



L'Institut Paris Region réalise des études et travaux essentiels à la prise de décision de la Région Île-de-France et de ses partenaires. De l'échelle locale à celle des grandes métropoles, divers experts interviennent dans de nombreux domaines tels que l'urbanisme, le logement, les transports, la mobilité, l'environnement, la biodiversité, l'énergie, les déchets, l'économie, l'emploi, la sécurité, la santé, le sport et les questions de société.

Pour étudiant en Master 2 Aménagement, Transport ou Logistique

Etude logistique de la filière des produits et matériaux de construction en Ile-de-France

1. Contexte

Les matériaux de construction (bruts, transformés, déchets) représentent une part significative des transports de marchandises en Ile-de-France. On peut les estimer leur part à **30% des volumes manutentionnés** (flux d'échange et internes exprimés en tonnes). Deux grands sous-secteurs d'activités sont concernés : la construction et les travaux publics. Il s'agit-là de flux majeurs à prendre en considération dans la réduction des GES.

Avec un volume régulier de 30 Mt de matériaux consommés, l'Ile-de France s'impose comme une des principales régions françaises consommatrices de granulats soit 2,5 à 3 t/habitant. Les bassins d'exploitation régionaux en fournissent 10 Mt (2015) en recul régulier. La moitié des besoins franciliens est ainsi couverte par l'importation de matériaux des régions voisines. Une proportion grandissante des ressources secondaires est issue du recyclage (env. 5Mt), valorisation que les dispositifs législatifs souhaitent encore renforcer. De même, l'usage émergent de matériaux alternatifs biosourcés (dont le bois pour 0,5 Mt en 2015) conduit à renouveler les problématiques des circuits d'approvisionnement.

L'acheminement des matériaux naturels bruts est largement opéré par les modes massifs que sont le rail et la voie d'eau, adaptés au transport des grands vracs. Le transport des produits manufacturés, l'évacuation des déblais et des terres inertes issues des chantiers de la construction et des travaux publics sont souvent plus diffus et mobilisent plus volontiers la route.

L'ensemble de la filière est fortement encadré par de grands opérateurs qui interviennent aux différentes étapes de la chaîne de valeur (extraction, négoce, transport, contrôle des sites de transformation dont centrales à béton, approvisionnement des chantiers) et souvent les moyens de transports associés.

2. Enjeux et attendus

Divers travaux existent sur l'organisation des approvisionnements régionaux de granulats, notamment les schémas départementaux des carrières, remplacés par le schéma régional des carrières (SRC). D'autres documents à portée environnementale et l'encadrement strict des permis d'exploitation (extraction, transformation, chantiers BTP) permettent par ailleurs d'avoir une idée assez précise de la géographie

de la filière. Celle-ci est par ailleurs fortement organisée autour de syndicats professionnels et de grands groupes qui facilitent l'intégration des données quantitatives.

Mais la connaissance globale du secteur est souvent envisagée d'un point de vue environnemental en amont et du côté des besoins des chantiers en aval. En revanche, l'organisation spécifique de la logistique se réduit à la répartition des modes de transport. Les choix et les contraintes économiques et organisationnelles, les stratégies logistiques spécifiques des opérateurs sont très mal cernées et seront au cœur du travail de recherche.

3. Descriptif de la mission de stage

L'étude vise à éclairer l'organisation logistique de la filière des matériaux de construction (bâtiment et les travaux publics) abordant diverses dimensions de la question.

Phase 1. L'analyse systématique des flux matières

- Recensement et confrontation des sources statistiques et de leurs contours (SDES/VNF/Haropa/Unicem) requête détaillée auprès des organismes statistiques et gestionnaires d'infrastructure).
- Identification des sites successifs de la chaîne logistique) pour les différents matériaux et selon les modes de transport.
- Comparaison du système à différentes dates 2008 (ou 2006), 2015 et 2023 pour rendre compte de l'évolution organisationnelle du secteur.

Phase 2. Lecture économique des stratégies logistiques des acteurs

- Recensement des grands acteurs de la filière du côté des chargeurs mais aussi des prestataires de transport.
- Développement de considération technico-économiques du transport des matériaux du BTP, tarification des services, parcs de véhicules, emploi etc.
- Une attention particulière sera portée aux grands groupes qui dominent le secteur par des politique d'intégration verticales (*Cemex, Lafarge/Holcim/GSM-Heidelberg-Calcia-Unibeton*). Des portraits organisationnels et stratégiques seront dressés pour dégager des organisations logistiques que l'histoire et les positionnements concurrentiels sont susceptibles.

Phase 3. Enjeux et perspectives

La troisième étape recense et développe certains facteurs d'évolution susceptible d'impacter l'organisation de la filière francilienne d'approvisionnement. Elle consiste à recenser les bonnes pratiques les objectifs décarbonation des principaux acteurs.

Intérêt du stage

Travail de synthèse

Thème central au croisement des enjeux environnementaux, d'aménagement et de transport

Intégration dans une équipe dynamique et experte

Grande autonomie et travaux diversifiés (recherche, rédaction, terrain, rencontres professionnelles)

Compétences attendues du stagiaire

Intérêt pour les secteurs de la logistique et du commerce

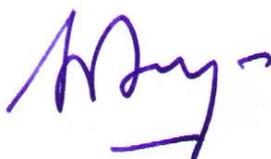
Traitement élémentaire de données

Compétences cartographiques appréciées

Autonomie et capacité de rédaction

L'ensemble des réflexions doit donner lieu à la réalisation d'une étude de synthèse (de 60 à 80 p.) développant une argumentation synthétique et critique et ouvrant sur des préconisations et des stratégies de développement. Le document est appelé à être publié dans le cadre des études de l'IPR et mis en ligne sur le site de l'OFELIF (Observatoire du fret et de la logistique en Ile-de-France).

L'étudiant-e bénéficiera dans son encadrement du suivi et des conseils de spécialistes des domaines de la logistique et de la géographie commerciale des services de l'IPR.



Antoine BEYER

Date : 20/11/2024

Informations pratiques

Lieu de stage : IPR - Carrefour Pleyel – Saint-Denis

Encadrement : Antoine BEYER – expert senior Fret et Logistique

Durée de stage : entre 6 mois à pourvoir dès janvier 2025.

Prise en charge à hauteur de 50% des transports en commun

Modalités de travail : présentiel (bureau + réunions) et télétravail possible (après 2 mois de stage effectués)

Gratification de stage pour 35h/semaine (soit environ 800 euros par mois) + chèques déjeuner

Fourniture d'un ordinateur portable et téléphone portable

Adressez vos CV et lettres de candidature à: antoine.beyer@institutparisregion.fr