CAPI
ENTREPRENDRE

Enquête

La logistique sur le territoire de la CAPI en 2020

economie.capi-agglo.fr

CAPI Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

pil'es Pôle d'Intelligence Logistique

LA LOGISTIQUE, filière d'excellence sur le territoire de la CAPI

Située entre Lyon, Grenoble et Chambéry, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) est le deuxième pôle économique de l'Isère. Une quarantaine de parcs d'activités sont présents sur le territoire, dont le Parc International de Chesnes qui représente à lui seul 1 000 ha de foncier économique.

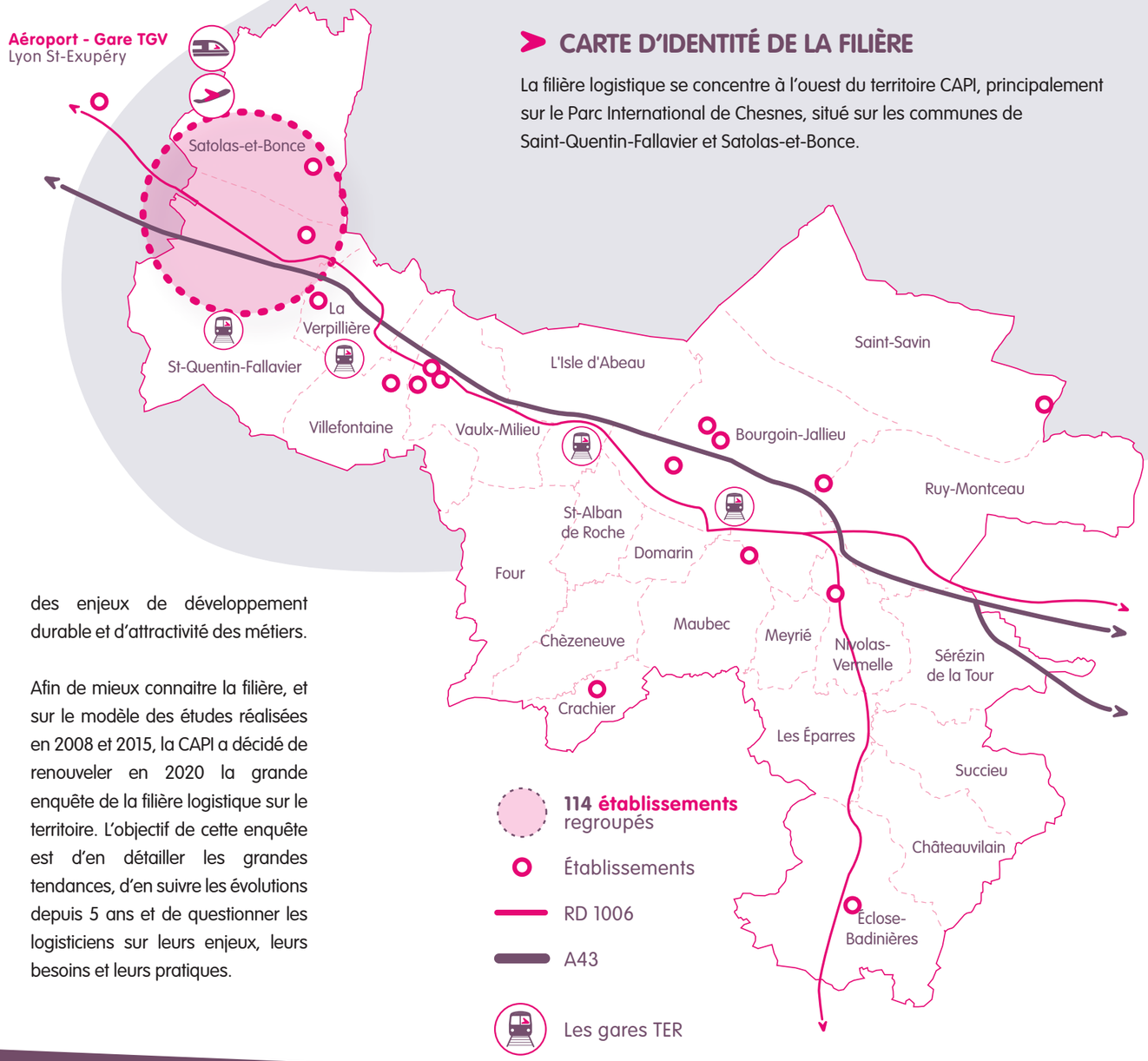
Depuis l'installation des premières entreprises sur le Parc dans les années 70, dans le cadre de l'opération d'intérêt national de la Ville Nouvelle de L'Isle d'Abeau, son attractivité s'est construite naturellement et au fil des années grâce à la proximité de l'agglomération lyonnaise et à un réseau d'infrastructures performant. Cette attractivité grandissante a fait de la CAPI un pôle économique majeur et du Parc International de Chesnes la première plateforme logistique terrestre de France de par sa concentration exceptionnelle d'entrepôts. La logistique y forme un véritable écosystème intégré, tout en côtoyant une mixité d'activités avec de nombreux industriels, unités de production comme centres de recherche.

La logistique joue un rôle clé dans la compétitivité du territoire et elle est reconnue depuis de nombreuses années comme filière d'excellence de la CAPI, qui accompagne son développement autour des enjeux de développement durable et d'attractivité des métiers.

Afin de mieux connaitre la filière, et sur le modèle des études réalisées en 2008 et 2015, la CAPI a décidé de renouveler en 2020 la grande enquête de la filière logistique sur le territoire. L'objectif de cette enquête est d'en détailler les grandes tendances, d'en suivre les évolutions depuis 5 ans et de questionner les logisticiens sur leurs enjeux, leurs besoins et leurs pratiques.

CARTE D'IDENTITÉ DE LA FILIÈRE

La filière logistique se concentre à l'ouest du territoire CAPI, principalement sur le Parc International de Chesnes, situé sur les communes de Saint-Quentin-Fallavier et Satolas-et-Bonce.



132
établissements
de plus de 1 000 m² de stockage

2.3 MILLIONS
de m²

10 300
emplois permanents hors intérim sur les 50 000 concentrés sur la CAPI, tous secteurs confondus.

50/50
50% de PME et
50% de grandes entreprises

27%
de sièges sociaux

MÉTHODOLOGIE :

Cette enquête a été réalisée par le Pôle d'Intelligence Logistique entre mai 2020 et janvier 2021 auprès des 132 établissements logistiques du territoire. Par établissements logistiques sont compris les sites spécialisés dans la logistique et le transport, mais également les commerçants de gros et industriels dont l'activité principale n'est pas la logistique mais ayant des activités de logistique importantes, au sein d'entrepôts de plus de 1 000 m².

L'enquête a été réalisée par questionnaire en ligne et entretien direct avec les responsables de sites, responsables Ressources humaines (RH) et Qualité, sécurité, environnement (QSE).

Ce document présente les données de **68 établissements logistiques** qui ont répondu sur les 132 interrogés, soit **un taux de retour de 51%**. Pour autant, les données collectées sont globalement représentatives de l'ensemble de la filière sur le territoire.

Il est à noter que le nombre de répondants peut varier d'une question à l'autre. Si un échantillonnage différent de celui des précédentes études de 2008 et 2015 rend difficile les comparaisons dans le temps, la qualité des retours n'en fournit pas moins des informations riches sur les grandes tendances et évolutions de la filière.

LES PLATEFORMES LOGISTIQUES

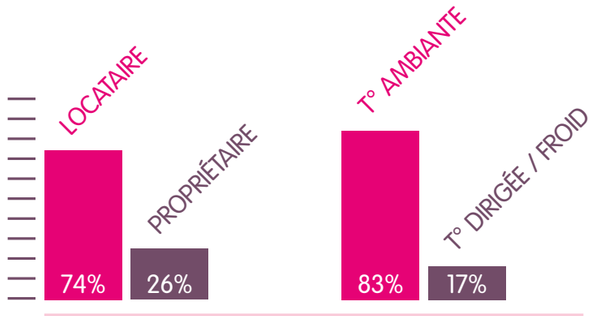
Les entrepôts logistiques sont soumis à la réglementation spécifique des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et doivent donc répondre à des normes strictes pour prévenir les risques éventuels pour l'environnement. Leur statut est fixé par une nomenclature qui détermine s'ils sont soumis au régime de déclaration, d'enregistrement ou d'autorisation et selon quelles rubriques, la 1510 et la 2663 étant les plus courantes sur la zone.

Le marché logistique est majoritairement locatif et les entrepôts sont principalement la propriété d'investisseurs-promoteurs. Plusieurs établissements logistiques peuvent louer des cellules dans un même bâtiment, ce qui explique qu'il y ait plus d'établissements que d'entrepôts sur le territoire. Le marché de l'immobilier logistique est caractérisé par une forte tension : la vacance est extrêmement faible et les loyers sont poussés à la hausse. Une amélioration qualitative des bâtiments logistiques est observée ces dernières années : les nouvelles constructions bénéficient de certifications environnementales. Elaborées pour garantir des bâtiments plus vertueux, elles sont désormais incontournables.

UNE PLATEFORME LOGISTIQUE TYPE :

20 000 M²

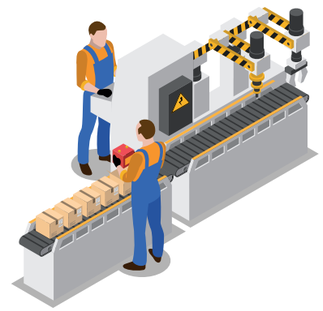
110 COLLABORATEURS
(permanents et intérimaires)



La température dirigée reste un besoin spécifique de la distribution alimentaire et de l'industrie pharmaceutique.

RÉPARTITION DES SURFACES EXPLOITÉES :

79%
entreposage et logistique



16%
- production
- conditionnement à façon (CAF)
- maintenance produits

5%
bureaux

DES BÂTIMENTS PLUS VERTUEUX :

8 **bâtiments certifiés BREEAM***

+5 **bâtiments en cours de certification BREEAM**
Issus de la requalification des dernières friches logistiques.

1 **bâtiment certifié HQE***

**BREEAM (BRE Environmental Assessment Method) et HQE (Haute Qualité Environnementale) : méthodes britannique et française pour l'évaluation du comportement environnemental d'un bâtiment tout au long de son cycle de vie (conception, construction, fonctionnement, rénovation…). Elles certifient le niveau de performance environnementale, sociale et économique de l'actif.*

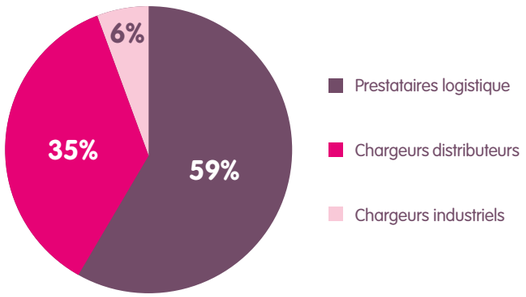
LES ACTIVITÉS ET LES SAVOIR-FAIRE

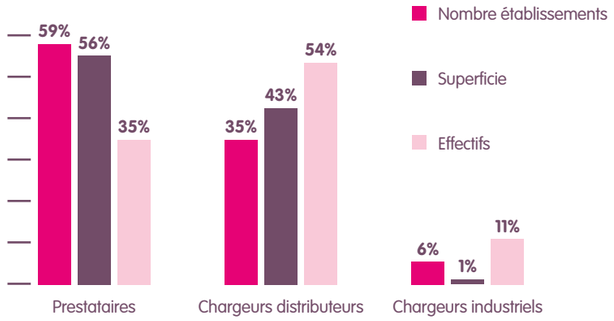
La logistique est une activité transverse et présente dans tous les secteurs d'activité. Elle recouvre, tout comme l'industrie ou le commerce, de nombreuses réalités.

On distingue notamment :

- Les prestataires logistiques, qui traitent la marchandise pour le compte de leur client,
- Des chargeurs, qui traitent leur propre marchandise, et dont la logistique est une fonction support de l'entreprise. Les chargeurs peuvent être des distributeurs ou des industriels.

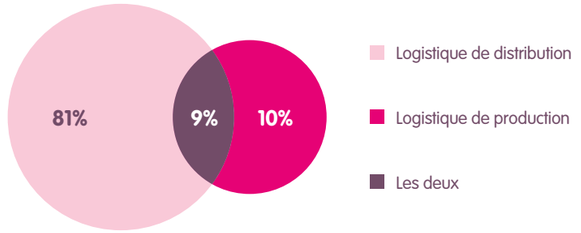
En Nord-Isère, la logistique de distribution, opérée pour compte propre et pour compte d'autrui, est prépondérante. Ainsi, la majorité des marchandises traitées sur la zone sont des produits manufacturés destinés à la grande distribution, alimentaire ou spécialisée.





Comment lire ce graphique : *« Sur le territoire, les prestataires logistique représentent 59% du nombre d'établissements, 56% de la superficie des bâtiments et 35% des effectifs. »*

LES TYPOLOGIES DE LOGISTIQUE :



100%

font du **B**usiness **to B**usiness, distribution de produits entre entreprises, professionnels ou points de ventes de l'enseigne.

35%

font également du **B**usiness **to C**onsumer, distribution de produits pour le consommateur final.

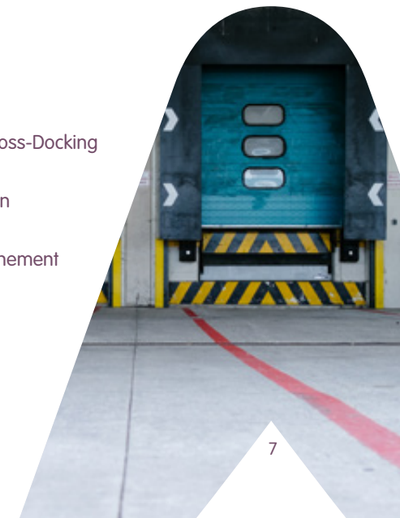
37%

des établissements sont des e-commerçants.
Le e-commerce représente en moyenne **27 %** de leurs activités.

- **Les pureplayer exercent exclusivement leur activité sur internet. (Ex : JADEO, TRANOVA, SPARTOO, LOG'S)**
- **Les enseignes omnicanales distribuent leurs produits en magasin et en ligne. (Ex : LDLC, FNAC-DARTY, IKEA, MERCK…)**

LES PRINCIPAUX MARCHÉS DE CONSOMMATION FINALE :

LES PRINCIPALES ACTIVITÉS LOGISTIQUES RÉALISÉES SUR SITE :



LES FLUX

La position centrale et l'accès aux infrastructures multimodales de la région, font du **Parc International de Chesnes** une véritable **porte sur la France et l'Europe**. En lien avec son orientation de logistique de distribution de produits de consommation, on observe des flux import de marchandises produites à l'étranger, qui sont réceptionnées et préparées dans les entrepôts du territoire, pour être ensuite distribuées de manière optimisée dans les bassins de consommations finaux, régionaux ou nationaux.

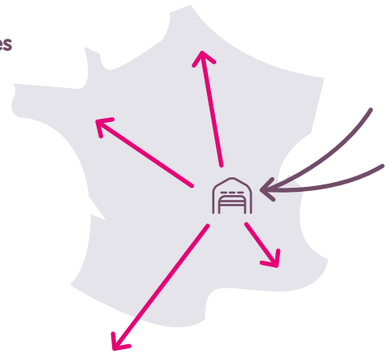
Le secteur de la logistique fonctionne en synergie avec le transport, ils sont deux maillons clés de la *supply chain*, qui englobe l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des achats jusqu'à la distribution finale.

Import des marchandises

Origines : Asie et Europe

Modes de transport :

- **94%**
- **51%**
- **24%**
- **10%**



Distribution des marchandises traitées

Destinations :

54% distribuent au national

25% à l'international

52% livrent des professionnels et/ou des particuliers en cœur de ville

Mode de transport :

- **98%**

Comment lire ce schéma : *« 94 % des répondants déclarent utiliser la route pour l'import de leurs marchandises »*

Par an, un établissement traite en moyenne :

Les politiques transport

88%

achètent du transport.
Seuls 12% possèdent leur propre flotte de véhicules.

25 sites ayant répondu déclarent explicitement limiter l'impact de leurs activités sur l'environnement par :

- Le recours aux carburants alternatifs, notamment le Gaz naturel véhicule (GNV)
- L'engagement dans l'un des programmes Engagements volontaires pour l'Environnement (EVE) de l'ADEME
- La réorganisation de leurs flux vers le report modal
- L'optimisation de leur gestion et de leur chargement
- La formation de leurs collaborateurs (eco-conduite…)

FRET FERROVIAIRE

À ce jour, deux logisticiens aux flux conséquents exploitent le réseau ferré du Parc International de Chesnes en ayant recours au fret conventionnel (wagons complets). En logistique de distribution, il est plus fréquent de faire appel au fret combiné pour acheminer ses conteneurs maritimes depuis les infrastructures multimodales à proximité (Ex : Port de Lyon Edouard Herriot ou la gare de Vénissieux).

À noter que **34 % déclarent pouvoir envisager d'utiliser le fret** ferroviaire (conventionnel ou combiné) sous réserve que l'équilibre entre qualité/coût/délai soit garanti ou d'obtenir l'aval de leur client.

LES ÉQUIPEMENTS ET LES TECHNOLOGIES

Afin d'accompagner les différentes opérations au sein des entrepôts, les technologies sont nombreuses. La digitalisation du secteur est largement avancée, en réponse aux forts enjeux de traçabilité des marchandises. Il est à noter que les types d'équipements sont liés aux catégories de marchandises traitées, car selon que l'on traite des pneus, des chaussures, ou des produits frais, les équipements ne seront pas les mêmes.

GESTION DE DONNÉES ET OPTIMISATION DE L'ORGANISATION

72% WMS*
43% ERP*
25% TMS*

Traitement des déchets et économie circulaire

Répartition du tonnage annuel moyen des déchets :

53% CARTON

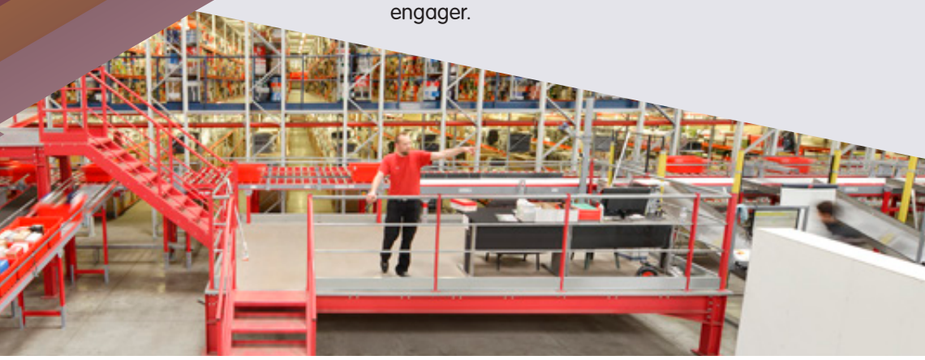
22% DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS

14% BOIS

Le plastique revêt également un fort enjeu pour les logisticiens en raison de la difficulté à trouver des filières de valorisation.

24 établissements ont été accompagnés **à l'optimisation de leurs déchets** par le Pôle d'Intelligence Logistique et la CCI Nord-Isère, grâce au soutien de la CAPI depuis 2018.

21 établissement sont intéressés pour s'y engager.



Dispositifs et technologies les plus utilisés pour :

ACHEMINEMENT ET STOCKAGE

90% Rack classique

27% Convoyeurs mécanisés et trieuses principalement chez les e-commerçants ou dans la grande distribution alimentaire.

95% Chariots de manutention

Le parc estimé est à 3800 engins :
- 95 % électriques (79 % batterie plomb, 16% batterie lithium en progression)
- 3 % hydrogène
- 2 % thermiques gaz et diesel

PRÉPARATION DE COMMANDE

71% Radiofréquence code à barre

9% Radiofréquence RFID

10% Voice-picking

6% Voyants lumineux type pick-put to light

FINALISATION DE COLIS ET CONDITIONNEMENT

83% Filmeuses automatiques

64% Cercleuses

22% Machines de conditionnement

**Catégories de progiciels destinés à gérer les opérations d'un entrepôt de stockage (WMS) ou les opérations de transport (TMS) ou à avoir une gestion intégrée de tous les services de l'entreprise (ERP). Ils peuvent être développés en interne ou achetés sur le marché et peuvent assurer plusieurs de ces fonctions à la fois.*

Enquête Logistique dans le Nord Isère en 2020

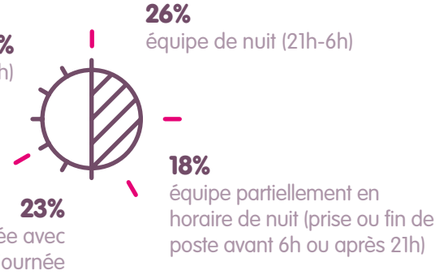
L'EMPLOI, LES RESSOURCES HUMAINES ET LA MOBILITÉ

Les enjeux d'emploi en logistique sont cruciaux. Les métiers sont nombreux et se spécialisent. La tension sur le recrutement est forte, notamment sur les métiers moins qualifiés de l'exploitation, mais grandit également sur les métiers de management, de planification, d'affrètement ou sur les fonctions support ; les perspectives de carrière dans le secteur sont importantes. Si l'intérim occupe une place non négligeable dans le secteur, la majorité des salariés est en CDI à temps plein. La part des femmes en logistique progresse régulièrement, et a augmenté de près de 20% depuis la précédente enquête.

Organisation et effectifs

62%
ont un(e) chargé(e) RH sur site

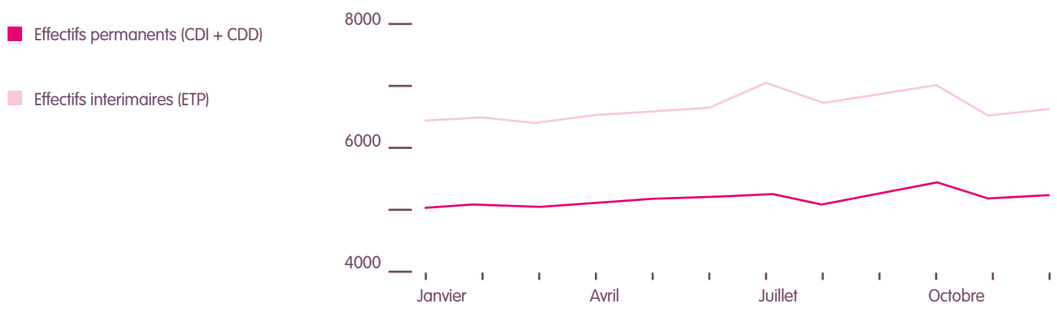
Répartition horaire des effectifs :



Dans une même entreprise, plusieurs horaires peuvent cohabiter.

RÉPARTITION ANNUELLE DES EFFECTIFS

Sur 61 répondants, les pics de saisonnalité se confirment pour la période estivale et la fin d'année, allant de **6 453** emplois déclarés en **mars** jusqu'à **7 026** emplois en **juillet** maximum, soit **un écart de 8,9 %.**

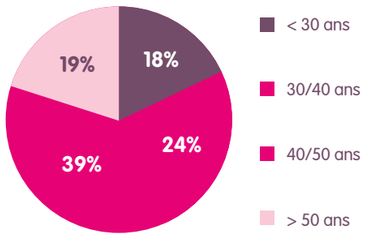


La répartition du personnel

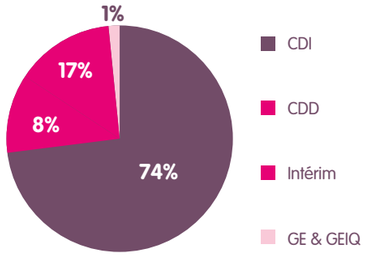
59% **41%**

58%
du personnel a plus de 40 ans

Répartition du personnel selon l'âge et le type de contrat



Nombre répondants : 59



Nombre répondants : 62

Recrutement

Un bassin d'emploi expérimenté et dynamique :

9,3 ans d'ancienneté moyenne
13 % de taux de rotation annuel moyen des postes en CDI en augmentation

65 jours en moyenne pour une mission intérim
10% des missions d'intérim débouchent sur des embauches

Modes de recrutement les plus cités :

- Agences d'emploi 89 %
- Sites internet dédiés 34 %
- Cooptation 30 %
- Pôle Emploi 26 %

TENSION SUR LE RECRUTEMENT

80% des répondants déclarent avoir des difficultés de recrutement contre 60 % en 2015.

Les répondants annoncent plus de 350 perspectives d'embauches sur les métiers essentiels : préparateur CACES 1 (182), manutentionnaires (75) et caristes (59).

Face à cette situation, les recruteurs sont de plus en plus sensibles aux conditions d'emploi, à leur marque employeur et à la qualité de vie au travail de leurs collaborateurs.

Formation

87% des répondants estiment **que l'offre de formation est en adéquation avec leurs besoins en compétences.**

50 entreprises ont accueilli et formé au moins un étudiant sur les trois dernières années :

121 ALTERNANTS
Professionnalisation
ou apprentissage
Niveaux V et VI, de Bac+2 à +4

114 STAGIAIRES
Formation initiale
Niveaux III à V,
de CAP/BEP à Bac+2

Les profils de postes sont très variés, ce sont les métiers de l'exploitation logistique et de management, de support et de QSE qui priment. Des offres existent aussi dans les métiers de l'informatique, de la maintenance, du transport, et d'assistance administrative.

Conditions de travail

La situation sanitaire vécue en 2020 a amené les acteurs de la filière à consolider leur collaboration avec les services concernés (CSE, Préventeurs, CARSAT, Inspection et médecine du travail…) pour renforcer la prévention et la gestion de la santé et de la sécurité de leurs collaborateurs.

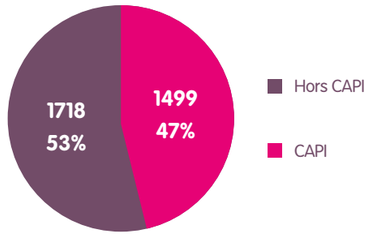
+50 chefs d'équipe ont été formés au management en partenariat avec la CCI Nord-Isère et le Pôle d'Intelligence Logistique.

53% proposent des services à leurs collaborateurs. Outre les avantages sociaux et l'accompagnement social, sportif ou de bien-être certains se distinguent par des conciergeries ou encore par des aménagements du temps de travail pour faciliter la vie familiale et encourager l'engagement associatif.

La mobilité, un enjeu crucial

La logistique fait venir des actifs sur le territoire mais est également une source d'emploi pour les Capisérois :

Lieu de résidence du personnel de l'exploitation



Véritable condition d'accès à l'emploi pour ceux qui ne possèdent pas de véhicule personnel, il s'agit aussi d'encourager les collaborateurs à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Les entreprises se mobilisent :

75% ont des salariés qui utilisent des modes de transport collectifs, en priorité le **Flexibus*** dont l'adaptabilité et la notoriété augmentent.

29% des répondants disposent d'un **Plan de Mobilité Employeur (PDME)***

36% mettent en place des actions pour encourager les alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, modes doux, parking dédié, aménagement d'horaires, challenges…).

32% peuvent être intéressés pour aider financièrement leurs salariés au-delà de la prise en charge obligatoire de 50% des frais de transport en commun.

Depuis l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités, la mobilité est devenue un thème obligatoire des négociations sociales pour les établissements de plus de 50 salariés. La CAPI accompagne les entreprises dans leurs actions et réflexions :

9 entreprises accompagnées par **RUBAN PRO*** depuis son lancement en septembre 2020

20 entreprises adhèrent au **Plan De Mobilité Inter-Entreprises (PDMIE)*** du Parc International de Chesnes

*Plus d'information sur les solutions mobilité proposées par la CAPI aux entreprises et salariés :
https://economie.capi-agglo.fr/faciliter-vos-deplacements/#1616592128050-802d44a3-be12

LES ÉVOLUTIONS DU SECTEUR

Depuis la précédente enquête réalisée en 2015, la logistique confirme son rôle clé sur le territoire et plusieurs tendances se confirment. De nouvelles plateformes de haute qualité environnementale ont vu le jour, principalement dans le cadre d'opérations de requalification de friches. La surface moyenne et l'effectif moyen augmentent. L'emploi est toujours un enjeu crucial : les difficultés de recrutement ont encore augmenté, et le turn over a quasiment doublé. A noter que la proportion de femmes en logistique progresse pour atteindre 40% des effectifs.

Depuis 2015, la sûreté s'est améliorée sur la zone, grâce à l'action combinée de la vidéoprotection et des services de gardiennage mutualisé.

La CAPI et le Pôle d'Intelligence logistique remercient vivement les entreprises rencontrées pour leur disponibilité et le temps consacré à cette enquête. Les résultats de cette enquête sont précieux pour la CAPI en ce qu'ils viennent directement alimenter les réflexions de la collectivité et appuyer la définition des orientations stratégiques prises par les élus.

QUI EST LE PÔLE D'INTELLIGENCE LOGISTIQUE ?

pil'es Pôle d'Intelligence Logistique

Le Pôle d'Intelligence Logistique est le réseau associatif fédérant l'écosystème logistique en Rhône-Alpes.

Réunissant 180 entreprises adhérentes, plus de 600 professionnels actifs et les partenaires institutionnels, il pilote depuis sa création en 2007 des projets collaboratifs au service de la performance globale de ses adhérents et du développement durable des territoires.

Véritable support de réflexion, outil d'expérimentation, de travail, de mutualisation et lieu d'échange, le Pôle vise à améliorer la compétitivité et la performance des entreprises, promouvoir la logistique et ses savoir-faire, développer l'emploi sur le territoire et améliorer les conditions de travail, s'engager concrètement dans le développement durable pour imaginer la logistique de demain.

www.pole-intelligence-logistique.fr

Direction de la Publication :
Jean Papadopulo

Rédaction :
Pôle d'Intelligence Logistique

Mise en page :
notrestudio.fr

Impression :
Fouquet Simonet

Crédits photos :
CAPI, Calyptone S. Levy, B. Gillardeau, F. Crispin

Iconographie :
notrestudio.fr
Direction communication CAPI

Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère
Direction Développement Économique, Tourisme

17 Avenue du Bourg - BP 90 592
38 081 L'Isle d'Abeau Cedex

Tél. : 04 74 27 69 13
economie@capi38.fr

economie.capi-agglo.fr