

# Tableau de bord

par **afilog**  **BIPE**

Octobre 2012



avec le soutien de

# Après le recul, le manque de souffle

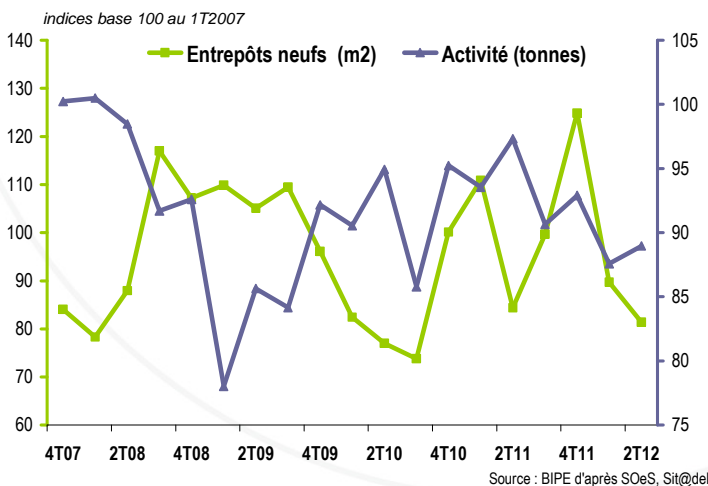
## Des volumes en net ralentissement au 1<sup>er</sup> semestre 2012

La filière logistique a enregistré une baisse marquée en volume au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2012, infirmant les tendances que log&stat anticipaient en février dernier.

La sensibilité à la conjoncture économique d'ensemble a été forte : les produits manufacturés ont été moins produits et consommés, alors même que production et consommation totales ont progressé. La croissance des importations et des exportations de produits manufacturés a été en revanche plus dynamique que la moyenne, sans que cela ait suffi à compenser la baisse du marché intérieur. L'immobilier est revenu à des niveaux normatifs en Ile de France, mais les tendances de l'activité et le manque de visibilité n'ont pas encouragé la reprise des investissements sur les autres marchés régionaux.

En dépit de la baisse des volumes, l'emploi salarié de l'activité logistique est resté stable. L'ajustement à la baisse d'activité s'est opéré par l'emploi intérimaire, à un rythme comparable à celui constaté dans l'ensemble des services marchands.

**Filière logistique : évolutions trimestrielles brutes**



Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2012, l'économie française a stagné.

PIB 6m2012 : +0,3% en glissement annuel ; +0% par rapport au second semestre 2011

Sur la même période :

- les volumes de l'activité logistique ont baissé de 8% (g.a.) et 5% (s/s-1). L'inflexion avait débuté dès le 4<sup>ème</sup> trimestre 2011.
- les volumes d'entrepôts neufs ont reculé de 12% (g.a.) et 24% (s/s-1)
- les volumes de la demande placée de grands entrepôts ont reculé de 17 à 26% (g.a.) selon les périmètres

## Perspectives à court terme : ni effondrement, ni reprise

L'activité logistique va peu varier dans les trimestres à venir. La consommation de biens en France va encore quelque peu se corriger à la baisse puis elle ne se rehaussera que très modérément en 2013 sous les effets de contraintes de pouvoir d'achat. Les producteurs vont s'ajuster à cette demande domestique, tandis que la demande étrangère ne constituera qu'un faible relais de croissance, au moins jusqu'à mi-2013. Les flux d'importations et d'exportations seront donc ralentis mais continueront de jouer, en structure, un rôle croissant dans l'activité logistique. Certains marchés en développement (produits high tech, e-commerce...) constitueront par ailleurs des relais de croissance.

L'attentisme risque encore de prévaloir à très court terme dans l'immobilier logistique et freiner la reprise des investissements en volumes.

Le contexte économique .....	3
Les clients de la logistique (consommation, production) .....	5
L'activité logistique .....	9
L'indicateur synthétique d'activité : la tendance prévue .....	13
L'immobilier logistique .....	15

## L'environnement économique : points clés

### L'économie mondiale sur le fil

Les perspectives économiques se sont dégradées depuis le printemps, avec la matérialisation d'un certain nombre de risques et la forte décélération de la croissance mondiale au second trimestre. L'Europe, et en particulier la zone euro, est apparue très fragilisée par les mesures d'austérité et par la persistance de l'aversion au risque des marchés financiers. Les pays émergents ont vu leur croissance affaiblie en raison du ralentissement des échanges commerciaux mondiaux et de la résurgence des pressions inflationnistes (matières premières agricoles).

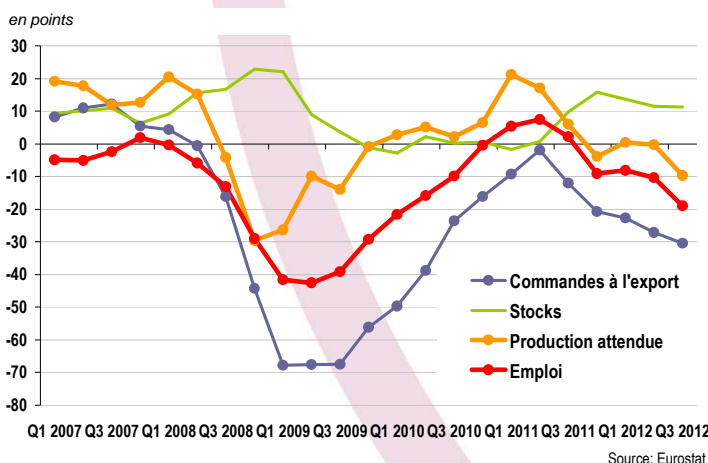
La seconde moitié de 2012 devrait être marquée par une poursuite du ralentissement mondial avant une stabilisation début 2013, permise par le maintien de conditions monétaires et financières très accommodantes. Les pays émergents adoptent des mesures d'assouplissement monétaire (baisse des taux d'intérêt) et budgétaire (plan de relance en Chine) afin de stimuler l'activité. En zone euro, les tensions financières sont atténuées par les interventions de la BCE et du Mécanisme Européen de Stabilité.

Toutefois les facteurs négatifs dominant et pèseront sur la croissance 2013. L'austérité budgétaire va s'étaler sur plusieurs années dans tous les grands pays développés et constituera un frein durable à la croissance. Pour un certain nombre de pays européens, car la divergence entre grands pays demeure, le cercle vicieux entre récession, austérité et crise financière est loin d'être cassé. Le pouvoir d'achat des ménages reste pénalisé par le taux de chômage, les pressions fiscales croissantes et le retour des pressions inflationnistes. Face à l'anémie de la demande, les entreprises se montrent très prudentes dans leurs décisions d'investissement.

### France : la stagnation est installée

L'économie française vient d'enregistrer trois trimestres consécutifs de croissance quasi nulle et s'achemine à nouveau vers un troisième trimestre 2012 en léger recul. L'indicateur du climat des affaires s'est en effet de nouveau dégradé.

#### France : indicateur de sentiment des entreprises



Les entrepreneurs interrogés au 3<sup>ème</sup> trimestre se montrent pessimistes quant aux perspectives de production. L'état des carnets de commandes, notamment à l'export, pèse sur la production attendue.

Ce regain de pessimisme détériore également les perspectives d'emplois des entreprises en France.

L'investissement des entreprises continuera de pâtir de la faiblesse de la demande et des surcapacités de production.

Le pouvoir d'achat des ménages s'annonce en repli, pénalisé par le ralentissement des revenus d'activité (taux de chômage et modération des progressions salariales), les nouvelles hausses d'impôts, les transferts sociaux limités et la persistance de l'inflation. Les dépenses de consommation pourraient cependant résister, grâce à une faible désépargne en partie stimulée par les nouvelles hausses d'impôts.

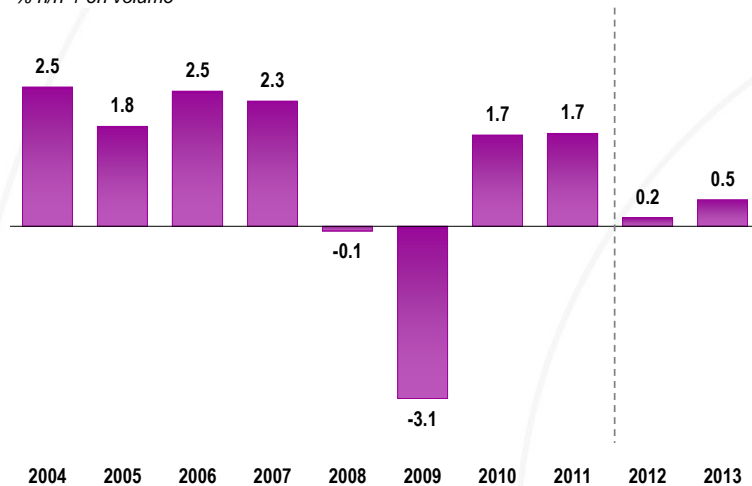
## Scénario de croissance du PIB à +0,5% en 2013

Dans le scénario du BIPE, la croissance française sera quasi stable en 2012 et progresserait de 0,5% en 2013. La croissance en 2013 est sous-tendue par un léger rebond de l'investissement des entreprises (besoins structurels) et par la progression modérée de la consommation des ménages, elle-même conditionnée à une faible désépargne (-0,3 pts). Dans ce scénario 2013, la réduction du déficit public passerait sous la barre des 4% du PIB mais n'atteindrait pas l'objectif de 3%.

Les perspectives de croissance en 2013 dépendent en outre de plusieurs facteurs à l'échelle européenne et internationale :

- la mise en œuvre de mesures politiques en zone euro et d'une action de la BCE améliorant la confiance des acteurs économiques et limitant le stress financier autour des dettes publiques et des banques
- l'évolution future des prix du pétrole et des taux de change de l'euro (facteur de compétitivité externe)
- la capacité de résistance des pays émergents au ralentissement mondial, et leur capacité à soutenir la demande intérieure sans alimenter l'inflation

**France : taux de croissance du PIB**  
% n/n-1 en volume



Source: prévisions BIPE

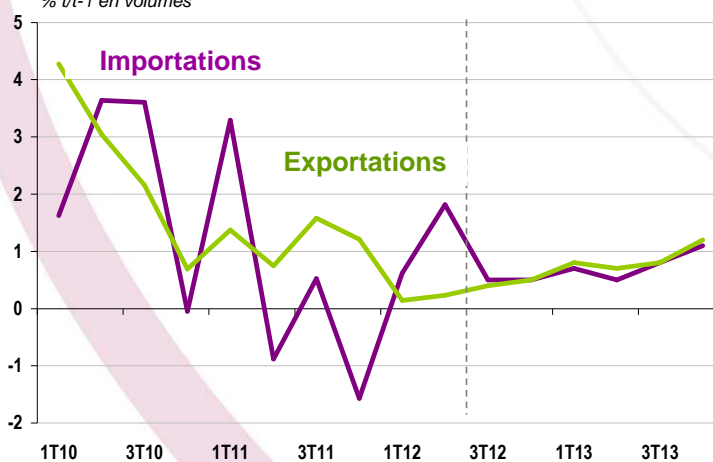
Selon la dernière enquête de la Banque de France, les conditions d'accès au crédit pour les entreprises ne se détériorent plus depuis mai. Le resserrement de ces conditions d'accès s'est néanmoins cumulé sur la période récente (notamment en 2008 et fin 2011) et le resserrement continue de progresser en 2012 sur le seul critère « secteur ou entreprise ».

## Perspectives échanges extérieurs : meilleure orientation à mi-2013

La faiblesse de la demande intérieure modérera le rythme de croissance des importations.

Les exportations seront quant à elles limitées par l'atonie de la reprise européenne en 2013. En revanche, certains grands partenaires commerciaux (Allemagne, émergents) seront des facteurs de soutien aux exportations, surtout à partir du second semestre.

**France : prévisions d'évolution des échanges extérieurs**  
% t/t-1 en volumes



Source: Prévisions BIPE

## Les biens consommés par les ménages

### Les tendances récentes par produits

Au 1<sup>er</sup> semestre 2012, la consommation des ménages en France a baissé de 0,2% (g.a., prix constants). Les dépenses de services ont davantage résisté que les dépenses de biens, avec toutefois un second trimestre donnant des signes de repli (services de transport, hôtellerie & restauration, services aux particuliers...).

Concernant les biens, les dépenses de consommation n'ont pas évolué au même rythme ni selon les mêmes tendances selon les produits :

- les dépenses automobiles et le textile/habillement ont enregistré les plus fortes contractions (-4,5%)
- les dépenses de produits alimentaires se sont légèrement repliées (-0,3%)
- toutes les autres catégories de biens ont bénéficié de dépenses en hausse (équipement du foyer, autres biens durables et non durables).

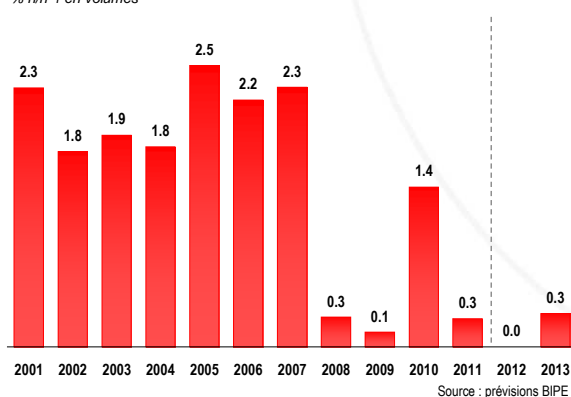
Les ventes en ligne ont parallèlement poursuivi leur expansion (valeur en hausse de 22% au 1<sup>er</sup> semestre selon la Fevad, g.a.). Si le panier moyen s'est réduit en valeur, le nombre de commandes a augmenté. L'impact est donc accru pour l'organisation logistique (diversité des points de livraisons, logistique retour...). Les plus fortes progressions concernent l'habillement (+11%), les produits high tech et l'équipement du foyer (+7%).

### Une consommation stagnante, moins de dépenses à crédit

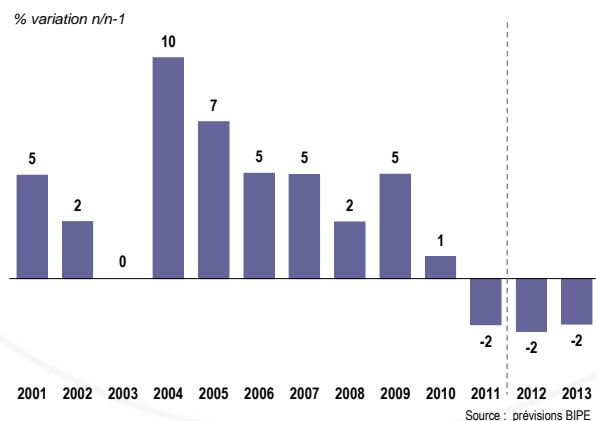
Les perspectives d'évolutions de la consommation des ménages sont moroses sous l'impact de la conjonction des différents facteurs négatifs pesant sur le pouvoir d'achat (taux de chômage, modération des salaires, hausses de la pression fiscale...).

Les encours de crédits à la consommation ont baissé dès 2011 et cette tendance devrait se poursuivre à horizon 2013. Selon la Banque de France, la demande de crédit est en recul, en dépit de taux d'intérêt très bas, et les conditions d'octroi de crédit à la consommation se sont durcies entre la mi-2011 et la mi-2012. Les crédits sont majoritairement utilisés pour le financement des achats automobiles et la demande de véhicules neufs émanant des ménages (hors BtB) ne progressera pas cette année ni l'an prochain. Derrière l'automobile, les biens d'équipement seront la catégorie de biens potentiellement la plus touchée par la baisse du crédit.

France : évolution de la Consommation des ménages  
% n/n-1 en volumes



Evolutions des encours de Crédits à la consommation



## Les tendances 2012-13 par postes de consommation

Sur la période 2012-2013, les ménages consacreront par rapport à 2011 une part plus importante de leur budget aux dépenses « contraintes » (hausse du poste santé). Ils seront alors amenés à réduire leur budget « arbitrage » (baisse des postes transport et habillement) et leur budget « loisirs ».

Dans ce contexte, la consommation de produits baissera en 2012, pour la première fois depuis 2008, avant de se répartir modérément à la hausse en 2013.

La consommation alimentaire (47% des dépenses de biens en 2011) se stabiliserait en 2013, du fait d'une meilleure maîtrise du budget des ménages dans ce contexte de hausse des prix alimentaires.

Les dépenses d'achats d'automobiles neuves et d'occasion par les ménages (9% des dépenses de biens en 2011) poursuivront leur repli en 2013.

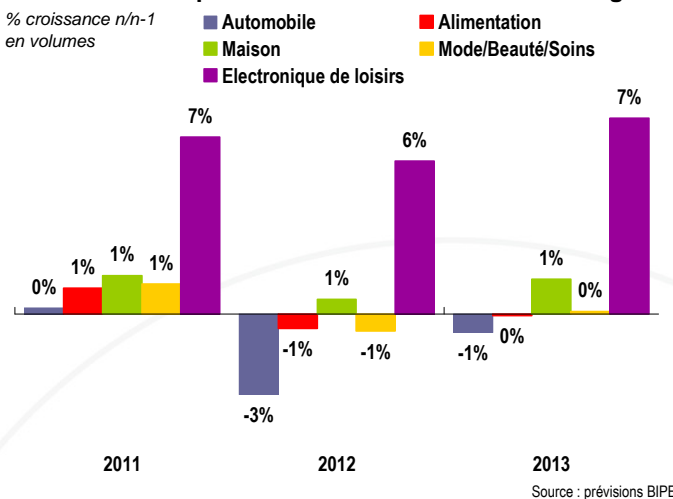
Les dépenses de Mode/Beauté/Soins (20% des dépenses de biens en 2011) verront leur recul se stabiliser en 2013, mais l'évolution du poste Habillement restera défavorable dans un contexte de faible pouvoir d'achat.

Les dépenses liées à la maison (meubles, électroménager... ; 9 % des dépenses de biens en 2011) consolideront leur rythme de croissance, volumes tirés par des effets prix favorables en électroménager et une poursuite des effets d'innovation et mode en mobilier/décoration. Le renouvellement de l'électroménager sera par ailleurs stimulé par les besoins de produits plus sobres en ressources.

Les dépenses d'électronique de loisir continueront d'enregistrer les plus forts taux de croissance tirés par l'innovation. L'électronique de loisir, qui représentait 9% des dépenses de biens des ménages en 2011, passera ainsi à 10% en 2013 (en prix constant).

### Prévisions de dépenses de consommation des ménages

% croissance n/n-1  
en volumes



## Les tendances de consommation

Avec 60% des internautes ayant effectué un achat sur internet en 2011, le marché français dispose, comparé à d'autres pays européens, d'un potentiel à la hausse concernant les ventes en ligne, d'autant que l'offre s'étend et que les produits se diversifient (vêtements, high tech, électroménager, meubles...). D'après une enquête BIPE, les intentionnistes e-acheteurs, s'ils passaient à l'acte, augmenteraient de près de 20 points la part d'internautes effectuant des achats en ligne sur les produits d'habillement, high tech et électroménagers, et de plus de 30 points les achats de meubles. Le potentiel de croissance est donc réel, d'autant que les frontières générationnelles s'estompent et que les nouveaux supports (mobiles, tablettes) offrent des relais de croissance.

Pour autant, la majorité des e-acheteurs se rendent physiquement en magasin avant leur achat et ils sont sensibles au voir, au toucher et à la relation avec un vendeur. Le commerce de proximité et la grande distribution ne sont donc pas dépassés, d'autant que le *Drive* est un modèle en plein essor.

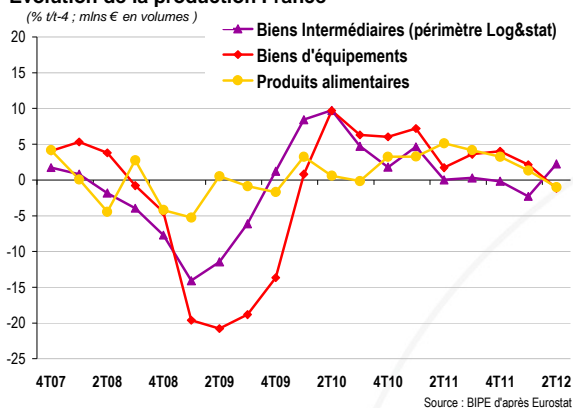
# Les biens produits et échangés

## Production manufacturière : baisse de 1,9% au 1<sup>er</sup> semestre

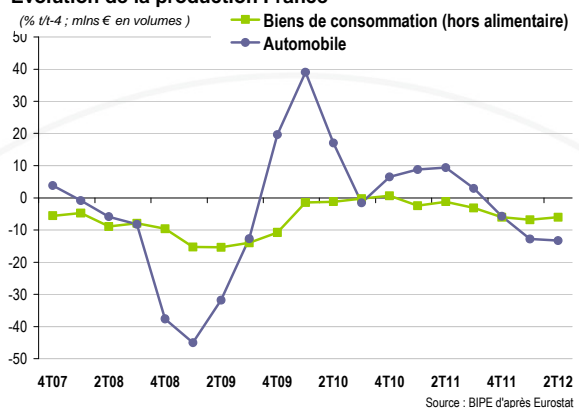
Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2012, la production manufacturière française a reculé de 1,9% (g.a.) : c'est davantage que la production totale de biens (agricoles, énergétiques, manufacturés), dont la baisse a été limitée à -1,2%. La tendance est par ailleurs inverse de celle des services et de la construction, secteurs ayant poursuivi leur croissance sur la même période. Dans le même temps, la production manufacturière s'est consolidée en Allemagne et la baisse a été deux fois moins prononcée en France qu'en Italie ou en Espagne.

En France, l'activité logistique subit l'évolution négative de la production manufacturière depuis cinq trimestres : d'ampleur modérée jusqu'à fin 2011, le recul de la production s'est accéléré durant les six premiers mois de 2012.

Évolution de la production France



Évolution de la production France

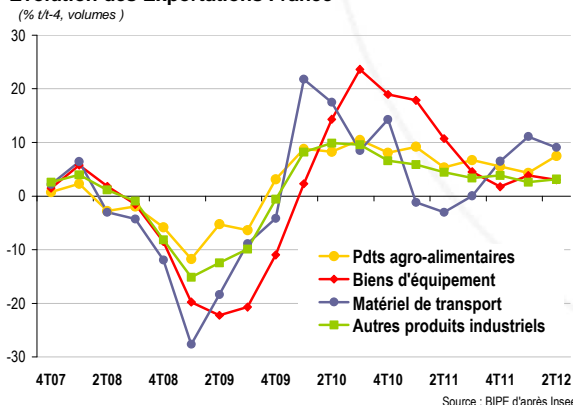


L'industrie automobile enregistre une des plus fortes évolutions négatives : la demande européenne est en recul de 8% et les marques françaises ont vu leur part de marché s'effriter. Les biens de consommation sont impactés par des pertes de compétitivité (textile, meubles). La croissance des biens d'équipement s'essouffle, en dépit des performances des matériels de transport (hors automobile). Enfin, la chimie-pharmacie poursuit son expansion et tire le rebond des biens intermédiaires au second trimestre.

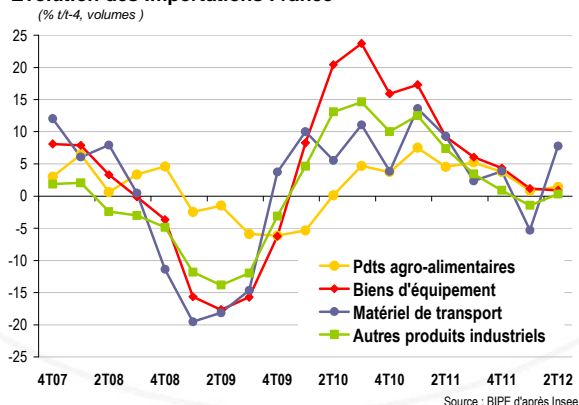
## Les échanges plus dynamiques que la production

Au 1<sup>er</sup> semestre, les échanges extérieurs de biens manufacturés ont fait mieux que la production : importations à +1,0% et exportations à +4,3% (g.a.). Leur poids s'est accru dans la production, renforçant ainsi l'interdépendance entre logistique et flux d'imports/exports.

Évolution des Exportations France



Évolution des Importations France



## Consolidation de la production manufacturière en 2013

La production française de biens manufacturés reculerait de 1,4% sur l'ensemble de l'année 2012 et progresserait de +0,5% en 2013.

L'activité logistique devrait logiquement continuer de se contracter au second semestre 2012 et au mieux se consolider en 2013.

La production de biens intermédiaires connaîtrait les plus fortes croissances en 2012 et 2013, essentiellement générées par la chimie/pharmacie, qui représente 70% du total, et le positionnement des grands acteurs sur des marchés de spécialités, en croissance à l'échelle mondiale, et moins sensibles au ralentissement conjoncturel.

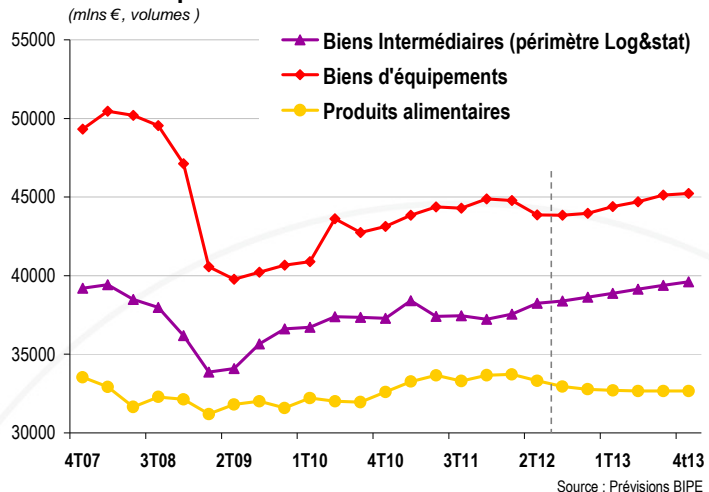
La production de biens d'équipement ne rebondirait qu'à partir de 2013, toujours tirée par l'industrie aéronautique (qui représente un tiers du total) et par la demande structurellement croissante du secteur des énergies (nucléaires et renouvelables); et à nouveau tirée par la reprise des exportations vers l'Allemagne et à ses marchés d'exportations.

La production de produits alimentaires, relativement stable dans le temps, sera toutefois impactée par l'évolution de la demande domestique en 2013.

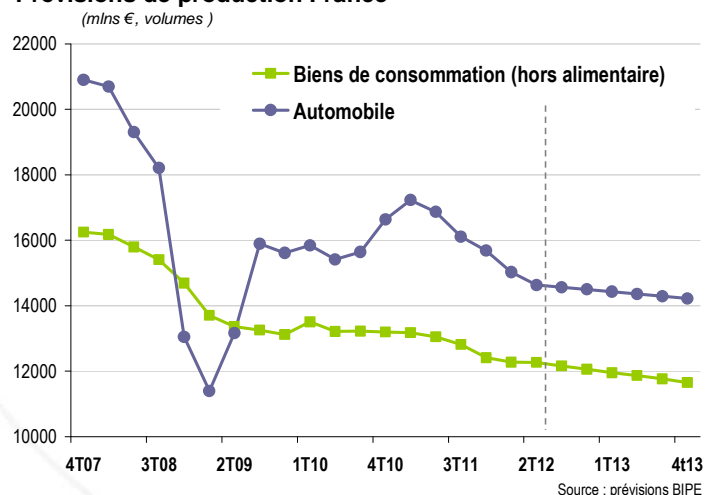
La production de l'industrie automobile poursuivra sa baisse à horizon 2013. La baisse serait atténuée l'an prochain avec une demande finale, européenne et française, qui cessera de reculer sans pour autant rebondir.

La production de biens de consommation (hors alimentaires) connaîtrait la plus faible croissance en 2013. Les pertes de compétitivité ne seraient pas enrayerées, en dépit du rebond de l'industrie du cuir et de la chaussure, initié en 2009, mais qui ne représente que 6% du total. Par ailleurs, le secteur de l'édition (41% du total) sera négativement impacté par l'évolution de la demande finale.

Prévisions de production France



Prévisions de production France





## L'activité logistique

Au 1<sup>er</sup> semestre 2012, le tonnage transporté a reculé de 8% (g.a., tous modes) et le tonnage manutentionné & entreposé s'est replié de 13% (g.a., activité terrestre). Dans ce contexte de contraction de l'activité générale, seul les containers maritimes et le fluvial ont affiché des progressions.

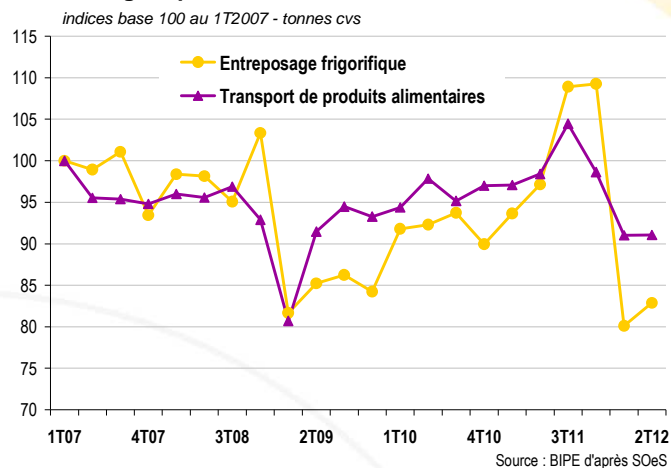
### Logistique alimentaire : repli et fortes variations dans l'entreposage

Comme nous l'indiquions dans le log&stat de février dernier, la logistique alimentaire a stoppé sa croissance à partir du dernier trimestre 2011.

Au 1<sup>er</sup> semestre 2012, les tonnes transportées ont reculé de 7% (g.a.) et ont rejoint le plus bas niveau observé depuis le 2T2009.

L'entreposage frigorifique a quant à lui fortement chuté (-15%, g.a.), après une fin d'année 2011 très élevée. Les niveaux atteints sont en ligne avec ceux observés au plus bas de la crise.

#### Activité logistique des Produits Alimentaires



Ces évolutions se sont inscrites dans un contexte de baisse de la consommation des ménages : tant sur les dépenses de produits alimentaires (-0,3%, 6 mois 2012, g.a.) que sur les dépenses de restauration (-1,6%, 6 mois 2012, g.a.). Depuis juin, les stocks sont jugés très faibles dans le secteur du commerce de détail alimentaire (enquêtes Insee), ce qui militerait pour une hausse de l'entreposage frigorifique au 3<sup>ème</sup> trimestre.

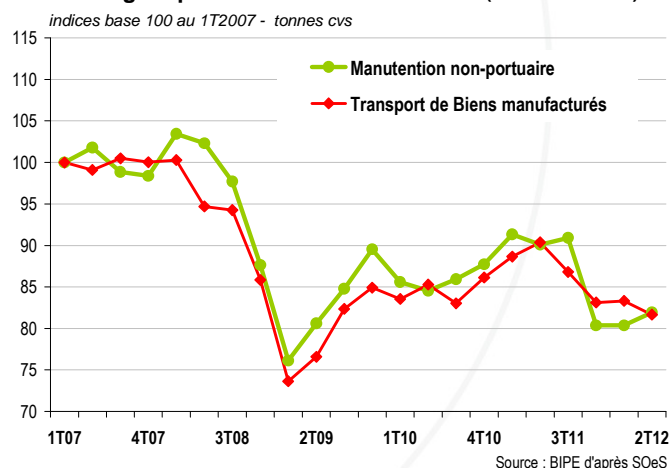
### Logistique non-alimentaire : ralentissement d'ensemble

Au 1<sup>er</sup> semestre 2012, les tonnes transportées ont reculé de 8% (g.a.). Le ralentissement initié au 3<sup>ème</sup> trimestre s'est poursuivi et les volumes atteints se situent au plus bas niveau observé depuis le 3T2009.

La manutention non portuaire s'est repliée dès le 4<sup>ème</sup> trimestre 2011. L'activité a enregistré une hausse très modeste au 2<sup>ème</sup> trimestre 2012, mais enregistre néanmoins une baisse de 11% sur 6 mois (g.a.).

Ces évolutions se sont inscrites dans un contexte de baisse de la production de biens manufacturés (-1,8%, 6 mois 2012, g.a., hors alimentaire), baisse initiée dès le 1<sup>er</sup> trimestre 2011.

#### Activité logistique des Biens Manufacturés (hors alimentaire)



La production française de biens manufacturés a trouvé des débouchés extérieurs porteurs, avec des exportations en progression de +4,8% sur la période (g.a.), tandis que la demande intérieure s'est contractée, tant du côté de la consommation (-1,4%, g.a.), que des investissements (-1,9% g.a.).

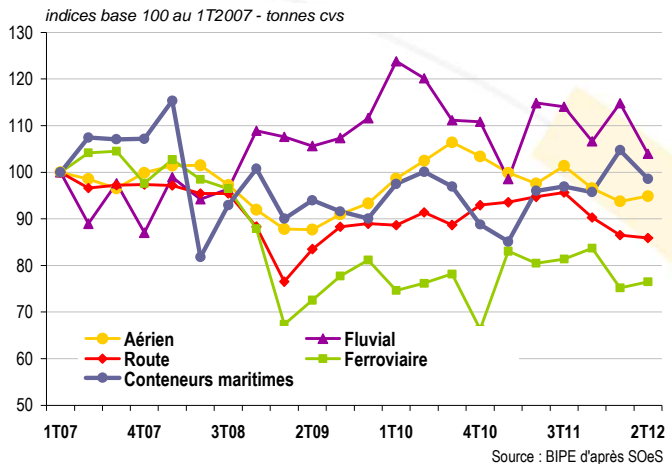
## Transport : résistance des containers maritimes et du fluvial

L'évolution du transport routier, principal mode de transport des produits manufacturés (87% des tonnes, alimentaires et non-alimentaires), illustre le ralentissement d'ensemble de l'activité logistique au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2012, avec une contraction de -8% (g.a.).

Le transport ferroviaire a également enregistré un recul marqué (-7%) et demeure le mode le plus en retrait par rapport aux niveaux pré-crise, en dépit d'un second trimestre de bonne tenue.

L'aérien subit un ralentissement plus modéré (-4%), grâce à un bon second trimestre.

### Activité logistique : évolutions du transport modal

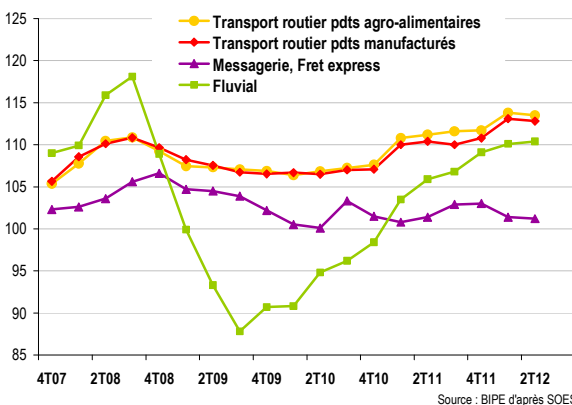


En revanche, les containers maritimes ont enregistré une progression de 12% (6 mois 2012, g.a.), mais l'effet de base du 1<sup>er</sup> trimestre 2011 y contribue partiellement et le second trimestre 2012 s'est inscrit en repli. La croissance des exportations de produits manufacturés est l'un des facteurs explicatifs de cette bonne tenue des tonnages containers traités en maritime.

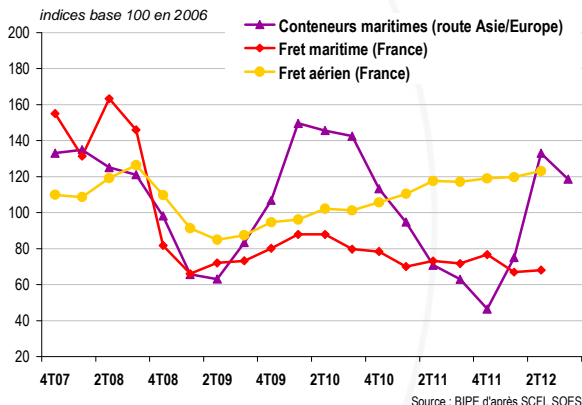
Le même effet de base et le même fléchissement récent sont observés pour le mode fluvial, qui a néanmoins affiché une hausse de 3% (6 mois 2012, g.a.). Cette évolution positive du fluvial a été tirée par la logistique non-alimentaire, qui a progressé de 19%, tandis que l'alimentaire a reculé de 4%.

## Prix : 1<sup>er</sup> semestre en hausse, ralentissement à anticiper

### Prix logistiques : indices transport



### Prix logistiques : indices transport



Dans le contexte de ralentissement marqué de l'activité logistique au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2012, les prix logistiques se sont globalement appréciés. Les prix du routier ont progressé de +1,7% (6 mois 2012, g.a.), le prix de l'aérien de 3,4% et le prix du fluvial de +1,2%. Le fluvial parvient ainsi progressivement à rattraper ses niveaux moyens pré-crise.

Les prestations de messagerie et de fret express ont en revanche vu leur prix baisser de -1,7%, évolution qui les situe encore à 5% en dessous du plus haut niveau observé pré-crise.

Le prix du fret maritime (tous produits) a reculé de 11,2%. Le prix du conteneur maritime Europe/Asie s'est à nouveau fortement apprécié au 1<sup>er</sup> trimestre, mais donne un nouveau signe de ralentissement sur la période récente.

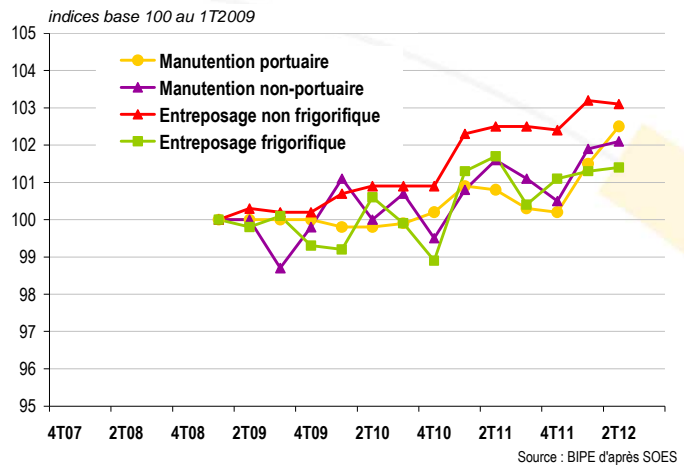
Plus globalement, le ralentissement économique attendu sur le second semestre 2012 va probablement freiner la progression des prix.

Les prix se sont également appréciés au cours du 1<sup>er</sup> semestre dans l'entreposage et la manutention.

Le prix de la manutention portuaire, grâce à la hausse de l'activité, a progressé de 2,3%.

Les hausses ont été plus modérées pour les autres segments d'activité : +1,6% dans la manutention non portuaire, +0,7% dans l'entreposage non frigorifique et +0,3% dans l'entreposage frigorifique.

### Prix logistiques : indices Entreposage & Manutention

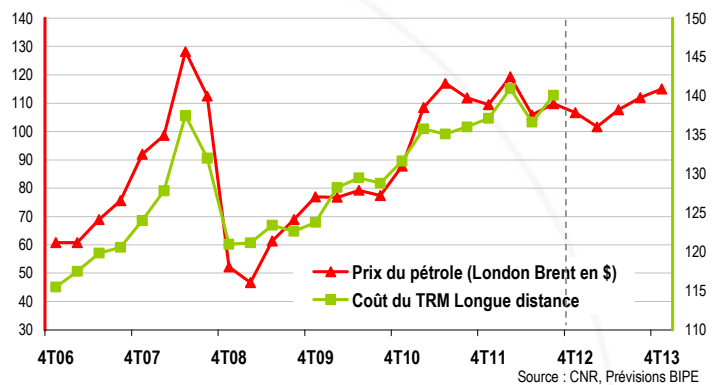


### Coûts de revient : maintien à haut niveau à horizon 2013

Les variations du prix des carburants ont été le principal facteur d'évolution du coût de revient du transport routier longue distance en 2012 : hausse au 1<sup>er</sup> trimestre, baisse au second et nouvelle hausse au 3<sup>ème</sup> trimestre.

Les coûts de revient devraient se maintenir à haut niveau, sous hypothèse d'une reprise de la croissance mondiale en 2013.

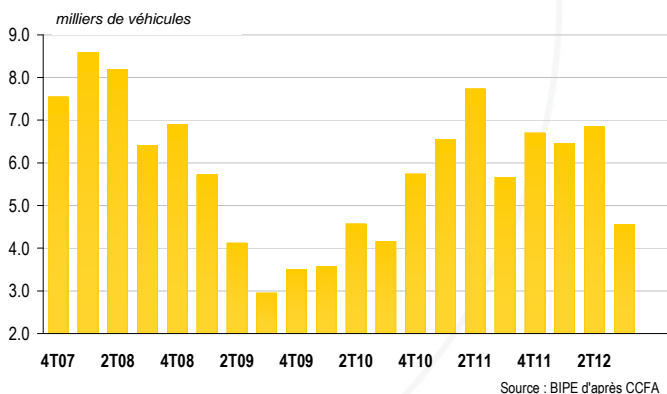
### Prix du pétrole et coût du transport routier



Les investissements en matériel de transport routier neuf se tassent, tout particulièrement au 3<sup>ème</sup> trimestre, retardant ainsi le rattrapage des niveaux pré-crise.

Au-delà des moindres besoins liés à l'activité, l'attentisme pourrait prévaloir tant que les tarifs de la future écotaxe PL par norme Euro ne seront pas définis : les entreprises feront alors des arbitrages entre ces tarifs et le surcoût annoncé de la motorisation Euro-6 (obligatoire au 01-01-2014). Elles pourraient anticiper dès 2013 des renouvellements prévus en 2014, éviter ainsi Euro-6 et s'équiper d'Euro-5.

### France : immatriculations neuves de Tracteurs routiers



## Emplois logistiques : résistance en dépit du repli de l'activité

Le ralentissement de l'activité logistique du premier semestre s'est accompagné d'une stabilisation de l'emploi salarié (hors intérim) dans le transport routier et d'une légère inflexion dans la manutention et l'entreposage (-1%).

Cette évolution récente, globalement stagnante, est homogène à celle observée dans l'ensemble des services marchands.

La stabilité des emplois dans le transport routier s'est par ailleurs inscrite dans un contexte de légère baisse de l'externalisation du transport (81,7% des tonnes km au 1<sup>er</sup> semestre 2012 contre une moyenne de 83,5% en 2011).

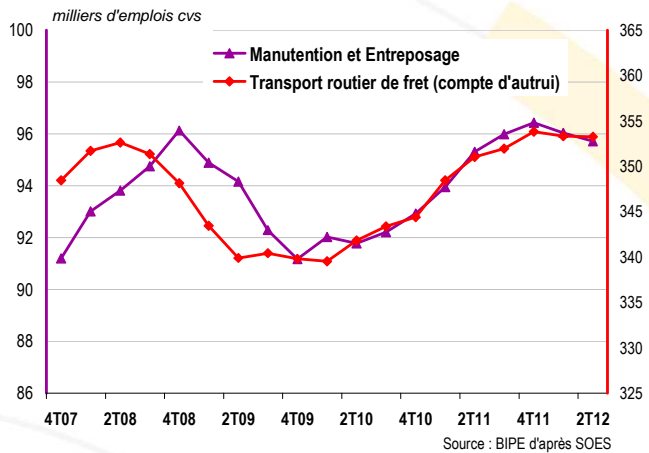
L'emploi intérimaire s'est en revanche davantage contracté au premier semestre, avec un recul de 5% par rapport au 4T2011 et -9% depuis le point d'inflexion du 2T2011.

De même que pour l'emploi salarié, ces tendances sont homogènes avec ce qui est observé sur l'ensemble des services marchands.

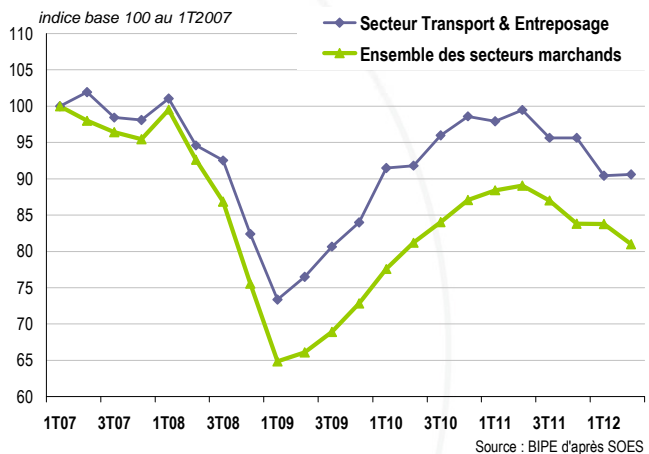
L'activité logistique, qui avait connu début 2011 des créations d'emplois salariés plus dynamiques que l'emploi total en France, risque cependant d'évoluer moins favorablement à très court terme.

Signalons néanmoins que les emplois logistiques commentés ici ne couvrent que partiellement ceux de l'activité logistique globale.

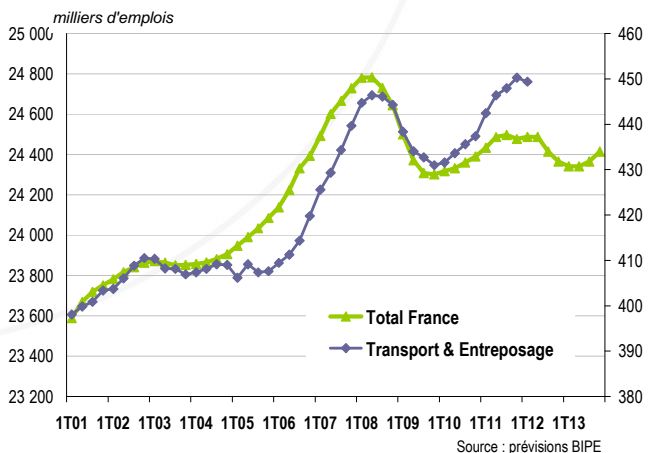
### Logistique : emploi salarié (hors intérim)



### Évolution de l'emploi intérimaire



### Perspectives de l'emploi salarié



## Indicateur synthétique de l'activité logistique

AFILOG a construit avec le BIPE un indicateur synthétique permettant de suivre et d'anticiper les variations de l'activité logistique. Cet indicateur est **représentatif de l'activité des membres d'AFILOG** : il mesure les tonnes de produits manufacturés, alimentaires et non-alimentaires, acheminés par l'ensemble des modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien). Il s'agit d'un indicateur **conjuncturel** : **il est trimestriel et les tendances prévisionnelles portent sur le court terme** (à horizon d'un an).

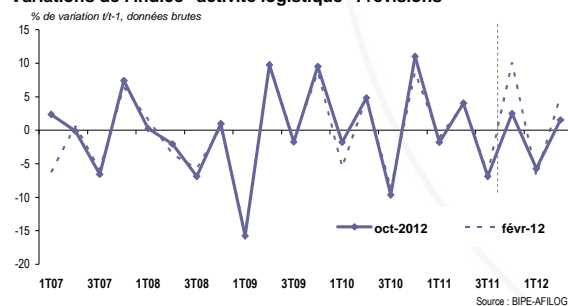
### Ajustements techniques et écarts anticipé/réel

L'historique de l'indice a été révisé depuis la dernière diffusion de log&stat (février 2012).

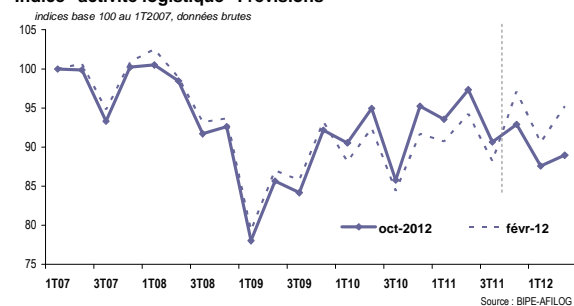
Plusieurs données statistiques de base, qui ont été rendues disponibles, ont pu en effet se substituer aux estimations et ainsi affiner la précision de l'indicateur sur le passé (les tonnes 2010 et 2011 du routier, du ferroviaire et du fluvial ; les biens manufacturés seuls sur la série ferroviaire ; les produits alimentaires hors produits agricoles sur les séries du routier, du ferroviaire et du fluvial à partir de 2009 ; les volumes des pavillons routiers étrangers en 2011).

Ces ajustements techniques n'ont eu qu'une incidence relative : les écarts de variations sur les données brutes sont la plupart du temps inférieurs à 1 point, et ponctuellement plus importants (exemple : 4 points au 1T2010).

Variations de l'indice "activité logistique" : révisions



Indice "activité logistique" : révisions



Plus significativement, les trois trimestres supplémentaires « réels » dont nous disposons, et qui se substituent aux prévisions du log&stat de février 2012, montrent que l'évolution au 4<sup>ème</sup> trimestre 2011 avait été mal anticipée : **l'activité réelle a progressé beaucoup plus modérément que prévu** (données brutes).

Le modèle fonctionne : la prise en compte des trois trimestres supplémentaires ne remet pas en cause le pouvoir explicatif, qui demeure élevée (87%). Par ailleurs, l'évolution du PIB était bien anticipée (croissance t/t-1 nulle) ; la demande intérieure a été plus forte que prévu (+0,3% vs +0,2%), de même que les exportations (+1,2% vs +0,5%). En revanche, les producteurs ont anticipé un ralentissement d'activité : la croissance de la production s'est arrêtée, les importations ont baissé (-1,6%) et la demande a été approvisionnée par les stocks (déstockage).

Ces tendances confirment que l'activité logistique est davantage corrélée à la production et aux importations qu'à la demande finale. Celle-ci est anticipée par le producteur, qui ajuste en fonction ses approvisionnements et son stock.

## Actualisation de la modélisation

Le nouvel indicateur obtenu a fait l'objet d'une correction des variations saisonnières puis a été modélisé avec les évolutions de plusieurs variables économiques (le PIB, les échanges extérieurs, la production totale, la production hors construction, la production manufacturière, la demande intérieure, le prix du baril de Brent etc).

Le meilleur modèle obtenu explique l'indicateur logistique à 87%, ce qui est jugé satisfaisant (sur l'ensemble de la période, 13% seulement des variations totales cumulées ne sont pas expliquées par les sous-jacents retenus). Sur ces 87% :

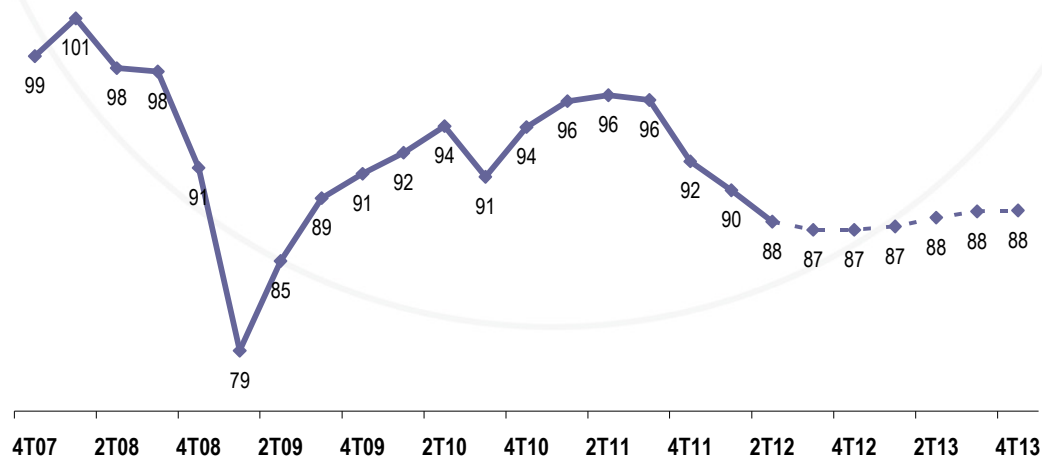
- 57% sont expliqués par la production (tous secteurs, hors construction, y compris services), avec une élasticité de 2.8 (une variation de 1 point de la production génère une variation de 2.8 points de l'activité logistique) ;
- 30% sont expliqués par les importations et les exportations, avec une élasticité de 0.3.

## Tendance prévisionnelle à fin 2013 : résistance à bas niveau

Sous hypothèse d'une croissance 2013 faible mais positive, les projections indiquent que l'activité logistique va peu varier dans les trimestres à venir par rapport au niveau atteint au second trimestre 2012. Certes, l'activité réelle (brute) va enregistrer les variations saisonnières habituelles, mais la tendance corrigée de ces variations (cvs) indique qu'il n'y aura ni reprise, ni effondrement. L'activité devrait s'affaiblir quelque peu pendant un semestre, puis s'affermir très modérément le semestre suivant, pour rejoindre en fin de période le niveau atteint récemment.

### Indice "Activité Logistique" : perspectives

*indice base 100 1T2007, corrigé des variations saisonnières (CVS)*



Source : BIPE-AFILOG, prévisions BIPE

Ces perspectives conjoncturelles s'entendent toutes choses égales par ailleurs du point de vue des décisions publiques, les impacts d'éventuelles orientations politiques futures n'étant pas pris en compte.

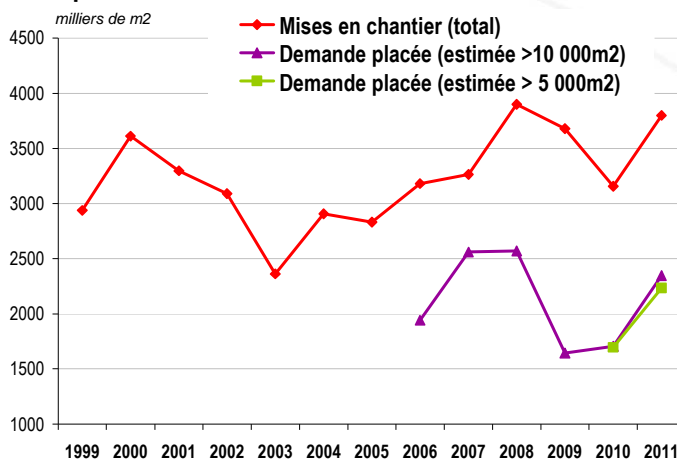
## Bâtiments de stockage

La représentation de l'investissement immobilier en volume se situe depuis 2006 dans une fourchette allant :

- d'un minimum de 2,1 millions de m<sup>2</sup>/an en moyenne, du point de vue des transactions de grands entrepôts (neufs et anciens) ;
- à un maximum de 3,5 millions de m<sup>2</sup> en moyenne, du point de vue des constructions neuves d'entrepôts.

Les transactions représenteraient donc en moyenne 60% des flux de constructions neuves, ces dernières incluant l'ensemble des catégories d'entrepôts (tailles, classes, usages).

### Entrepôts France entière



Source : Sit@delI2 (date réelle) et moyenne des publications des Conseils immobiliers

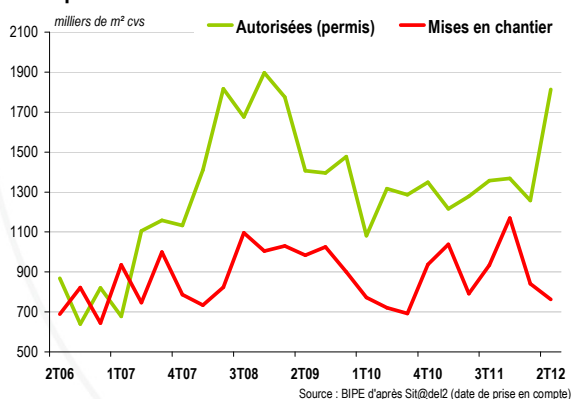
## Constructions neuves : un signe positif en dépit d'un mauvais début d'année

Comme annoncé dans le log&stat de février dernier, la construction d'entrepôts neufs s'est orientée à la baisse au premier semestre 2012, avec un repli effectif de l'ordre de 12% (g.a.). Le contexte économique freine également la construction de commerces et de locaux industriels, même si le ralentissement en cours est légèrement moins marqué qu'en logistique (respectivement -8% et -9%).

Les autorisations d'entrepôts ont en revanche nettement accéléré au 1<sup>er</sup> semestre (+23%, g.a.). Cette évolution augure-t-elle d'une reprise des constructions neuves au second semestre 2012 ? Pas nécessairement : le passé démontre que les permis reflètent des prises de positions anticipées et que les m<sup>2</sup> autorisés ne se concrétisent pas en m<sup>2</sup> construits, ni totalement, ni à horizon de 6 mois.

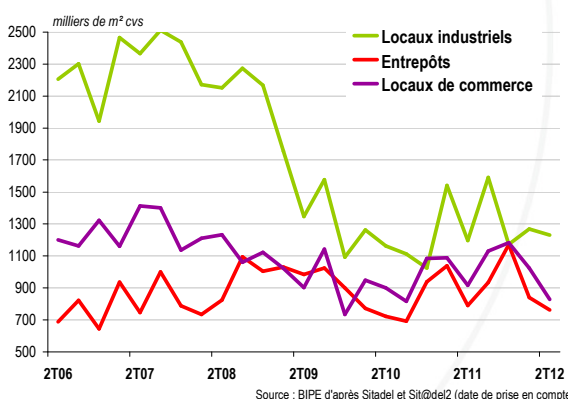
Pour autant, c'est un signal positif, notamment dans un contexte de baisse de la disponibilité immédiate d'entrepôts de très grande taille, notamment de première main.

### Entrepôts France entière : constructions neuves



Source : BIPE d'après Sit@delI2 (date de prise en compte)

### France entière : mises en chantier

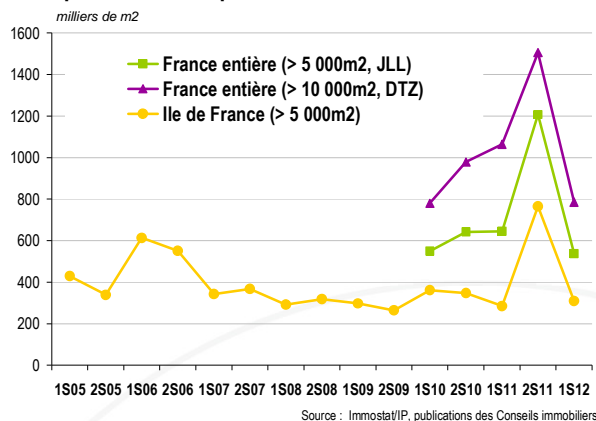


Source : BIPE d'après Sitadel et Sit@delI2 (date de prise en compte)

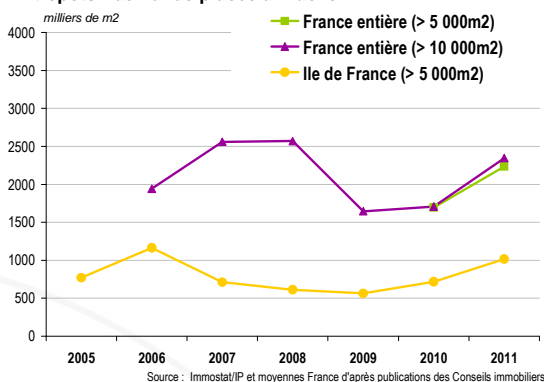
## Demande placée : repli conjoncturel et attentisme

Le marché des transactions France entière s'est replié sur les 6 premiers mois de 2012 : de -17% à -26% selon les périmètres (glissement annuel). Le retournement par rapport au second semestre 2011 est plus sévère et est dû au marché d'Ile de France qui se repositionne à des niveaux normatifs (hors transactions à très grands volumes). Au premier semestre 2012, l'Ile de France représente encore environ la moitié du marché France entière (80% au second semestre 2011).

### Entrepôts : demande placée semestrielle



### Entrepôts : demande placée annuelle



Dans un contexte général de ralentissement de la progression de l'investissement des entreprises, le marché des transactions logistiques reflète également l'attentisme face à un manque de visibilité quant à l'éventuelle remise en question de projets d'infrastructures (canal Seine-Nord, Grand Paris...) qui découlerait d'arbitrages publics répondants aux objectifs de réduction de la dette. Conjoncture économique et attentisme ne permettront probablement pas aux volumes de transactions de se redresser au second semestre 2012, en dépit d'évolutions structurelles favorables (distribution urbaine, e-commerce, mutualisation des flux...).

## Indicateur synthétique immobilier logistique

L'anticipation de l'investissement en volumes de l'immobilier logistique en France, à l'instar de celui de l'activité, est pour l'heure freiné par des questions techniques. La corrélation à des variables économiques projetables, voire scénarisables (investissement des entreprises, production de locaux, production et échanges de biens...), peut être testée et utilisée si la Profession se dote d'une vision rétrospective et homogène de l'immobilier logistique.

Cette vision est pour l'heure insuffisante, tant du point de vue rétrospectif (cinq variations annuelles, quatre variations semestrielles) que du point de vue de l'homogénéité des périmètres (tailles, classes).