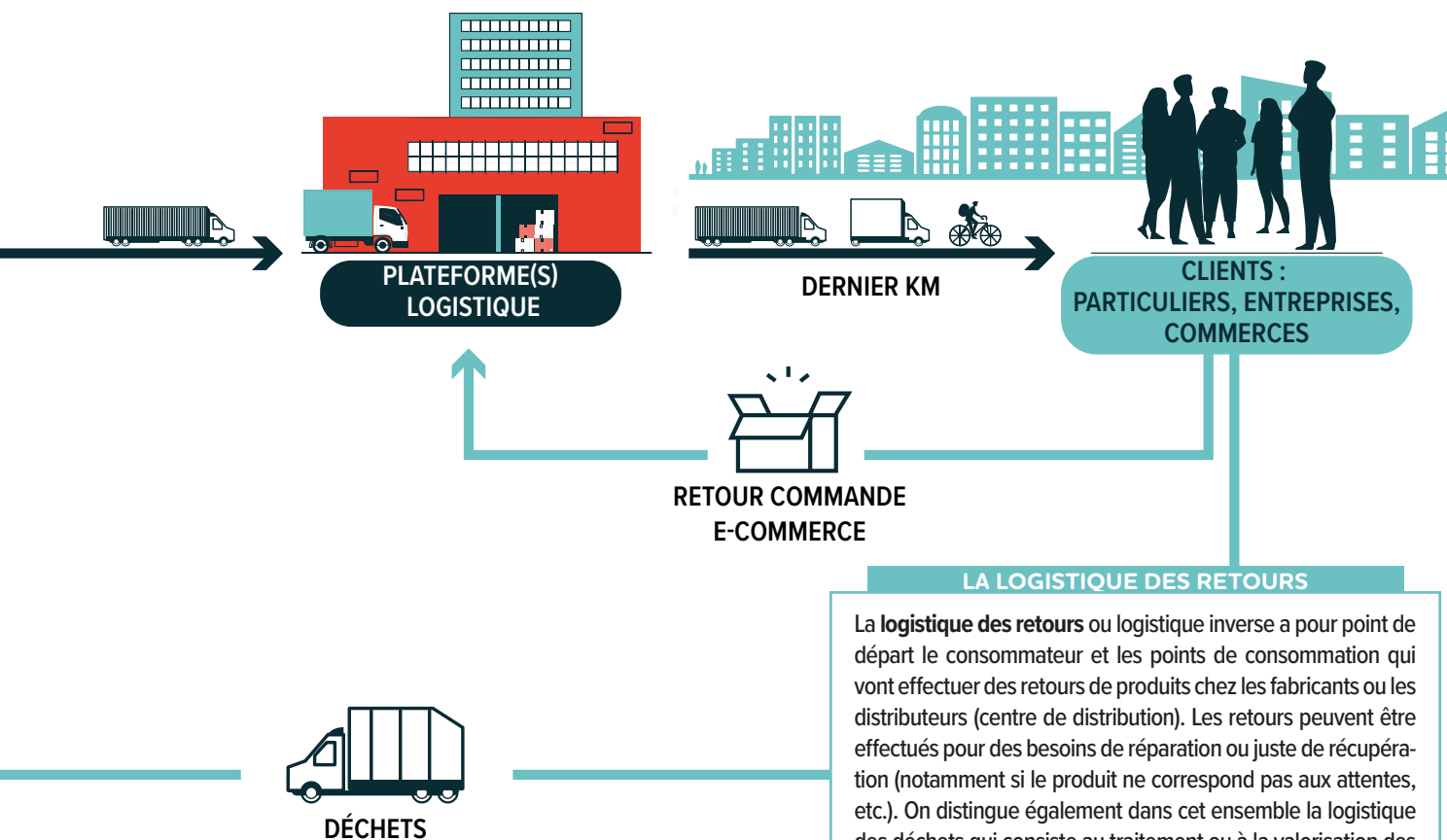
LA LOGISTIQUE DES ACHATS

La **logistique des achats** (ou logistique amont) concerne les activités de gestion et d'approvisionnement de tous types de marchandises, de matières premières qui permettent la fabrication d'un produit « final » qui sera lui destiné à la vente. On distingue trois méthodologies différentes d'approvisionnement :

- En logistique « juste à temps », l'entreprise attend la commande du client avant de s'approvisionner en matières premières et éléments nécessaires à la commande.
- L'approvisionnement synchrone à la production suit un rythme d'achats de stocks déterminé par les besoins de production.
- Enfin, une entreprise peut choisir de constituer un stock de sécurité pour assurer la production et ainsi éviter les aléas des retards de livraison ou de pénuries. Cela implique néanmoins pour l'entreprise la nécessité de disposer d'une capacité importante de stockage.

LA LOGISTIQUE DE DISTRIBUTION

La **logistique de distribution** (ou logistique aval) est à ne pas confondre avec l'activité de transport en général. Elle concerne avant tout les flux de produits et de marchandises qui sont destinés à être livrés aux clients dans les meilleurs délais. On peut considérer que la logistique de distribution est la dernière étape avant que le client ne reçoive sa commande.



LA LOGISTIQUE DES RETOURS

La **logistique des retours** ou logistique inverse a pour point de départ le consommateur et les points de consommation qui vont effectuer des retours de produits chez les fabricants ou les distributeurs (centre de distribution). Les retours peuvent être effectués pour des besoins de réparation ou juste de récupération (notamment si le produit ne correspond pas aux attentes, etc.). On distingue également dans cet ensemble la logistique des déchets qui consiste au traitement ou à la valorisation des déchets afin d'en tirer profit ou encore de les éliminer quand ils sont polluants ou dangereux.

3.



LE CONTEXTE LOCAL DE LA LOGISTIQUE

AU BARYCENTRE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERRÉES

Orléans est au carrefour de plusieurs axes logistiques structurants qui en fait un lieu d'implantation privilégié pour l'activité logistique en interface entre les deux principaux axes logistiques nationaux : la dorsale Paris-Lyon-Marseille et la façade atlantique.

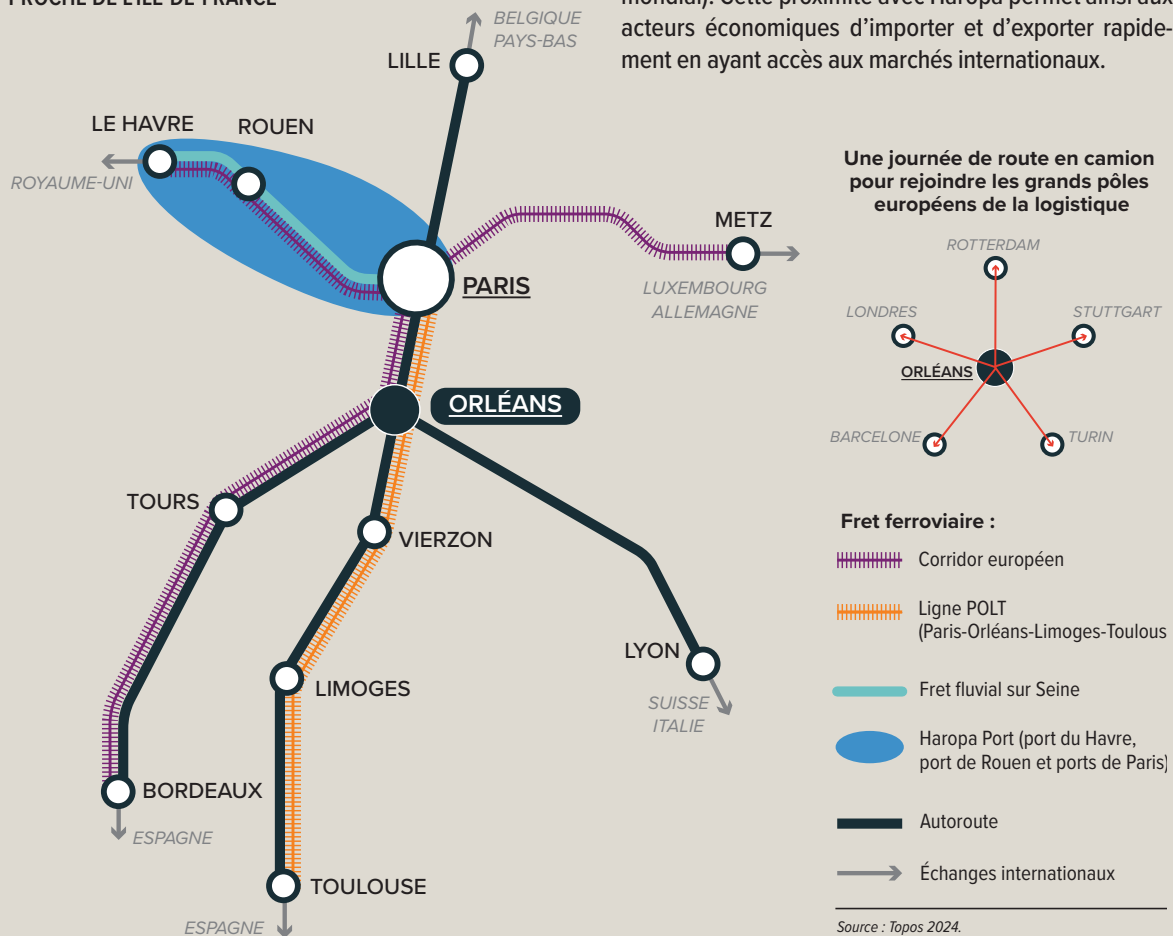
Orléans est un nœud autoroutier qui absorbe l'essentiel de l'activité logistique (96 % du transport de marchandise en région Centre-Val de Loire se fait par la route). Connecté au réseau autoroutier par trois autoroutes (A71, A10 et A19) et positionné sur la 4^e couronne de contournement de Paris (Orléans-Troyes-Reims-Amiens-Rouen).

Au niveau ferroviaire, Orléans est positionné sur le corridor européen Atlantic et le corridor national POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse).

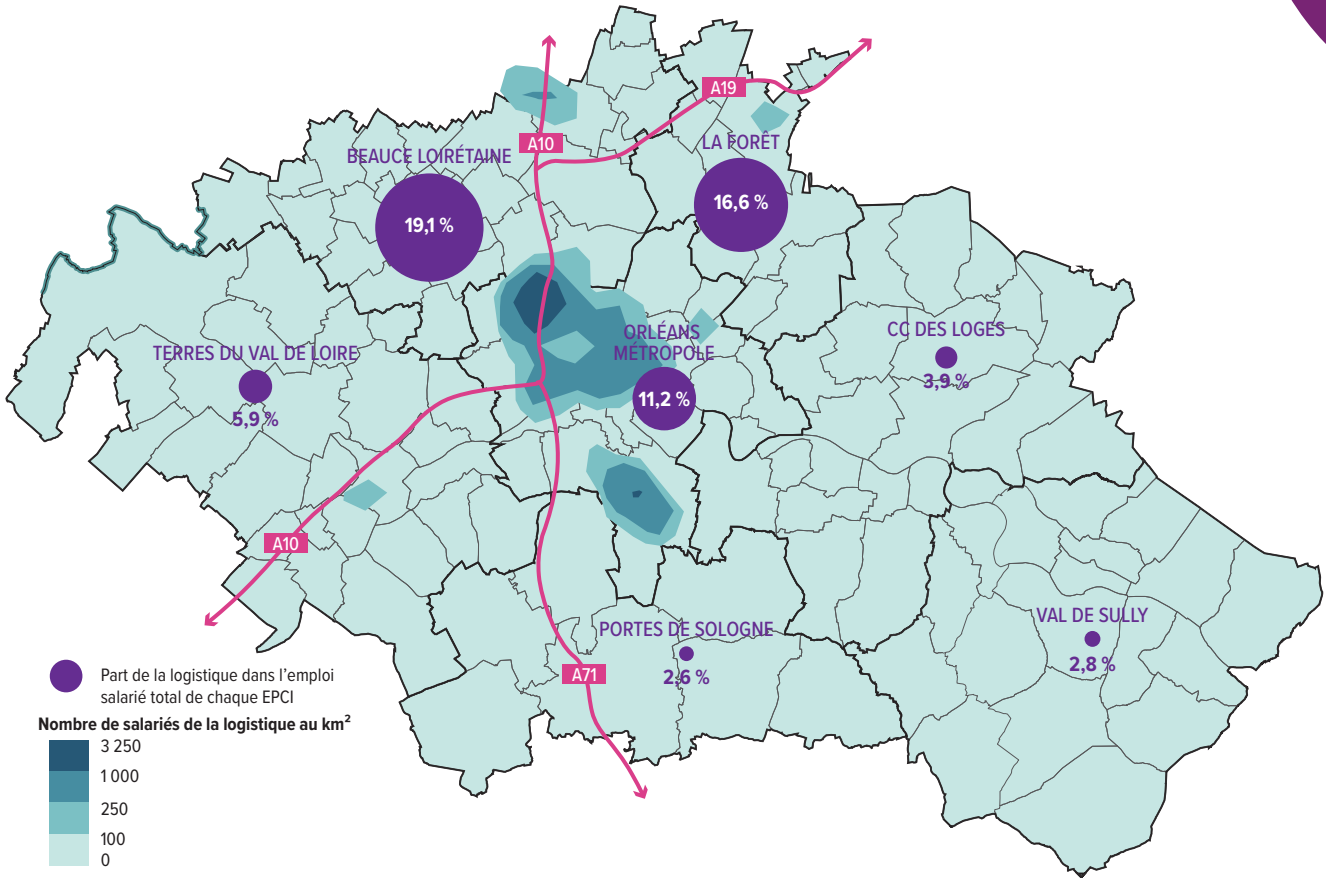
Au niveau régional, on recense 115 embranchements actifs permettant de desservir une entreprise afin de charger ou décharger des marchandises. Par ailleurs, plusieurs projets d'infrastructures de transport combiné se développent en région, dont un à Fleury-les-Aubrais pour interfacier le transport sur route et le transport sur rail.

Les territoires de l'Orléanais sont reliés à Haropa (port fluvio-maritime de l'axe Seine) via la ligne Orléans-Paris ou encore Orléans-Vierzon (via la ligne Vierzon-Le Havre). Cette liaison est très importante car elle permet au territoire d'être connecté à une interface maritime d'importance mondiale (12^e port européen et 50^e port mondial). Cette proximité avec Haropa permet ainsi aux acteurs économiques d'importer et d'exporter rapidement en ayant accès aux marchés internationaux.

ORLÉANS, UN CARREFOUR STRATÉGIQUE PROCHE DE L'ÎLE-DE-FRANCE



UN PÔLE D'EMPLOI MAJEUR



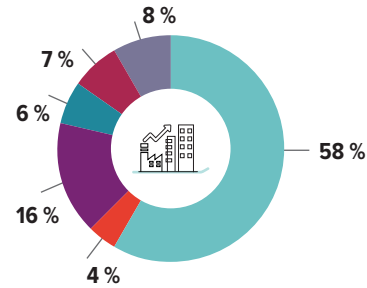
LES CHIFFRES-CLÉS 2024

2766 établissements
(2622 entreprises)

2036
entrepreneurs
individuels

730
sociétés

RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS PAR ACTIVITÉ

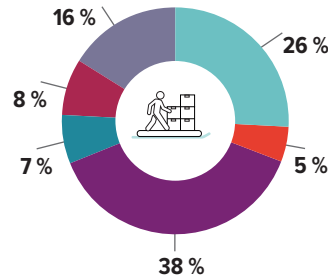


58 % des établissements
(hors EI) dans le transport
de marchandise



13 000 emplois salariés
(équivalent temps plein)

RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR ACTIVITÉ



10 % de l'emploi
salarié



38 % de l'emploi
dans l'entreposage

- transport de marchandises
- conditionnement
- entreposage
- manutention
- affrètement / organisation des transports
- distribution

LES GRANDS COMPTES IMPLANTÉS DANS L'ORLÉANAIS

267 établissements
de grands comptes
de la logistique

115 entreprises

26 ont
une maison-mère
étrangère

LES PRINCIPALES ENTREPRISES LOGISTIQUES IMPLANTÉS DANS L'ORLÉANAIS

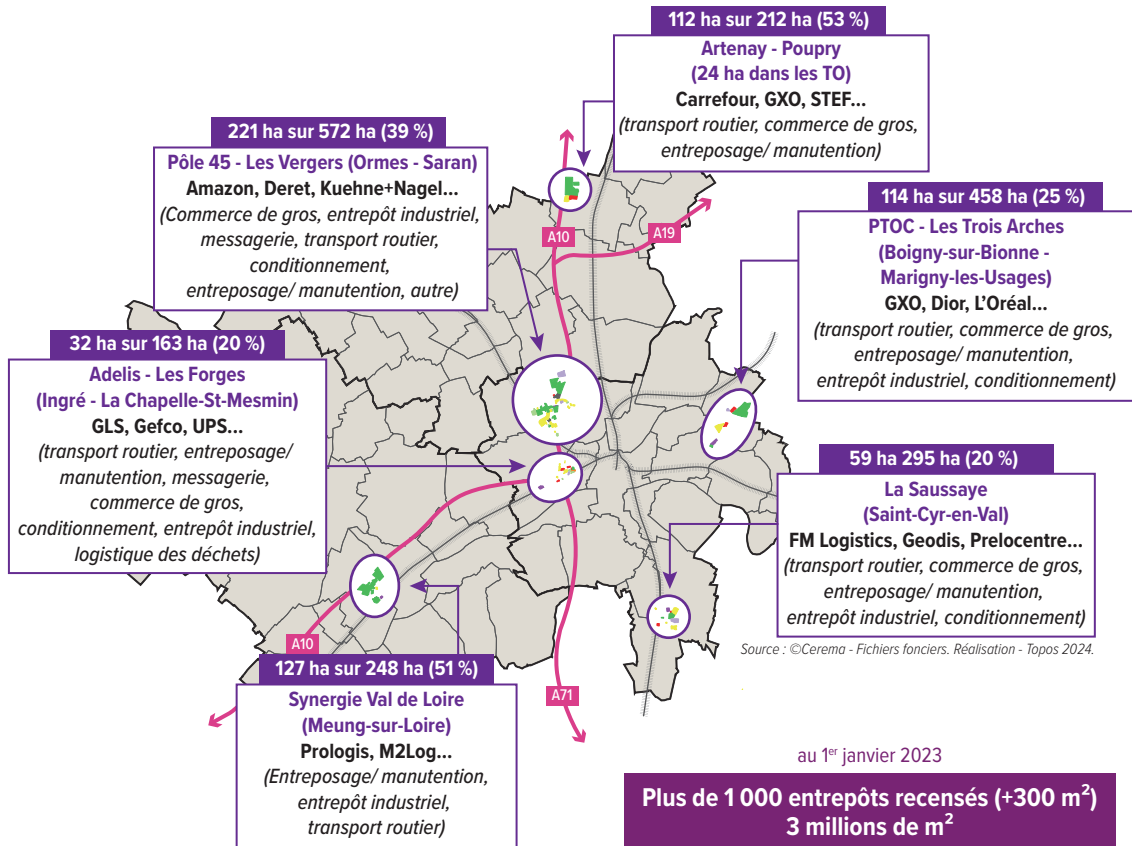


4.



LES ESPACES LOGISTIQUES DES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS

LOCALISATION ET PART DU FONCIER PRINCIPAL DÉDIÉ À LA LOGISTIQUE

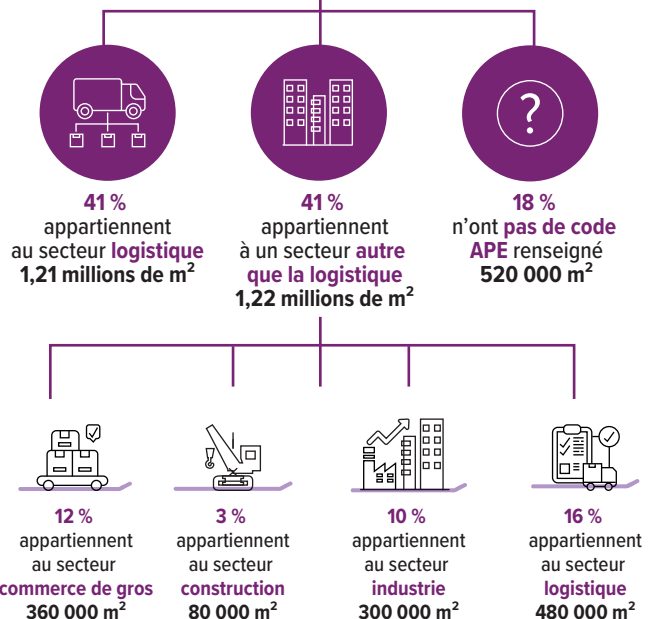


au 1^{er} janvier 2023

Plus de 1 000 entrepôts recensés (+300 m²)
 3 millions de m²

15 % DU FONCIER ÉCONOMIQUE DE L'ORLÉANAIS DÉDIÉ À LA LOGISTIQUE

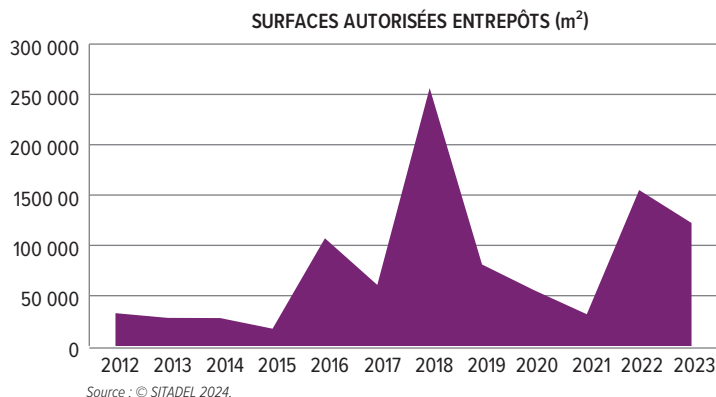
La compréhension de la logistique dans les territoires de l'Orléanais passe par le recensement et la caractérisation du parc immobilier et du foncier dédié à cette activité. L'analyse des Fichiers fonciers au 1^{er} janvier 2023, nous permet de recenser près de 3 millions de m² d'entrepôts, dont 41 % dédiés exclusivement à l'activité logistique (et 53 % en y ajoutant les activités de commerce de gros). Cela représente plus de 800 ha mobilisés avec des concentrations fortes dans certaines zones d'activités (Pôle 45, Synergie Val de Loire, Artenay-Poupry, la Saussaye, PTOC).



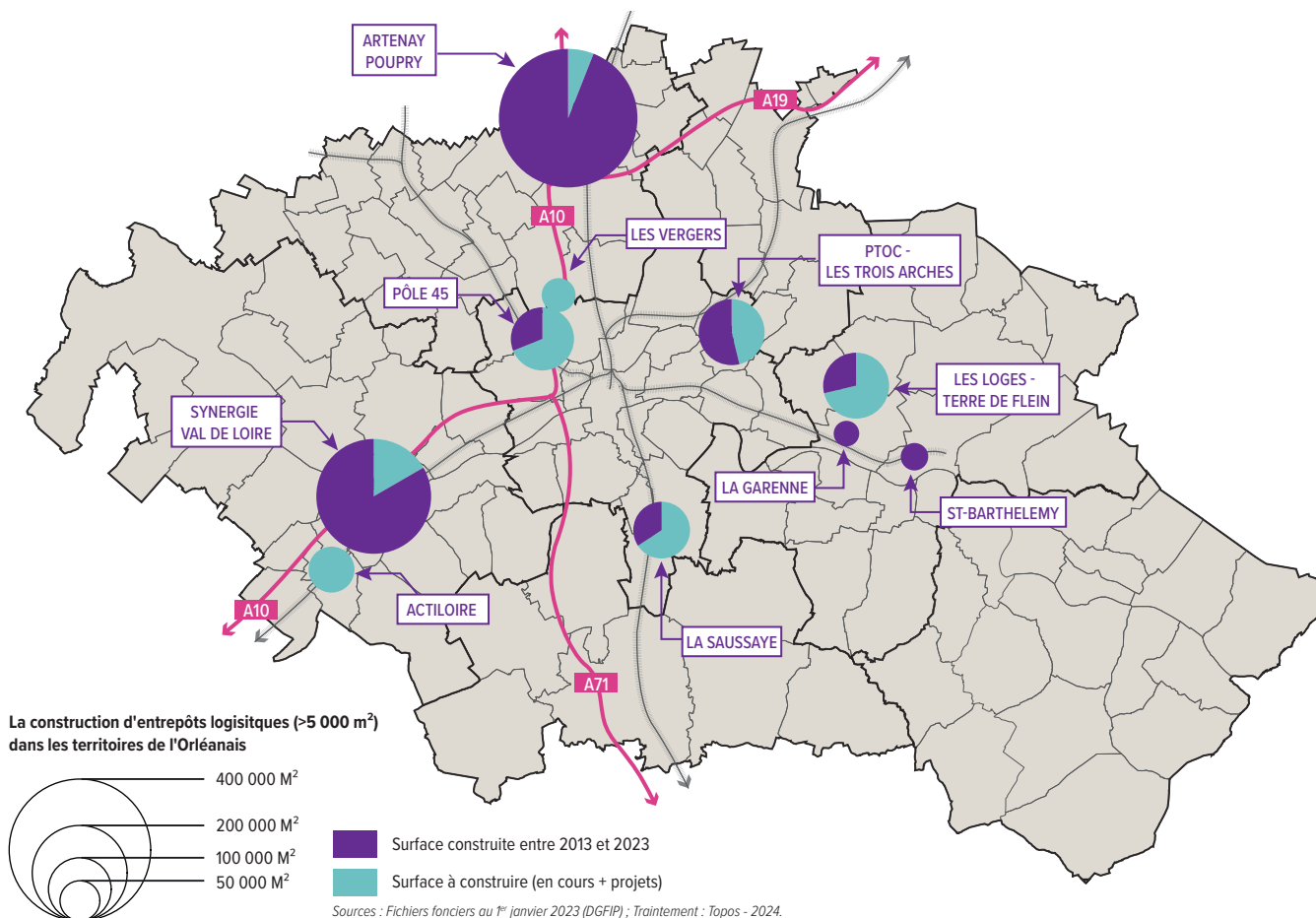
UNE EXPLOSION DE L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE CES DERNIÈRES ANNÉES

Le secteur de la logistique a connu un boom de développement très important sur le territoire au cours des dix dernières années avec une explosion des surfaces construites pour de la logistique, notamment en bordure de l'A10 dans les zones de Meung-sur-Loire au sud-ouest et Artenay-Poupry au nord.

Si 2018 a constitué un pic en termes d'autorisation de permis de construire, les chiffres sur les années 2022 et 2023 font état d'une dynamique forte avec une relance de projets mis en pause pendant la crise sanitaire. Cette dynamique est amenée à se poursuivre dans les prochaines années avec plusieurs opérations programmées pour des plateformes de plus de 5 000 m², représentant au total plus de 370 000 m² de bâti sur l'ensemble des grandes zones logistiques du territoire.



NOUVELLES SURFACES D'ENTREPÔTS (PERMIS DE CONSTRUIRE) DE PLUS DE 5 000 M² ENTRE 2017 ET 2023



5.



OÙ EN EST LA LOGISTIQUE SUR LES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS ?

A QUELS ENJEUX LE SECTEUR EST-IL CONFRONTÉ ?

Les territoires de l'Orléanais cumulent plusieurs critères qui ont longtemps offert un contexte favorable à l'implantation des activités logistiques : proximité de la région parisienne et de la région portuaire du Havre, diversité des infrastructures de transport, disponibilité foncière à faible coût. L'importance locale du secteur est aujourd'hui un atout majeur du territoire pour définir son attractivité économique. Plusieurs défis attendent cependant le secteur face aux évolutions sociétales et aux enjeux environnementaux et économiques. La manière dont ils seront appréhendés localement aura un impact sur la place qui serait dévolue à la logistique dans l'organisation future des territoires de l'Orléanais.



LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Le principal enjeu du secteur en matière de transition écologique réside dans la **décarbonation de l'activité transport** de marchandises. Les démarches aujourd'hui mises en œuvre par les professionnels du secteur pour réduire leur consommation de carburant sont nombreuses. Elles intègrent la recherche d'optimisation dans le chargement des véhicules (avec, par exemple, le développement de camions à double plancher ou le cotransportage), la rationalisation des tournées logistiques et la formation des conducteurs à l'**éco-conduite**. Elles restent insuffisantes vis-à-vis des objectifs nationaux de neutralité carbone d'ici 2050 et la véritable question qui se pose est celle du verdissement de la flotte.

À ce titre, la **transition vers l'électrique** progresse dans le transport de marchandises grâce aux innovations récentes dans les domaines de la motorisation et du stockage de l'énergie. D'autres pistes sont explorées dans le futur mix énergétique dédié à l'activité (bio-carburants, hydrogène) qui ont néanmoins leurs propres problématiques (concurrence du transport aérien, maritime et *off-road* pour les bio-carburants, rendement de la filière hydrogène) limitant une généralisation de leur usage pour le transport routier. Il convient par ailleurs de favoriser l'**intermodalité et le développement du transport ferroviaire et fluvial**. Cela induit des investissements lourds de la collectivité en matière d'infrastructures et de soutien à ces activités qui peinent à être concurrentielles face au transport routier.

Si plusieurs acteurs importants du transport de marchandises dans l'Orléanais ont déjà commencé la transition de leur parc de véhicules vers l'électrique, la capacité d'accompagnement des collectivités locales dans ce processus reste limitée (fléchage vers les dispositifs d'aides, anticipation des besoins des entreprises en avitaillement énergétique). Leur rôle est plus important dans l'**organisation du report modal** en témoigne leur soutien à des projets tels que celui d'une plateforme de transport combiné à Fleury-les-Aubrais. D'autres projets similaires devront être mis en œuvre à l'avenir à proximité des grandes zones logistiques du territoire pour pérenniser l'usage du fret ferroviaire, notamment pour les flux en direction du port du Havre. Les collectivités ont également un rôle important à jouer en matière de **logistique urbaine**, à l'image du partenariat signé entre la ville d'Orléans, Orléans Métropole et la Poste qui vise à favoriser le déploiement de la cyclologistique et le développement des plateformes logistiques intermédiaires en centre-ville.



LES MUTATIONS DE L'EMPLOI

Le secteur de la logistique est dans une situation tendue au niveau de l'emploi. Les entreprises font face à des besoins croissants en personnel liés au développement de l'activité tout en étant confrontées à un **manque d'attractivité de ses métiers** (contraintes fortes, faible rémunération, image dégradée de la filière). Cette tension est amplifiée par les mutations importantes du secteur relatives à la complexification des chaînes logistiques et au développement de l'automatisation.

Les outils d'**automatisation** remplacent progressivement la main d'œuvre non qualifiée et il est demandé aux employés du secteur d'être de plus en plus formés à l'utilisation d'interfaces numériques. D'autres évolutions telles que le développement de l'IA dans les processus d'optimisation logistique et le verdissement des flottes de transport font également apparaître de nouveaux métiers pour lesquels le secteur de la logistique peine à recruter.

Face à cette problématique, les territoires de l'Orléanais doivent poursuivre leurs efforts de développement de l'**offre de formation** dans la logistique. Des cursus sont aujourd'hui dispensés sur le territoire, que ce soit en formation initiale ou continue, par plusieurs structures (CFA, université, école de commerce, de management, de gestion, de logistique) à tous niveaux de formation. Une analyse fine de cette offre semble nécessaire de manière à évaluer quels seraient les besoins non couverts face aux problématiques de recrutement des entreprises locales. Orléans doit également s'inscrire dans une démarche de **recherche et d'innovation** appliquée au secteur afin de former les populations aux métiers logistiques de demain. Il faut également donner envie aux gens de venir travailler dans le secteur par une amélioration des conditions de travail et le développement du bien-être au sein des entreprises, ainsi que par la **promotion des métiers** de la logistique auprès du grand public.



LA RARÉFACTION DU FONCIER DISPONIBLE

L'évolution législative de ces dernières années en matière d'urbanisme, notamment la Zan, restreint la consommation foncière et contraint la collectivité à établir des priorités en matière d'aménagement du territoire. En tant qu'activité fortement consommatrice d'espace, la logistique devra s'engager dans une démarche de **régulation et d'optimisation** de son usage du foncier. Cela induit un travail sur la requalification du foncier économique et la densification à l'intérieur des zones logistiques. Une forme de **gouvernance** du secteur doit orienter une structuration et une hiérarchisation de l'armature logistique afin d'organiser les flux et limiter les besoins de création de nouveaux entrepôts.

Dans l'Orléanais, des travaux sont lancés dans les collectivités territoriales pour analyser l'usage du foncier économique et identifier un potentiel de densification dans les espaces d'activité. Ces analyses, notamment celle menée par Orléans Métropole, aideront la **mise en œuvre de stratégies foncières économiques**. Identifiée localement comme filière structurante majeure, la logis-

tique doit trouver sa place parmi ces éléments de stratégie qui structureront le développement économique du territoire dans les prochaines années. Cela intègre la nécessité d'anticiper les futures **mutations de ZAE** aujourd'hui vieillissantes. L'exemple de l'implantation de Panattoni sur 12 ha à Pôle 45 (Ormes) témoigne du fort intérêt porté par des grands groupes à ces zones logistiques historiques. Les modèles de requalification de zones devront anticiper les besoins fonciers liés à une évolution des modes de transport (intermodalité, transition énergétique) et intégrer les **innovations en matière de bâtiments** logistiques (verticalité, multiplicité et mutualisation des usages). Une intensification des activités logistiques à ces endroits fait naître de nouvelles problématiques (stationnement, circulation, approvisionnement en carburant...) qui impactent les entreprises qui y sont installées. La prise en compte de ces intérêts collectifs par l'intermédiaire de groupements professionnels (associations de parcs, club d'entreprises de la filière) est un enjeu majeur du développement de la logistique dans l'Orléanais.



L'ACCEPTABILITÉ SOCIÉTALE DE LA LOGISTIQUE

Le fort développement de la logistique et l'augmentation de sa visibilité dans l'espace public entraîne une croissance des oppositions face à cette activité. Celles-ci portent en premier lieu sur les **nuisances générées par le secteur** (impact paysager du bâti, pollution de l'air, pollution sonore, dangerosité du trafic). La critique peut aussi être plus idéologique à travers la remise en cause d'un modèle économique et de société symbolisé par la multiplication et la mondialisation des flux logistiques.

Face à ce défi, la logistique doit s'adapter pour répondre encore davantage aux **préoccupations environnementales et sociétales**. L'enjeu de la logistique urbaine qui consiste faire coexister dans un même espace des populations et des réseaux de transport de marchandises est à ce titre crucial. Le rôle des collectivités dans l'organisation de ces flux est prépondérant à la fois via la réglementation et l'appui aux entreprises dans le développement de moyens de transports alternatifs. Bien que finalement dispensée de l'obligation de mettre en œuvre une zone à faibles émissions (ZFE) en 2025, la Métropole d'Orléans dispose de moyens lui permettant de réguler le trafic de livraisons en centre-ville. Le futur de la logistique dépend de la capacité du secteur à faire comprendre ses enjeux par les populations et à s'adapter aux politiques d'aménagement du territoire et de développement urbain de demain.

6.

LA SYNTHÈSE

FORCES

- **Desserrement de l'Île-de-France**, Orléans comme « base arrière ».
- **Positionnement géographique idéal et stratégique** : grands axes de transport nationaux et européens (fret et routier), connexion au port du Havre.
- **Filière forte du territoire** : nombreuses entreprises, générateur d'emplois et de richesses, support au développement de l'économie locale, présence d'une base écosystémique logistique.
- **Bassin d'emploi important**.
- **Empreinte industrielle encore présente**, besoin logistique + facilitation du processus d'évolution industrielle -> vers une réindustrialisation.

FAIBLESSES

- **Activité logistique à forte empreinte écologique** : consommatrice d'espaces, énergivore, génératrice de nuisances et de pollutions.
- **Perception négative de la logistique** : peu de VA, de nombreux camions, de grands entrepôts, ...).
- **Difficultés de recrutement** dans la filière logistique, peu d'attractivité de certains métiers.
- **Un foncier de plus en plus contraint**.

OPPORTUNITÉS

- **Savoir-faire logistique bien présent** : forte propension à évoluer et innover (logistique longue distance, dernier km, entreposage, architecture...).
- **Un système logistique local dense et organisé** pour soutenir la réindustrialisation du territoire, à intensifier.
- **Tissu économique dense**, matière à développer un véritable écosystème logistique.
- **Territoire agricole** en capacité à répondre à une partie des besoins alimentaires locaux.
- **Compensation des difficultés de recrutement par le high-tech** (robotisation, automatisation, IA...).
- **Capacité de rebond du territoire** par le développement d'une offre de formation sur les métiers de la logistique de demain.

MENACES

- **Inadéquation du bassin d'emploi aux nouveaux métiers de la logistique**, par déficit de formation et décalage entre les emplois supprimés et ceux créés.
- **Défaut d'anticipation face aux besoins et aux évolutions de la logistique** : obsolescence des bâtiments et des flottes de transport, génération de friches, fuite d'activités.
- **Rejet des populations face à un développement anarchique** par déficit de structuration territoriale de l'activité.

7.



PENSER LA LOGISTIQUE DE DEMAIN

Afin d'élargir le sujet, Topos a engagé un travail exploratoire sur le devenir du secteur dans les territoires de l'Orléanais. Il aboutira prochainement avec la production d'un cahier de prospective, base de futurs échanges et de temps d'animation mobilisant l'ensemble des acteurs de la filière. L'agence réalise ce cahier pour que les élus (économie et urbanisme) et acteurs économiques prennent conscience de la complexité de la logistique au delà des stéréotypes et des enjeux/impacts de cette activité. L'objectif, à terme, est la définition par les élus d'une stratégie pour l'évolution de la logistique sur leur territoire. Au-delà des aspects rationnels, visant à montrer la complexité du sujet et à réfléchir sur la définition d'un territoire logistique, l'originalité du travail consiste à approfondir les imaginaires et susciter des émotions fortes en s'interrogeant sur des futurs désirables ou appréhendés liés à la logistique. Deux axes complémentaires ont animé le travail de réflexion interne : la logistique interface et la logistique levier.



LA LOGISTIQUE VUE COMME L'INTERFACE DE L'ÉCONOMIE

Comme toute interface servicielle elle relie le *front-end* (les consommateurs) et le *back-end* (la fabrique), le proche (acteurs d'un même territoire) et le lointain (autres territoires). Elle est aussi un flux (intimement lié aux transports et au foncier (stockage), qui repose sur des technologies et des savoirs faire d'acteurs.

La logistique a un double impact économique sur le territoire : en tant que secteur d'activité et en tant qu'interface rendant possible -ou non- les autres activités économiques (agriculture, industrie, commerce...). Dans l'imaginaire, elle est associée au modèle du capitalisme économique et de la croissance et de la consommation pour tous.

Le cahier mettra en récit des futurs possibles en continuité avec ce modèle orientant la réflexion autour des concepts d'innovation (automatisation, nouveaux modes de transport) et de concentration (entrepôts XXL, mutation des emplois). Cette réflexion interroge la capacité des sociétés futures à capter les bénéfices d'une accélération des moyens logistiques et à définir une place à l'humain face au progrès technologique.



LA LOGISTIQUE VUE COMME UN LEVIER DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUES

De part sa croissance, la logistique a un impact environnemental (pollution de l'air, émissions de GES, la logistique en tant qu'outil au service d'une consommation qui épuise les ressources...). Elle suscite aujourd'hui des perceptions négatives (cristallisée par une pollution visuelle des paysages). Et si, elle était demain, utilisée aussi comme un levier pour conduire des transitions écologiques (réduction des déchets, économie circulaires, sobriété et gestion efficiente des transports) dans une logique de développement durable ?

Sur la base d'un imaginaire centré sur les notions de sobriété, de résilience et d'autonomisation des territoires, les récits orienteront la réflexion vers un futur en rupture par rapport au modèle actuel d'organisation de la société. Qu'elle soit le fruit d'une transition organisée ou la conséquence d'un effondrement, cette rupture fera naître de nouvelles formes de logistique. Ces nouveaux modèles pourront tout autant se construire en adaptation aux évolutions sociétales, qu'en être le moteur.



www.topos-urba.org

LA LOGISTIQUE DES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS

Topos
AGENCE D'URBANISME
DES TERRITOIRES DE L'ORLÉANAIS
6 bis Avenue Jean Zay
« Le Millénium »
45000 ORLÉANS
Tél. : 02 38 78 76 76
Mail : agence.urbanisme@topos-urba.org



topos PROSPECTIVE OBSERVATION STRATÉGIE
AGENCE
D'URBANISME
TERRITOIRES
DE L'ORLÉANAIS