

Les activités logistiques dans les territoires français : la vigueur de la construction d'entrepôts s'accompagne d'un maintien de l'emploi logistique

Dans un contexte de développement du commerce électronique, la France métropolitaine dispose en 2024 de 93 millions de m² d'entrepôts de 10 000 m² ou plus, dans un regain des constructions depuis le milieu des années 2010. Le nombre d'emplois ouvriers dans la logistique (entrepôts et transport de marchandises) s'élève à 1,3 million en 2022. Sa croissance en 40 ans est modeste du fait des gains de productivité accomplis par le secteur, avec une modernisation des outils et une transformation profonde de l'organisation du travail dans les entrepôts. Pour autant, elle demeure remarquable, car elle s'inscrit dans un contexte plus général de déclin des emplois ouvriers : en 2022, près d'un ouvrier sur quatre travaille dans la logistique, contre près d'un sur six en 1982.

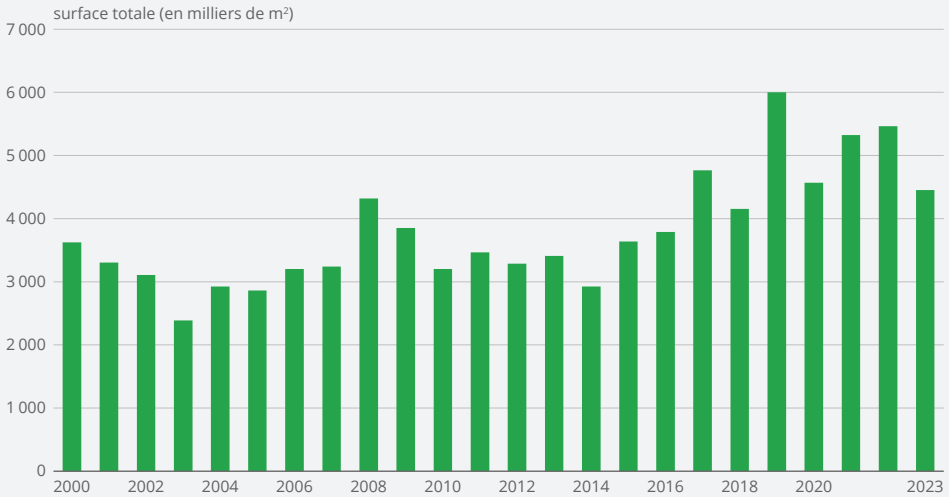
Cette vigueur économique des infrastructures logistiques s'accompagne de défis écologiques et sociaux dans les territoires. Du fait de leur localisation, majoritairement dans les couronnes urbaines et rurales des aires d'attraction des villes (respectivement 33 % et 20 % des surfaces d'entrepôts construits entre 2000 et 2023), les constructions d'entrepôt contribueraient à l'artificialisation des sols. Les emplois logistiques dans le secteur de l'entreposage et de la manutention se caractérisent par un recours élevé à l'intérim (24 %) ainsi que par une localisation souvent éloignée des lieux de résidence, mal desservie en transport en commun, ce qui tend à augmenter les déplacements motorisés.

La croissance des **activités logistiques** peut être analysée comme une « force » de l'économie française, dans la mesure où ces activités sont indispensables à l'ensemble du tissu économique et notamment à l'approvisionnement quotidien des entreprises et des populations.

Au 31 décembre 2024, la France dispose ainsi de 93 millions de m² d'entrepôts de 10 000 m² ou plus dans l'Hexagone ► [sources](#). On ne peut pas estimer l'évolution passée de la surface d'entrepôt, car la source utilisée ne le permet pas. En revanche, l'analyse de la construction annuelle brute d'entrepôts (i.e. en comptabilisant la surface construite sans tenir compte des éventuelles destructions) permet d'apprécier les évolutions depuis 2000. Le champ n'est toutefois pas identique, les données sur les permis de construire concernant les entrepôts de toutes surfaces, y compris les moins de 10 000 m², sur la France entière.

L'année 2008 a constitué un premier pic des constructions d'entrepôts, avec 4,3 millions de m² construits ► [figure 1](#). Le ralentissement de la consommation des ménages induit par la crise financière à partir de la fin 2008 a réduit le besoin de construire de nouveaux entrepôts. Depuis 2015, un nouveau cycle de croissance s'observe, tiré par le développement du commerce électronique, notamment depuis la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19, au détriment du commerce traditionnel [[Paché, 2025](#) ; [Bloch, Pichavant, 2026](#)]. La financiarisation de l'immobilier logistique depuis la fin des années 1990 pourrait également contribuer à cette croissance, en augmentant la capacité de ce secteur à attirer des capitaux internationaux dans les projets immobiliers : ces bâtiments deviennent en effet des actifs logés au sein de fonds d'investissement immobiliers attractifs auprès des investisseurs institutionnels [[Raimbault, 2022](#)].

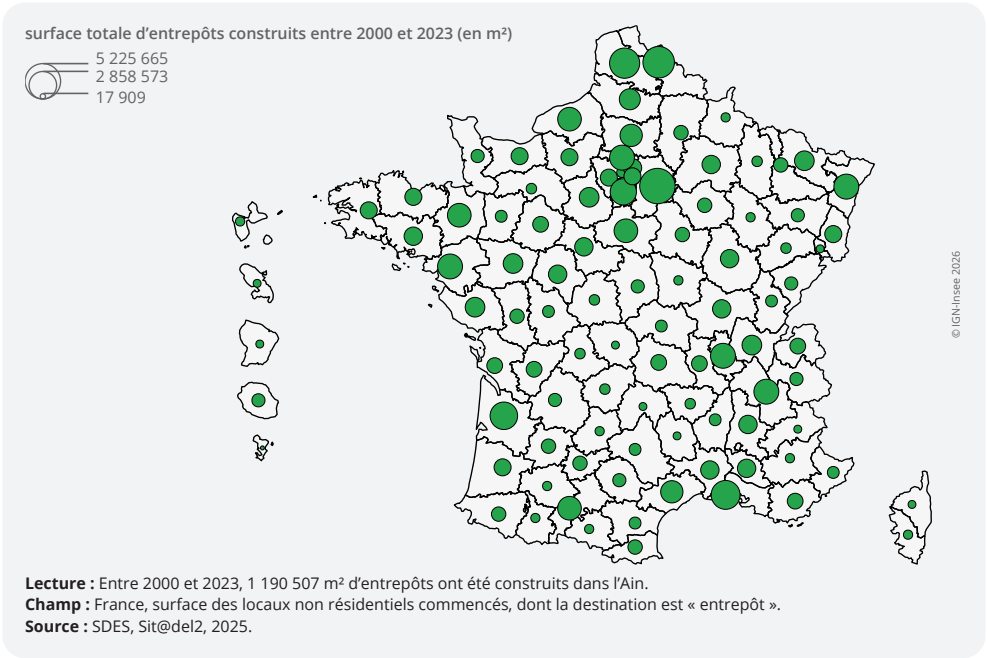
► 1. Construction annuelle d'entrepôts entre 2000 et 2023



Lecture : En 2023, 4 454 200 m² d'entrepôts ont été construits.
Champ : France, surface des locaux non résidentiels commencés, dont la destination est « entrepôt ».
Source : SDES, Sit@del2, 2025.

La construction d'entrepôts concerne l'ensemble des départements, mais avec des volumes cependant très différents ► [figure 2](#). Le volume de construction est particulièrement élevé entre 2000 et 2023 en Île-de-France ainsi que dans les départements qui l'entourent au sud-ouest et au nord, reflétant le rôle de ces espaces pour l'approvisionnement de la métropole parisienne et plus largement du territoire national. Les départements correspondant aux principales capitales régionales (Nord, Bouches-du-Rhône, Gironde, Loire-Atlantique, Bas-Rhin, Ile-et-Vilaine et Haute-Garonne) ont aussi connu de nombreuses constructions d'entrepôts, en lien avec leur poids démographique et économique. La répartition des constructions d'entrepôts selon la taille des [aires d'attractions des villes \(AAV\)](#) est comparable à celle de la population par taille des AAV, à l'exception des AAV de plus de 700 000 habitants, hors aire d'attraction de Paris, dont le poids logistique est supérieur au poids démographique ► [figure 3](#). Au contraire, très peu d'entrepôts sont construits hors des AAV, alors que 6,5 % de la population y réside.

► 2. Construction d'entrepôts par département entre 2000 et 2023



► 3. Construction d'entrepôts selon la taille des AAV entre 2000 et 2023

en %

Taille de l'aire d'attraction des villes (AAV)	Part dans le total d'entrepôts construits				Part dans la population en 2022
	Entre 2000 et 2007	Entre 2008 et 2015	Entre 2016 et 2023	Entre 2000 et 2023	
Hors des AAV	3,4	3,1	1,7	2,7	6,5
Moins de 50 000 habitants	9,7	13,4	10,8	11,2	11,9
De 50 000 à moins de 200 000 habitants	19,8	22,1	20,7	20,8	18,3
De 200 000 à moins de 700 000 habitants	19,9	24,3	24,7	23,0	23,6
Plus de 700 000 habitants (hors Paris)	22,8	24,2	25,9	24,4	20,2
AAV de Paris	24,5	13,0	16,2	17,8	19,5

Note : en raison des arrondis, la somme en colonne peut ne pas faire 100.

Lecture : Entre 2000 et 2007, 19,9 % des surfaces d'entrepôts ont été construites dans les AAV entre 200 000 et 700 000 habitants, cette part atteignant 24,7 % entre 2016 et 2023.

Champ : France, surface des locaux non résidentiels commencés, dont la destination est « entrepôt ».

Sources : SDES, Sit@del2, 2025 ; Insee, recensement de la population 2022.

L'étalement logistique au sein des aires d'attraction des villes participe à l'artificialisation des sols

Le croisement entre le zonage en aires d'attraction des villes et la **grille de densité** permet de préciser plus finement la géographie de la construction d'entrepôts. Ces constructions se concentrent principalement dans les **couronnes urbaines** (33 % de la surface des entrepôts construits entre 2000 et 2023), mais prennent place souvent également dans les **couronnes rurales** (20 % des entrepôts construits entre 2000 et 2023) ► **figure 4**. Les couronnes urbaines correspondent aux espaces urbains polarisés par les pôles des AAV et ces espaces se situent majoritairement au niveau du front urbain, lorsque les agglomérations urbaines laissent place à un paysage plus agricole. Les couronnes rurales (ou rural périurbain) correspondent également aux espaces polarisés par les pôles urbains mais caractérisés par une faible densité de population. Il s'agit de la partie plus éloignée des couronnes des AAV.

► 4. Répartition de la surface de construction d'entrepôts selon les types d'espaces

en %

Type d'espace ¹	Part dans le total d'entrepôts construits				Part dans la population totale en 2022
	Part dans le total d'entrepôts construit entre 2000 et 2007	Part dans le total d'entrepôts construit entre 2008 et 2015	Part dans le total d'entrepôts construit entre 2016 et 2023	Part dans le total d'entrepôts construit entre 2000 et 2023	
Communes-centres de l'urbain dense	9,2	8,6	8,4	8,7	12,4
Autres communes des pôles de l'urbain dense	19,3	14,3	14,4	15,9	21,2
Pôles de l'urbain intermédiaire	14,7	15,7	16,2	15,6	12,6
Couronnes urbaines	32,0	31,1	35,4	33,0	19,8
Couronnes rurales	17,2	21,7	20,3	19,8	19,8
Rural non périurbain et communes urbaines hors AAV	7,6	8,6	5,3	7,0	14,3

1 Les modalités de cette typologie sont le fruit d'un croisement entre le zonage en aire d'attraction des villes (AAV) et la grille de densité ► **méthodes**.

Note : en raison des arrondis, la somme en colonne peut ne pas faire 100.

Lecture : Entre 2000 et 2007, 32,0 % des surfaces d'entrepôts ont été construits dans les couronnes urbaines, cette part atteignant 35,4 % entre 2016 et 2023.

Champ : France, surface des locaux non résidentiels commencés, dont la destination est « entrepôt ».

Sources : SDES, Sit@del2, 2025 ; Insee, recensement de la population 2022.

La concentration de la construction des entrepôts dans ces deux types d'espaces urbains et périurbains est un indice de la contribution de la croissance logistique à l'étalement des agglomérations au niveau du front urbain et aux dynamiques de périurbanisation dans les couronnes [Dablanc et al., 2015]. À l'instar des lotissements pavillonnaires et des centres commerciaux [Bloch, Pichavant, 2026], depuis 2000, la majorité des zones logistiques des couronnes urbaines et rurales a ainsi probablement contribué à l'artificialisation des espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF).

En effet, les espaces dédiés aux activités économiques représentent une consommation de 69 000 hectares entre le 1^{er} janvier 2011 et le 1^{er} janvier 2024, soit 23 % du flux de consommation d'espace¹. Selon une analyse par secteur d'activité², l'industrie représente 29 % de l'ensemble de la consommation d'espaces économiques réalisés entre 2012 et 2021, suivi par les bureaux et services publics (28 %) et le commerce (20 %). La part du transport et entreposage (catégorie où se classe une partie des entrepôts, ceux qui sont exploités par les prestataires logistiques) est plus faible (9 %) [Pégaz, Khamallah, 2025]. Cependant, une partie des activités logistiques relève des secteurs industriels et surtout des secteurs du commerce (en particulier les entrepôts du commerce en ligne). Le poids de l'ensemble des entrepôts dans la consommation d'espaces économiques est donc sans doute supérieur à 9 %. Par ailleurs, le développement logistique a un effet indirect sur la production des infrastructures routières, qui représente 5 % du flux de consommation d'espace. Enfin, dans un contexte où la **consommation d'ENAF** dédiés aux activités économiques baisse (passant de 7 000 hectares en 2011 à près de 4 500 hectares en 2023) et où la construction d'entrepôts augmente, la part de l'artificialisation due à la production de nouveaux espaces logistiques tend probablement à augmenter sur la période récente. La contribution du développement des entrepôts à l'étalement urbain et plus largement à l'artificialisation des sols est documentée dans de très nombreux pays du monde [Raimbault, Heitz, 2024].

Un autre enjeu écologique est celui de la distance des tournées de livraison, et donc des émissions de CO₂ associées. Les travaux indiquent majoritairement que plus les localisations d'entrepôts sont périphériques, plus les livraisons sont énergivores et polluantes [Coulombel et al., 2018]. Depuis 2000, la baisse des constructions d'entrepôts dans les agglomérations, ainsi que l'augmentation dans les couronnes, indiqueraient que ces externalités négatives tendent à croître. Cependant, près d'un quart des entrepôts ont tout de même été construits dans les **communes-centre** ou à leur périphérie urbaine immédiate.

1 Source : Cerema - Fichiers fonciers 2011-2024, données au 1^{er} janvier 2024.

2 Six secteurs (agriculture, industrie, construction, commerce, transport et entreposage, hébergement-restauration) correspondent à des regroupements connus des neuf premières sections de la NAF. Les 12 dernières sections ont été regroupées dans un septième secteur nommé « bureaux et services publics ».

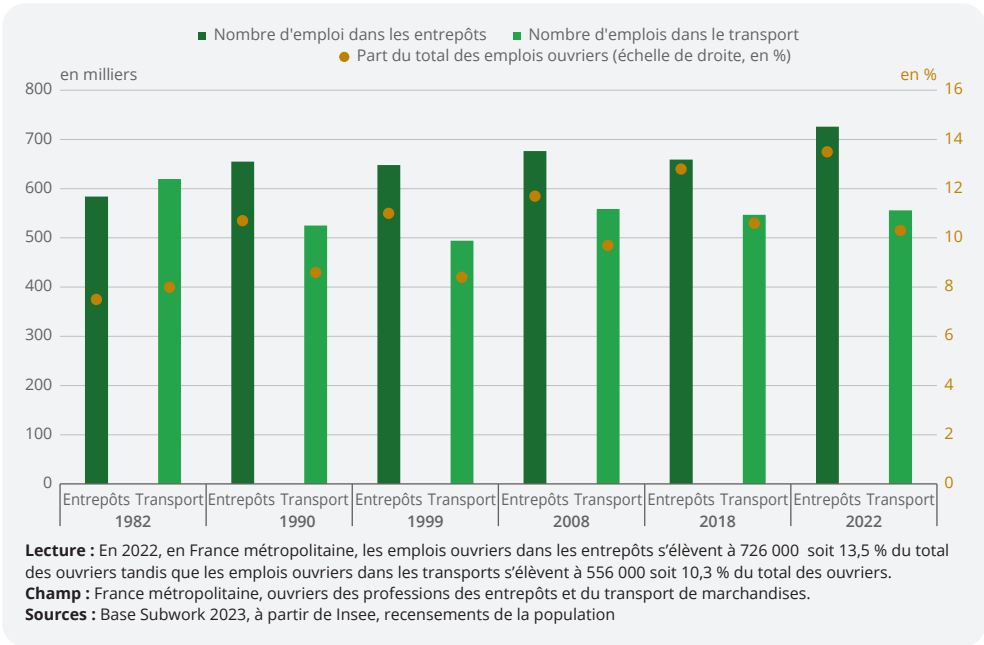
Pour certaines AAV, la construction d'entrepôts se concentre majoritairement dans les communes-centre et leurs pôles. Il s'agit principalement de villes petites et moyennes (AAV de moins de 200 000 habitants), mais également des AAV autour de Nice, Perpignan, Reims, Limoges, Pau, Poitiers et Valence.

Dans les grandes AAV françaises de plus de 700 000 habitants (Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Montpellier, Rennes et Grenoble), les entrepôts se concentrent dans la couronne urbaine. Ce constat est légèrement différent pour l'AAV de Paris, où 50 % de la construction d'entrepôts depuis 2000 concerne le pôle. Dans certaines AAV plus petites, comme à Rouen, Tours, Dijon, Metz ou Le Havre, ce sont les couronnes rurales qui jouent un rôle plus crucial dans la logistique.

Des emplois qui demeurent nombreux, mais précaires et difficiles d'accès

Le fonctionnement quotidien des systèmes de production, de distribution et de consommation de l'ensemble des secteurs économiques et des services publics repose sur des services logistiques. Au total, en 2022, la logistique représente 2 millions d'emplois. La crise liée à la pandémie de Covid-19 a confirmé que les ouvriers de la logistique étaient des « travailleurs essentiels » [Acs et al, 2021]. En 2022, leur nombre atteint 1,3 million³ ► [méthodes](#). Un peu plus de 725 000 d'entre eux travaillent dans les entrepôts comme préparateurs de commande ou bien caristes, soit 13,5 % du total des ouvriers en France, et plus de 550 000 travaillent dans les transports de marchandises (chauffeurs routiers, livreurs), soit 10,3 % des ouvriers ► [figure 5](#).

► 5. Emplois ouvriers logistiques (entrepôts et transport de marchandises) et part dans l'ensemble des ouvriers



³ Nous nous concentrons sur les emplois ouvriers lorsque nous analysons l'emploi au niveau national (65 % du total des emplois logistiques en 2022) dans la mesure où ces emplois sont presque exclusivement localisés dans les entrepôts (à la différence des cadres ou des employés de bureaux de la logistique, travaillant rarement au sein des entrepôts eux-mêmes) ou bien, pour ce qui est des conducteurs de véhicules, travaillent à partir des entrepôts où ont lieu la majorité des chargements et déchargements de leur véhicule. Les données 2022 semblent toutefois indiquer une hausse des emplois logistiques de cadres et de professions intermédiaires, par rapport aux études plus anciennes [Afilog, 2016].

La construction d'entrepôts ne s'accompagne pas d'une forte croissance des emplois ouvriers logistiques. Sur l'ensemble des emplois ouvriers logistiques, cette évolution est de +7 % entre 1982 (1,2 million d'emplois) et 2022 (1,3 million d'emplois). Cette moyenne masque deux évolutions différenciées : une hausse de 24 % pour les emplois ouvriers dans les entrepôts, passant de 583 800 à 726 000 emplois sur la période, et une baisse de 10 % pour les emplois ouvriers des transports de marchandises, passant de 619 600 à 555 900 emplois. Les transformations des activités logistiques entraînent donc une lente évolution de la structure des **emplois logistiques**, au sein desquels les préparateurs de commande et caristes deviennent plus nombreux que les chauffeurs routiers et livreurs.

Cette croissance plutôt modérée des emplois ouvriers logistiques peut s'expliquer de deux façons. D'une part, la construction d'un nouvel entrepôt ne résulte pas toujours de la croissance de l'activité elle-même. Il peut s'agir du déplacement d'activités déjà présentes sur le territoire national, dans une logique d'optimisation ou de modernisation d'un réseau logistique. Dans ce cas, la croissance des surfaces construites ne s'accompagne pas d'une croissance du nombre d'emplois. D'autre part, l'automatisation et la robotisation des entrepôts se sont accélérées depuis les années 2000 [Ughetto, 2018], ce qui peut réduire la croissance des emplois alors que les signaux d'augmentation de l'activité sont nombreux. De plus, l'estimation des effectifs des ouvriers travaillant dans la logistique est sans doute sous-estimé, en raison de la présence élevée et croissante d'intérimaires dans le secteur. En 2015, le taux de recours à l'intérim s'élève à 4 % des emplois dans les entreprises du transport de marchandises et 24 % dans les entreprises de l'entreposage et de la manutention contre 3 % pour l'ensemble de l'économie [Wemelbeke, 2018]⁴. En 1997, Ce taux s'élevait à 11 % pour l'ensemble des emplois des entrepôts [Hamon-Cholet, Lerenard, 2001].

Au final, la croissance de l'emploi ouvrier dans la logistique (entrepôts et transport de marchandises) apparaît modeste du fait des gains de productivité accomplis en 40 ans par le secteur, mais elle demeure remarquable, car elle s'inscrit dans un contexte plus général de déclin des emplois ouvriers : en 2022, près d'un ouvrier sur quatre travaille dans la logistique, contre près d'un sur six en 1982.

Se pose aussi la question de la qualité des emplois logistiques. Les salaires sont plus faibles que dans les autres secteurs économiques et les conditions de travail plus pénibles, engendrant de nombreux arrêts de travail [Tranchant, 2018] ► **encadré**.

Localement, la logistique peut représenter le principal gisement d'emplois, notamment ouvriers. Dans 25 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), majoritairement situés dans la couronne périurbaine des grandes villes françaises, la part des emplois d'entrepôts, du transport de marchandises et de la livraison⁵ sur le total des emplois locaux dépasse 14 %, contre 5 % en moyenne nationale ► **figure 6**. À l'échelle communale, la concentration peut être plus vive encore, avec 84 communes pour lesquelles ces emplois logistiques dépassent 50 % du total des emplois. Par exemple, à Lauwin-Planque (dans le département du Nord), les 2 270 emplois logistiques en 2018 correspondent à 66 % des emplois locaux ; à Châtres (dans le département de Seine-et-Marne), les 660 emplois logistiques correspondent à 64 % des emplois locaux.

⁴ En effet, les personnes en contrat intérimaire ne déclarent pas nécessairement une profession logistique lors des enquêtes du recensement, selon leur dernière mission ou leur connaissance précise des postes occupés.

⁵ Pour l'analyse localisée des emplois, la base Subwork ne permet pas de sélectionner uniquement les emplois ouvriers de la logistique ► **sources**. Le niveau 3 de la nomenclature des fonctions économiques de cette base propose toutefois des catégories d'emplois des entrepôts, du transport de marchandises et de la livraison, comprenant très majoritairement des emplois ouvriers (83,0 %). Les autres catégories d'emplois sont les suivantes : indépendants des livraisons et grossistes (4,7 %), cadres du transport (1,6 %), professions intermédiaires de la logistique et du transport (7,6 %) et employés du transport (3,1 %).

► Encadré – Des conditions d'emploi, de revenus et de travail marquées par l'intérim et le poids des métiers ouvriers

En 2015, pour l'ensemble de l'économie, le taux de recours à l'intérim est de 3 %, celui des entreprises du transport de marchandises est de 4 % et celui des entreprises de l'entreposage et de la manutention est de 24 % [Wemelbeke, 2018].

Reflète du poids de l'emploi ouvrier dans ce secteur, et notamment des professions considérées comme peu qualifiées, en 2015, les salaires nets moyens y sont très inférieurs à la moyenne des salaires des actifs (1 851 euros contre 2 239 euros) ; ceci traduit le poids dans ce secteur économique des ouvriers qualifiés (salaire net moyen de 1 743 euros) et peu qualifiés (salaire net moyen de 1 603 euros) [Wemelbeke, 2018]. La pénibilité est élevée : « Les rapports publiés au cours de la dernière décennie par différentes Caisses régionales d'assurance maladie et/ou de santé au travail (Carsat/Cramif), particulièrement celles situées dans les territoires à forte densité logistique comme l'Île-de-France, le Languedoc-Roussillon, le Sud-Est, Rhône-Alpes ou les Hauts-de-France, confirment l'indice de fréquence très élevé des accidents dans les entrepôts. [...] La logistique constitue ainsi l'un des secteurs les plus dangereux pour les travailleurs, au même niveau que le BTP » [Hocquelet, 2022]. À titre d'exemple, en 2021 dans la région Rhône-Alpes¹, la fréquence d'accidents du travail s'élève à 66,2 pour 1 000 salariés, soit 1 salarié sur 15, tandis qu'1 salarié sur 340 est victime de maladie professionnelle.

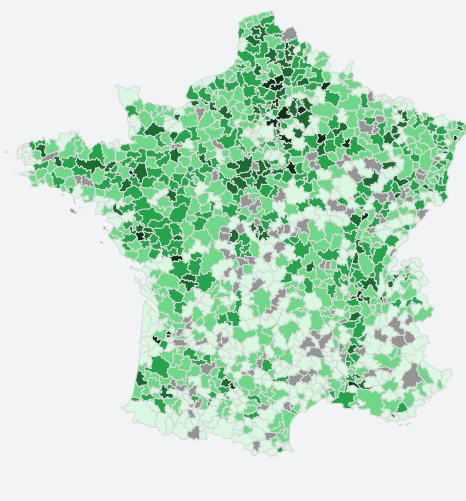
- 1 Source : Carsat Rhône-Alpes, [Bilan des programmes des prévention des risques professionnels 2017-2022](#), Statistiques Logistique 2021. Ces statistiques n'incluent pas les intérimaires, alors qu'ils plus souvent victimes d'accidents du travail que les salariés permanents.

► 6. Part des emplois logistiques au lieu de travail par EPCI en 2018

part des emplois logistiques (en %)

4,5 6,5 9,5 14,0

Non disponible



Lecture : En 2018, dans la Communauté de communes du Pays de Valois (dans l'Oise), les emplois logistiques s'élèvent à 2 850, soit 20,0 % du total des emplois locaux de cet EPCI.

Champ : France métropolitaine, emplois logistiques définis à partir de la somme des entrepôts, livraison et transport de marchandises de la nomenclature des fonctions économiques de niveau 3 (FE3) de la base Subwork, 2023.

Sources : Base Subwork 2023, à partir de Insee, recensements de la population 2018.

Comme pour la construction d'entrepôts, les couronnes urbaines des AAV jouent un rôle essentiel en tant que pôles d'emplois logistiques (23 % des emplois d'entrepôts et 22 % des emplois du transport de marchandises, contre 16 % des emplois totaux) ► **figure 7**. Les emplois logistiques des entrepôts et du transport de marchandises y représentent 7 % des emplois locaux. Cette moyenne recouvre cependant des situations très hétérogènes, une partie seulement des couronnes urbaines se spécialisant dans ce secteur. Les emplois logistiques se situent également souvent dans les pôles des AAV et, dans une moindre mesure, dans les couronnes rurales, ainsi que dans le **rural non périurbain** et/ou hors d'attraction des villes de plus de 50 000 habitants.

► **7. Logistique : lieux des emplois et des lieux de résidence des personnes en emploi, en 2018**

Type d'espace ¹	Lieu des emplois	Lieu de résidence de l'ensemble des personnes en emploi	Ratio entre les deux lieux	Lieu des emplois d'entrepôts	Lieu de résidences des personnes en emploi dans des entrepôts	Ratio entre les deux lieux	Lieu des emplois du transport de marchandises	Lieu de résidence des personnes en emploi dans le transport de marchandises	Ratio entre les deux lieux
	en %			en %			en %		
Communes-centres de l'urbain dense	26,7	16,8	1,6	15,5	12,0	1,3	18,9	13,4	1,4
Autres communes des pôles de l'urbain dense	21,0	20,9	1,0	20,6	20,6	1,0	20,6	21,7	1,0
Pôles de l'urbain intermédiaire	15,1	10,2	1,5	17,6	13,0	1,3	14,9	11,1	1,3
Couronnes urbaines	15,6	18,3	0,9	22,6	21,0	1,1	22,2	20,7	1,1
Couronnes rurales	11,2	20,3	0,6	13,9	20,5	0,7	14,6	21,0	0,7
Rural non périurbain et communes dans les aires d'attraction des villes (AAV) de moins de 50 000 habitants	10,4	13,5	0,8	9,8	12,8	0,8	8,7	12,1	0,7
Ensemble	100,0	100,0	1,0	100,0	100,0	1,0	100,0	100,0	1,0

1 Les modalités de cette typologie sont le fruit d'un croisement entre le zonage en aire d'attraction des villes et la grille de densité ► **méthodes**.

Note : Les emplois sont comptabilisés au lieu de travail et les personnes en emploi à leur lieu de résidence.

Lecture : En 2018, les couronnes urbaines concentrent 15,6 % des emplois totaux et 18,3 % de l'ensemble des personnes en emploi, soit un ratio de 0,9. Elles concentrent aussi 22,6 % des emplois d'entrepôts et 21,0 % des personnes en emploi dans un entrepôt, soit un ratio de 1,1.

Champ : France métropolitaine, emplois totaux et emplois des entrepôts et transport de marchandises-livraison de la nomenclature des fonctions économiques de niveau 3 (FE3) de la base Subwork, 2023.

Sources : Base Subwork 2023, à partir de Insee, recensements de la population 2018.

Les personnes occupant un emploi logistique peuvent résider assez loin de leur travail. Les lieux de résidence des personnes travaillant dans la logistique (entrepôts et transport de marchandises) sont principalement les couronnes urbaines et les **autres communes des pôles de l'urbain dense**, où il y a des emplois logistiques, mais également les couronnes rurales, qui offrent moins d'emplois logistiques. Ils sont également un quart à résider les communes-centres de l'urbain dense et dans les **pôles de l'urbain intermédiaire**, dans lesquels se situe un tiers des emplois logistiques.

Par ailleurs, les emplois logistiques sont davantage concentrés au sein des couronnes rurales (indice de localisation de 0,48) que dans les couronnes urbaines (0,33) et que dans les communes-centres et autres communes des pôles de l'urbain dense (0,24) ► **figure 8**. Au contraire, les lieux de résidence des personnes en emploi dans la logistique sont plus dispersés. L'indice s'élève à 0,31 dans les couronnes rurales et à 0,20 dans les couronnes urbaines. En raison de cette déconnexion spatiale entre emplois concentrés et résidences dispersées dans les vastes couronnes des AAV, cette géographie, à l'articulation des couronnes urbaines et rurales, suggère des déplacements multiples domicile-travail entre les communes périphériques des pôles, les couronnes urbaines et les couronnes rurales.

Dans le cas de l'Île-de-France [Heitz et al, 2024], en 2018, la distance moyenne parcourue par ces travailleurs est de 15,4 km, contre 13,3 km pour l'ensemble des personnes en emploi dans la région ► **figure 9**. Le temps moyen de déplacement, 25 minutes, est lui similaire à la moyenne de l'ensemble des personnes en emploi.

► **8. Indice de localisation des emplois et personnes en emploi selon les catégories d'espace, en 2018**

Type d'espace ¹	Indice de localisation ² des emplois logistiques (entrepôts et transport de marchandises)	Indice de localisation ² des personnes en emploi dans la logistique (entrepôts et transport de marchandises)
Communes-centres et autres communes des pôles de l'urbain dense	0,24	0,21
Pôles de l'urbain intermédiaire	0,20	0,16
Couronnes urbaines	0,33	0,20
Couronnes rurales	0,48	0,31
Rural non périurbain et communes dans les aires d'attraction des villes (AAV) de moins de 50 000 habitants	0,46	0,39
Ensemble	0,33	0,25

1 Les modalités de cette typologie sont le fruit d'un croisement entre le zonage en aire d'attraction des villes et la grille de densité ► **méthodes**.

2 L'indice de localisation, également dit indice de ségrégation, proposé par Duncan et Duncan (1955) permet de mesurer la ségrégation dans l'espace résidentiel. Appliqué à l'espace des emplois aux lieux de travail, cet indice mesure l'écart entre la répartition effective d'une catégorie d'emplois et la situation théorique d'équité répartition entre les unités spatiales (ici les communes). Il varie entre 0 et 1 (0 dans le cas où la catégorie est représentée de manière équivalente dans chaque commune ; 1 dans le cas de concentration maximale de la catégorie dans une seule commune).

Note : Les emplois sont comptabilisés au lieu de travail et les personnes en emploi à leur lieu de résidence.

Lecture : En 2018, l'indice de localisation des emplois logistiques s'élève à 0,48 dans les couronnes rurales contre 0,24 dans les communes-centres et autres communes des pôles de l'urbain dense. Cela signifie que les emplois logistiques sont davantage concentrées au sein des couronnes rurales que dans les communes-centres et autres communes des pôles de l'urbain dense.

Champ : France métropolitaine, emplois logistiques définis à partir de la somme des entrepôts, livraison et transport de marchandises de la nomenclature des fonctions économiques de niveau 3 (FE3) de la base Subwork, 2023.

Sources : Base Subwork 2023, à partir de Insee, recensements de la population 2018.

► **9. Navettes domicile-travail des personnes en emploi dans la logistique en Île-de-France**

Type d'emploi	Temps moyen des navettes (en minutes)	Distance moyenne des navettes (en km)
En emploi dans les entrepôts	25,7	14,9
En emploi dans le transport de marchandises	23,0	16,7
Ensemble des personnes en emploi dans la logistique	24,9	15,4
Ensemble des personnes en emploi	26,2	13,3

Note : Calcul des distances et des temps de navettes en transport individuel routier et en transport en commun selon le modèle de rééchantillonnage E3 [Heitz et al, 2024].

Lecture : Les personnes en emploi dans les entrepôts en Île-de-France parcourent en moyenne 14,9 km pour se rendre sur leur lieu de travail, contre 13,3 km pour l'ensemble des personnes en emploi dans la région. Ils mettent en moyenne 25,7 minutes, soit 25 minutes et 42 secondes pour s'y rendre.

Champ : Île-de-France, emplois totaux et emplois de la fonction logistique de 2018 selon la base Subwork, 2023.

Sources : Insee, Recensement de la population 2018, base Submob 2024, à partir de Subwork, 2023, des données ouvertes d'Île-de-France Mobilités 2023 et du distancier metric OSRM 2023.

Au-delà de ces moyennes, les analyses qualitatives indiquent de manière cohérente que cette géographie des entrepôts est à la fois facteur de dépendance automobile et de difficultés d'accès aux emplois [Cuny, 2020]. Les entrepôts localisés dans les couronnes sont difficilement accessibles en transport en commun ou en mode de transport non motorisé, difficultés encore renforcées par le travail en horaires décalés. En 2018, 80,4 % des actifs des entrepôts se rendent en voiture au travail (70,0 % pour l'ensemble des actifs) et 10,5 % en transport en commun (15,5 % pour l'ensemble des actifs)⁶. La dispersion résidentielle dans les couronnes d'une partie des ouvrières et ouvriers rend le recours à l'automobile incontournable, ce qui pèse sur des budgets contraints. Pour les personnes les plus précaires, nombreuses dans les communes populaires des pôles [Ribardièrre, 2019] mais également dans certaines communes des couronnes, les solutions alternatives à la voiture individuelle sont chronophages voire rédhibitoires pour l'accès à ces emplois. Ces difficultés de mobilités se concentrent particulièrement sur les nombreux intérimaires [Tranchant, 2018]. La dépendance automobile des marchés locaux des emplois logistiques apparaît de plus en plus comme une faiblesse, alors qu'ils représentent un gisement d'emplois dans les couronnes des AAV : difficultés de recrutement, difficultés d'accès à ces emplois pour les groupes les plus précaires, freins au report depuis les modes motorisés vers les transports en commun et les mobilités actives. ●

Auteur :

Nicolas Raimbault (Nantes Université, CNRS, ESO, Espaces et Sociétés, UMR 6590, Nantes, France)

⁶ Base Subwork.

► Définitions

Les **activités logistiques** regroupent l'ensemble des activités connectant, via des transports et des entrepôts, les espaces d'extraction de matières premières, les espaces de transformation et d'assemblage des produits manufacturés et les espaces de consommation des produits finis ainsi que les flux de retours et de déchets. Il s'agit à la fois d'opérations concrètes, reposant principalement sur du travail manuel, comme le transport ou l'entreposage (la préparation des commandes dans les entrepôts), ainsi que d'opérations stratégiques et organisationnelles comme le pilotage des flux dit « *supply chain management* ». À la charnière de ces différentes activités, les entrepôts jouent un rôle clé, car la majorité des flux de marchandises y est (ré)organisée. S'y concentrent donc le travail (et les emplois) lié à la préparation des commandes et des envois (sous forme de colis, palettes ou conteneurs) et le travail lié aux transports. Les chauffeurs routiers et les livreurs chargent les marchandises dans les entrepôts avant de les amener à leur destination (magasin, particulier, point relais ou autre entrepôt).

Une **aire d'attraction des villes (AAV)** définit l'étendue de son influence sur les communes environnantes. Une aire est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'un pôle de population et d'emploi, et d'une couronne qui regroupe les communes dont au moins 15 % des actifs occupés travaillent dans le pôle.

Le croisement entre le zonage en aires d'attraction des villes et la **grille de densité** permet de définir les catégories de communes suivantes :

- 1. Les **communes-centres** de l'urbain dense croisent la catégorie 11 - Commune-Centre des AAV avec la catégorie 1 - Urbain dense de la grille densité ;
- 2. Les **autres communes des pôles de l'urbain dense** croisent les catégories 12 - Autre commune du pôle principal et 13 - Commune d'un pôle secondaire des AAV avec 1 - Urbain dense de la grille densité ;
- 3. Les **pôles de l'urbain intermédiaire** croisent les catégories 11 - Commune-Centre, 12 - Autre commune du pôle principal et 13 - Commune d'un pôle secondaire des AAV avec 2 - Urbain intermédiaire de la grille densité ;
- 4. Les **couronnes urbaines** croisent les catégories 20 - Commune de la couronne des AAV avec les catégories 1 et 2 de la grille densité ;
- 5. Les **couronnes rurales** (rural périurbain) croisent les catégories 20 - Commune de la couronne des AAV de 50 000 habitants ou plus et 3 - Rural de la grille densité ;
- 6. Le **rural non périurbain** (communes rurales des AAV de moins de 50 000 habitants ou hors AAV) et les communes urbaines hors AAV.

La **consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF)** est la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné. La consommation d'espaces se distingue du terme « artificialisation ». En effet, ce dernier est défini dans le cadre de la loi « Climat et résilience », comme « l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ».

Les **emplois logistiques** regroupent l'ensemble des emplois en charge du transport, du stockage, du tri et toutes les autres opérations de manutention de marchandises, ainsi que la gestion et la production des flux d'informations liés à ces flux physiques. Ces emplois ne se limitent pas au périmètre des prestataires logistiques assurant des opérations de transport ou exploitant des entrepôts pour le compte des entreprises de l'industrie, de la grande distribution ou du e-commerce. Il s'agit de l'ensemble des emplois des fonctions logistiques au sein des différents secteurs économiques. Certains emplois relèvent des cadres : ingénieurs et cadres de la logistique, de l'ordonnancement-planification et des méthodes de production par exemple. D'autres des professions intermédiaires, comme les techniciens de la logistique, de l'ordonnancement-planification et des méthodes de production, ou des employés, comme les employés administratifs d'exploitation des transports de marchandises et de la logistique. La majorité des emplois logistiques relève des professions ouvrières : principalement caristes et manutentionnaires au sein des entrepôts et, concernant le transport, conducteurs livreurs et conducteurs routiers

► **méthodes.**

► Méthodes

L'étude sur l'emploi se concentre majoritairement sur celui des ouvriers (65 % du total des emplois logistiques en 2022) dans la mesure où ces derniers sont presque exclusivement localisés dans les entrepôts (à la différence des cadres de la logistique, travaillant rarement au sein des entrepôts eux-mêmes) ou bien, pour ce qui est des conducteurs de véhicules, travaillent à partir des entrepôts où ont lieu la majorité des chargements et déchargements de leur véhicule.

L'estimation du nombre d'emplois logistiques suppose de sélectionner, au sein des nomenclatures des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) 1982 (pour les recensements 1982 et 1990), des PCS 2003 (pour les recensements 1999, 2008 et 2018) et des PCS 2020 (pour le recensement 2022), les professions ouvrières des entrepôts (caristes, magasiniers, manutentionnaires et agents de quai), ainsi que les professions ouvrières des transports de marchandises (conducteurs livreurs, coursiers, conducteurs routiers, conducteurs d'engins de transport guidés, dockers et conducteurs d'engins de levage et de manœuvre). Pour ces métiers du transport, il est nécessaire d'exclure des effectifs les emplois se rapportant aux activités de transport de voyageurs en utilisant les classes d'activités correspondantes (nomenclature d'activités française, révision 2, 2008).

Le choix des professions retenues suit les méthodologies adoptées par les études estimant le nombre d'emplois logistiques en France ou en Allemagne [Savy, Horn, 2004 ; Mariotte, 2007 ; Omont et al., 2015 ; Afilog, 2016]. Pour le détail des regroupements dans les années de 1982 à 1999, voir Raimbault, 2020. Pour les années 2008 et 2018, le détail des regroupements est présenté dans les fichiers de la [base de données « Subwork » : nomenclature des fonctions économiques \(FE\)](#). Pour étudier les données de 2022 à partir de la PCS 2020, le regroupement a été opéré depuis la PCS 2003 en utilisant les [tables de passage théoriques](#).

Concernant l'analyse des emplois, le champ de l'étude regroupe les actifs occupant un emploi en France métropolitaine.

► Sources

Le **Répertoire des entrepôts et plateformes logistiques (REPL) 2024**, produit par le SDES (Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement), recense les entrepôts fermés et couverts de 10 000 m² ou plus sur le territoire français hexagonal, au 31 décembre 2024. Ce répertoire ne permet pas de suivre l'évolution des stocks, en raison d'une refonte de l'enquête en 2023. Les entrepôts spécifiques tels que les silos agricoles, dépôts pétroliers ou centres de données sont exclus du champ, de même que les entrepôts du secteur public. Les espaces de stockage à l'air libre, présents notamment dans les carrières, dans les sites de gestion des déchets ou pour les matériaux de construction, sont également exclus.

Les données sur la construction de la **base Sit@del2** proviennent des formulaires de permis de construire. Au sein de la base des locaux non résidentiels, la destination « entrepôt » permet d'analyser la dynamique de ce type de construction. Les chiffres présentés dans l'étude sont ceux des surfaces mises en chantier, les surfaces de plancher, ce qui exclut les constructions autorisées mais jamais réalisées. Les données antérieures à 2000 ne sont pas comparables (rupture statistique) et ont donc été exclues de l'étude.

Les fichiers du recensement de la population 1982, 1990 et 1999 permettent de déterminer les populations de référence de la France et de ses circonscriptions administratives. Ils ont été extraits à façon par les Archives de données issues de la statistique publique (Adisp).

Les fichiers du [recensement de la population 2022](#), à la maille individus localisés à la région, ont été utilisés pour caractériser les actifs occupant un emploi en France métropolitaine.

La **base Subwork 2023** est construite à partir des recensements de la population 2018 et 2008. Elle met à disposition de nombreuses informations, issues de la statistique publique, relatives aux emplois et actifs en France métropolitaine, depuis l'échelle nationale jusqu'aux échelles infra-communales (IRIS) en passant par celles des aires d'attraction des villes (AAV), des départements, des EPCI et des communes. Les emplois et les groupes professionnels sont circonscrits grâce à quatre nomenclatures inédites, construites à partir des nomenclatures socioprofessionnelles (PCS) et sectorielles (NAF) proposées par l'Insee [Heitz et al, 2023a].

► Pour en savoir plus

- **Acs M., Chevrot J., Beaufils S., Davy A.-C., Leroi P., Wolf M., Telle-Lamberton M.**, « Quelles conditions de travail et de vie pour les 1,8 million de travailleurs "essentiels du quotidien" résidant en Île-de-France ? », Insee Analyses Île-de-France n° 137, juillet 2021.
- **Afilog**, Panorama des emplois de la supply chain, décembre 2016.
- **Bloch K., Pichavant A.-S.**, « Entre 2016 et 2022, l'emploi salarié des points de vente progresse davantage en dehors des centres-villes », Insee Première n° 2091, janvier 2026.
- **Coulombel N., Dablanc L., Gardrat M., Koning M.**, *"The environmental social cost of urban road freight: Evidence from the Paris region"*, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 63, août 2018.
- **Cuny C. (dir.)**, « On n'est pas des robots : ouvrières et ouvriers de la logistique », éditions Créaphis, mars 2020.
- **Dablanc, L., Frémont, A. (dir.), Boutueil V., Le Néchet F.**, « La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes », éditions Armand Colin, juin 2015.
- **Duncan O.D., Duncan B.**, *"A methodological analysis of segregation indexes"*, *American sociological review*, vol. 20, avril 1955.
- **Gaborieau D.**, « "Le nez dans le micro". Répercussions du travail sous commande vocale dans les entrepôts de la grande distribution alimentaire », *La nouvelle revue du travail*, décembre 2012.
- **Hamon-Cholet S., Lerenard A.**, « La logistique : un domaine en expansion », Premières informations et premières synthèses n° 02.1, Dares, janvier 2001.
- **Heitz A., Le Corre T., Raimbault N., Roux A., Subwork, Tranchant L.**, « Documentation des fichiers de données de la base Submob », Nakala-Huma-Num – CNRS, octobre 2024.
- **Heitz A., Le Corre T., Raimbault N., Roux A., Subwork, Tranchant L.**, « Documentation des fichiers de données déposés sur Nakala », novembre 2023a.
- **Heitz A., Le Corre T., Raimbault N., Roux A., Tranchant L.**, « Le travail des classes populaires et les emplois des activités productives matérielles en France. Approche méthodologique et premières explorations quantitatives », cahier Subwork n° 1, Puca, mars 2023b.
- **Hocquelet, M.**, « Risques professionnels dans la logistique : sinistralité élevée, nouvelles formes d'intensification du travail », in *Hygiène et sécurité du travail* n° 267, juin 2022.
- **Mariotte H.**, « L'emploi dans la fonction logistique en France », SESP en bref n° 16, mars 2007.
- **Omont L., Graille F., Saugnac C.**, « 375 000 emplois salariés dans la logistique en Île-de-France », Insee Analyses Île-de-France n° 13, février 2015.
- **Paché G.**, *"Urban logistics crises and empty city centres"*, *Crisis response journal*, octobre 2025.
- **Pégaz-Blanc O., Khamallah A.**, « En dix ans, les bureaux et services publics ont consommé autant d'espace naturel, agricole ou forestier que l'industrie », Insee Première n° 2039, février 2025.
- **Raimbault N., Heitz, A.**, « Urbanisation logistique : financiarisation et expérimentations urbanistiques », in *Mondialisation et dynamiques de la production urbaine*, coll. ESO, octobre 2024.
- **Raimbault N.**, « Nouveaux emplois ouvriers, nouveaux territoires ouvriers ? Une comparaison des géographies professionnelles et résidentielles des ouvriers de l'industrie et des ouvriers de la logistique en Île-de-France » in *Travail et emploi* n° 162, Dares, octobre 2020.
- **Raimbault N.**, *"Outer-suburban politics and the financialisation of the logistics real estate industry: The emergence of financialised coalitions in the Paris region"*, *Urban studies*, Vol. 59 Issue 7, mai 2022.
- **Ribardièrre A.**, « Les territoires populaires du Grand Paris – Entre paupérisation, gentrification et moyennisation », Métropolitiques, février 2019.
- **Savy M., Horn C.**, « L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne », *Les cahiers scientifiques du transport* n° 45, 2004.
- **Talandier M.**, « L'économie métropolitaine ordinaire : invisible, oubliée, essentielle », coll. Les cahiers Popsu, éditions Autrement, juin 2023.
- **Tranchant L.**, « L'intérim de masse comme vecteur de disqualification professionnelle », in *Travail et emploi* n° 155-156, juillet 2018.
- **Ughetto P.**, « Automatisation et robotisation : Quels effets sur le travail et les compétences dans la logistique ? », Document de travail n° 18-14, LATTs, septembre 2018.
- **Wemelbeke G.**, « Que représente la logistique dans l'emploi en France ? », Datalab Essentiel, SDES, mars 2018.