

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Conférence régionale de la logistique – Pays de la Loire

Document de synthèse des enjeux

Version finale : mise à jour en mai 2023 après finalisation des entretiens

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Objectifs et enjeux de la conférence

Rappel des enjeux et objectifs de la Conférence logistique

La **Conférence régionale de la logistique** en Pays de la Loire résulte d'une directive nationale de l'État et d'une initiative régionale.

Sa mise en œuvre est assurée par les services de l'Etat en Région, le Conseil régional des Pays de la Loire.

Une **politique spécifique et transversale de l'Etat**, avec une gouvernance partenariale associant les territoires et les acteurs économiques.

- Mise en place, en 2020, du **Comité interministériel de la logistique**.
- Le 2e Cilog du 21 octobre 2021 a débouché sur **13 mesures** visant à faire de la logistique un levier pour la compétitivité de la France et pour la transition écologique, dont le **lancement de conférences régionales de la logistique**.

Ces conférences constituent une opportunité de « **valoriser les démarches engagées** et de **structurer un dialogue efficace entre les acteurs** ».

Elles doivent permettre de **disposer d'un panorama des enjeux logistiques** des territoires.

Chaque région a ainsi la possibilité de mener une démarche adaptée aux réalités du territoire, à ses besoins et ceux de ses acteurs locaux.



Produits de sortie attendus :

- Apporter des orientations spécifiques dans le cadre de l'élaboration des **documents de planification (dont SRADDET)**
- **Spatialiser** les enjeux / besoins
- Prioriser des **pistes d'actions / recommandations**

Cibles :

- **chargeurs**, donneurs d'ordre
- **opérateurs, organisateurs** de transport
- **professionnels de l'immobilier logistique** (commercialisateurs, promoteurs, gestionnaire de parcs d'activités...),
- **gestionnaires** de réseaux ou d'équipements
- Distributeurs d'énergie
- **aménageurs** publics et privés,
- **agences** de développement économique, agences d'urbanisme
- **collectivités** et structures responsables des documents de planification,
- ...et plus largement **l'ensemble des acteurs concernés** par le transport de marchandises et la logistique.

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Caractérisation du territoire régional

Le territoire régional

3,8 millions d'habitants (INSEE, 2019)

5 départements (Loire-Atlantique, Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée)

7 grandes agglomérations (Nantes, Saint-Nazaire, Angers, Cholet, Le Mans, Laval et la Roche-sur-Yon)

La logistique : un secteur dynamique indispensable à la grande majorité des activités économiques

Entre 4 et 7% de l'emploi salarié de la Région, Des **besoins de recrutement accrus**.

Mais une attractivité européenne modérée...

La région se situe **à l'écart des grands flux logistiques**, même si l'axe **Saint-Nazaire-Nantes-Angers-Tours** a obtenu son inscription dans le réseau transeuropéen des transports (RTE-T) : **corridor Atlantique** (routier et ferroviaire)

Axe structurellement saturé sur la partie Nantes-Angers : dépendance au transport routier

Source des données : Rapport d'Objectifs SRADDET
Source des données : Solutions&co, « Transport et logistique », septembre 2022

Chiffres clés en Pays de la Loire : le trafic terrestre de marchandises



180 Mt de
marchandises (2020)*

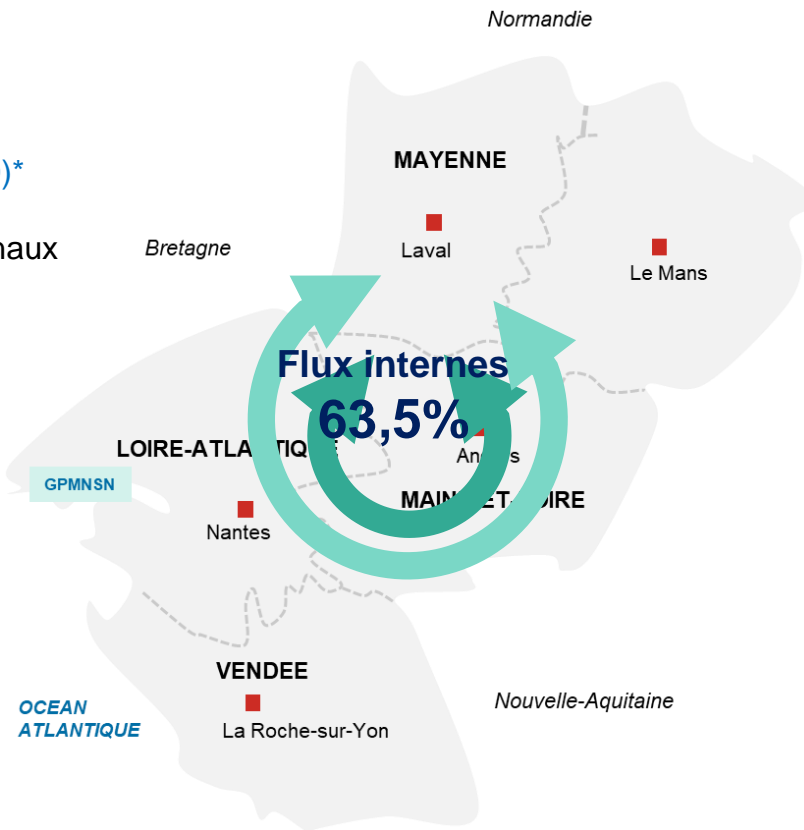
- 63,5% de flux intra-régionaux
- 18% de flux sortants
- 17,5% de flux entrants



Ciments et matériaux
de construction /
Minéraux bruts –
36%**



Produits agricoles /
Denrées alimentaires –
29%**



5 Mt de
marchandises (2021)*

- 5080 trains par an*
- 99 ITE recensées (dont 23 actives)**
- 8 cours de marchandises



Trafic fluvial marginal

- Contraintes liées au **gabarit de l'infrastructure** avec un trafic concentré sur l'estuaire.
- Des perspectives identifiées : **chantiers urbains et colis lourds**

*-Source des données : Solutions&co, « Transport et logistique », septembre 2022

**-Source des données : Etude Région « Redéploiement du fret ferroviaire » 2023, (SITRAM 2018)

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Foncier logistique

Cadrage réglementaire : l'objectif ZAN

La question de l'immobilier et du foncier logistique s'apprécie dans un **contexte réglementaire national** visant à limiter l'impact des activités sur les milieux naturels (lutte contre l'érosion de la biodiversité, lutte contre l'imperméabilisation des sols, séquence ERC, ...). L'**objectif ZAN** vise en particulier la **consommation foncière** et a ainsi des répercussions sur le développement des activités logistiques.

- **Zéro Artificialisation Nette** = Objectif inscrit dans la Loi Climat et Résilience visant l'arrêt, à horizon 2050, de tout accroissement de l'artificialisation des sols.

↘ *Atteinte à la fonctionnalité des sols*



L'objectif de zéro artificialisation nette doit se traduire de manière pérenne dans les **documents de planification** qui doivent, par **mises en compatibilité successives**, permettre d'atteindre l'objectif d'arrêt de l'artificialisation des sols.

SRADDET : doit définir la trajectoire et territorialiser les objectifs d'ici février 2024

SCoT (*incluant le DAACL*) : les objectifs doivent être déclinés d'ici août 2026

PLU/cartes communales : les objectifs doivent être déclinés d'ici août 2027



SRADDET = Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

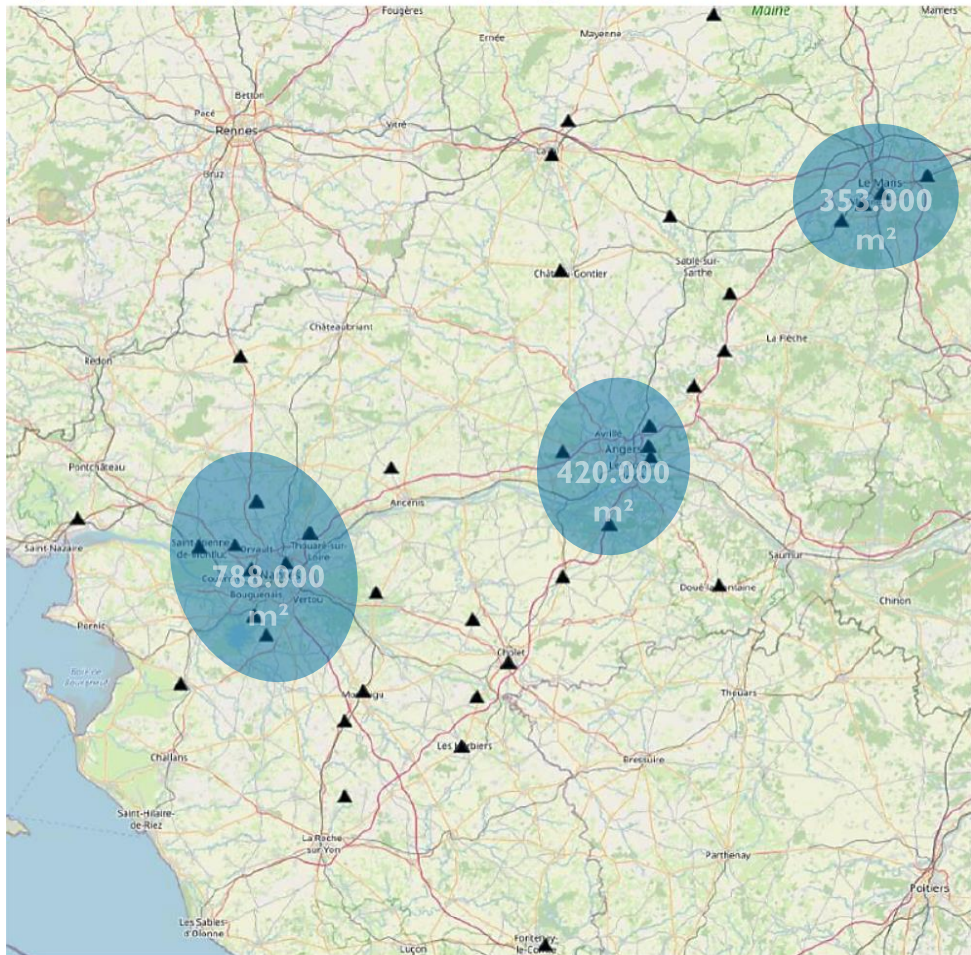
SCoT = Schéma de Cohérence Territoriale

DAACL = Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique

PLU = Plan Local d'Urbanisme

Chiffres clés de l'immobilier et du foncier en Pays de la Loire

Implantations d'entrepôts de classe A, B et messageries $\geq 10\,000\text{ m}^2$



Source : Arthur Loyd Research pour Afilog, ajouts Interface Transport

Un parc de **2,4M¹ de m²**, organisé autour de **3 pôles principaux** : Nantes, Angers, Le Mans.

Un taux de **vacance faible²** :

- Nantes : pas de disponibilité sous 6 mois
- Angers : 2,9% de vacance

En moyenne **75.000m² de surfaces neuves prises** chaque année³.

Un besoin de construction de **68.000 m² par an pour reconstituer le parc** d'ici à 30 ans (hypothèse basse ne prenant pas en compte les évolutions démographiques et économiques de la région).

Source : Arthur Loyd Research pour Afilog

¹ Bâtiments de classe A, B et messageries supérieures ou égales à 10.000m². Parc d'une ampleur intermédiaire comparé aux pôles principaux que sont l'IDF (15M de m²) et les Hauts de France (9M de m²), mais aussi au regard d'autres régions de taille comparable : Bretagne (1,8M de m²), Normandie (2,7M de m²) ou encore Centre-Val de Loire (5M de m²).

² A titre de comparaison, le taux de vacance à l'échelle de la France s'établit à 6,7% (source : CBRE, 2020)

³ Demande placée de surfaces neuves des 11 dernières années

3 principaux pôles logistiques du territoire (étude Arthur Loyd Logistique)

Parc de Nantes

- **Infrastructures de transport** : **A11** vers Angers/Le Mans, **A83** vers le sud (La Rochelle, Bordeaux) et **N165** vers la Bretagne + **sites nantais du GPMM** (Nantes Cheviré, Roche Maurice, Cormerais) – **Cour de marchandises « Nantes Blottereau »**
- **Configuration du parc** : **788.000 m²**, historiquement centrés sur la **zone de Carquefou**, et de manière plus diffuse à proximité directe de **Nantes et de ses pôles industriels** (Montoir de Bretagne). S'est diversifié géographiquement, au nord (Grandchamps des Fontaines) et de manière plus diffuse au sud (La Chevrolière, l'Herbergement, St-Hilaire-de-Loulay)

Parc d'Angers

- **Infrastructures de transport** : **A11** pour relier la façade Atlantique, **A11** vers la région parisienne (via Le Mans), **A85** vers Tours – **Cour de marchandises « Ecoouflant »**
- **Configuration des parcs logistiques** : **420.000 m²** localisés initialement à **proximité directe d'Angers** (St-Barthélémy-d'Anjou, Trélazé). Diversification ensuite, de **Beaulieu-sur-Layon au sud à Durtal au nord**

Parc du Mans

- **Infrastructures de transport** : **A11** pour relier la façade Atlantique (via Angers) d'une part et l'Île-de-France d'autre part, **A81** vers Laval puis la Bretagne (Rennes via N157) – **2 cours de marchandises**
- **Configuration des parcs logistiques** : **353.000m²** principalement localisés à **Allonnes** (sud-ouest du Mans), mais aussi quelques implantations à Champagné et Louailles

Sources : estimations Arthur Loyd Research / Etude Afilog
Entretien SNCF Réseau pour identification des cours de marchandises

Particularités régionales (éléments issus d'un entretien avec Arthur Loyd Logistique)

Les investisseurs voient **peu de risques** dans cette **région particulièrement attractive**.

Le **marché immobilier est tendu** : les bâtiments lancés **en blanc se commercialisent dès le lancement**.

Les prix à la location s'envolent partout.

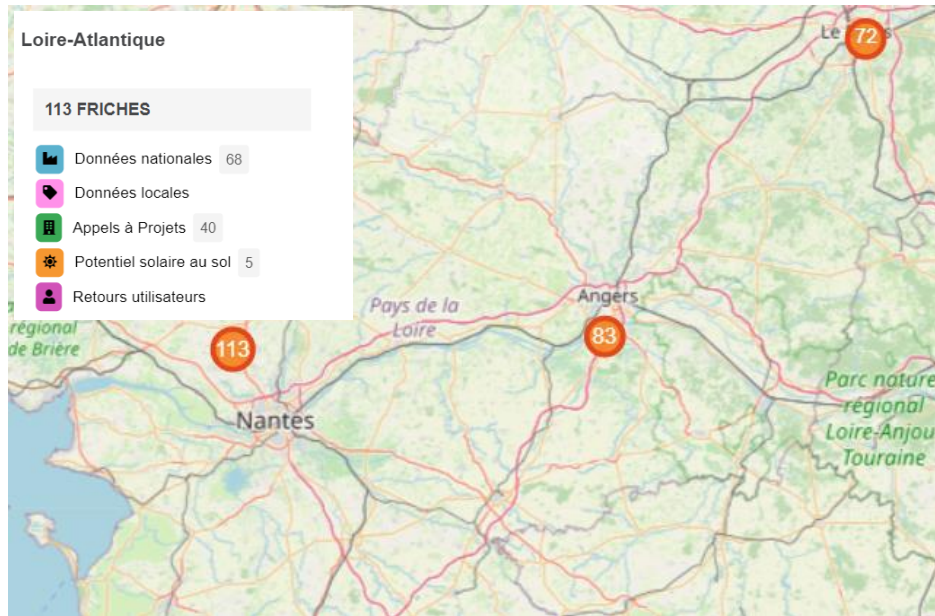
- Pendant des années, le loyer moyen était de 40-42€ par m² (un peu plus dans les régions parisienne et lyonnaise). Depuis le début de l'année, ça n'a fait qu'augmenter, jusqu'à 50€, voire 60€ dans la région de Marseille. **En région Pays de la Loire, le prix mesuré fin 2022 est de 47,50€ par m² à Nantes, 46€ à Angers.**
- Dans un contexte de hausse des coûts énergétiques, les utilisateurs de **parcs vieillissants** vont devoir changer de locaux. Il y a donc des **besoins d'immobilier neuf**.

Particularismes locaux :

- Un parc important à **Nantes** avec Carquefou, et une forte identification logistique dans ce secteur, permettant de **desservir une partie du Grand Ouest**.
- Dans le secteur d'**Angers**, plus de projets vont pouvoir se développer. Ce territoire bénéficie du meilleur positionnement pour une **distribution régionale**.

Foncier logistique : zoom sur les friches

- **Cartofriches**© (2020), CEREMA, base de données « friches » homogène à l'échelle nationale



369 friches recensées sur le territoire régional

- Mesure « **Territoires de logistique** » issue du CILOG 2 (2021) des 49 sites prêts à recevoir des activités logistiques et présentant des facilités d'implantation dans l'optique d'un usage plus sobre

Au sein de cette liste, la région Pays de la Loire comptabilise **5 sites** valorisables,

- dont **3 clés en main** : Challans (Vendée), Saint-Barthélemy d'Anjou (Maine-et-Loire), Louverné (Mayenne)
- ainsi que **2 fonds friches** : Nantes (Loire-Atlantique), Laval (Mayenne)

Foncier logistique : enseignements et constats issus des entretiens

L'objectif ZAN rebat les cartes, avec des **besoins de prospective et de planification à plusieurs échelles...**

- Un phénomène de desserrement des implantations logistiques depuis les grosses agglomérations au bénéfice des EPCI périphériques (notamment vers Savenay, Châteaubriant, Ancenis ou encore Montaigu) qui doit être questionné.
- Des filières industrielles dynamiques (Airbus, General Electric, Chantiers de l'Atlantique, etc.), impliquant une forte demande immobilière et d'implantations foncières.
- Des collectivités de plus en plus sélectives sur l'accueil d'entreprises et la conciliation des enjeux : densification des sites, poids des entreprises qui candidatent dans l'écosystème local, retombées potentielles...
- Des besoins complémentaires de foncier logistique au plus proche des centralités urbaines : la décarbonation du transport implique de se rapprocher des zones de distribution.
- Sur Nantes Métropole, un travail en cours pour l'établissement d'un Schéma foncier d'accueil des activités logistiques : vers une ZA intercommunale notamment pour l'accueil d'entrepôts de grande taille ? Enjeu à disposer d'un diagnostic territorial et d'identification des sites (terrains ou bâtiments) ayant vocation à muter.

Foncier logistique : ressources mobilisables (approche non exhaustive)

Ressources nationales / issues d'autres territoires

- **Charte d'engagements réciproques** entre l'Etat et les membres de l'association AFILOG, acteurs de l'immobilier logistique pour la performance environnementale et économique de l'immobilier logistique français, Juillet 2021
- Service de l'observation et des statistiques (SOeS), **Atlas des entrepôts et des aires logistiques en 2015** (mars 2017), Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer en charge des relations internationales sur le climat
- **Cartofriches©** (2020), CEREMA, base de données « friches » homogène à l'échelle nationale
- Mesure « **Territoires de logistique** » issue du CILOG 2 (2021) des 49 sites prêts à recevoir des activités logistiques et présentant des facilités d'implantation dans l'optique d'un usage plus sobre



Ressources locales

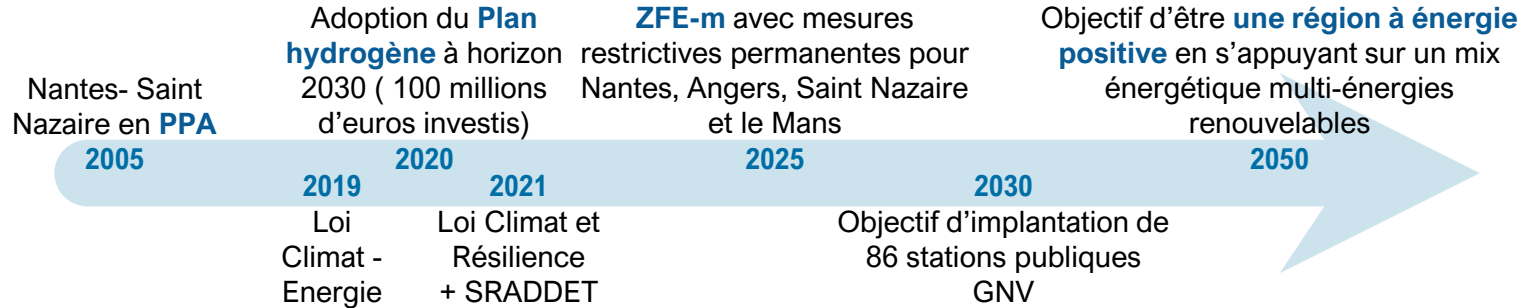
- Arthur Loyd Logistique / Afilog (2022) : « **Les Pays de la Loire – Quels nouveaux besoins des utilisateurs ?** »
- Préfecture des Pays de la Loire : **Etat des lieux de la sobriété foncière en région Pays de la Loire** (consultable en ligne)



Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Transition écologique

Contexte et cadre réglementaire



7% des émissions de GES de France proviennent des Pays de la Loire*

8 tonnes équivalent CO²/habitant en Pays de la Loire, contre 6,3 en moyenne nationale et 7,7 en Europe*

La question de la pollution atmosphérique s'apprécie dans un **contexte réglementaire national** visant à limiter l'impact des activités, dont celle du transport, sur la qualité de l'air. La région Pays de la Loire a ainsi exprimé son **ambition de devenir une région à énergie positive à horizon 2050 lors de l'adoption du SRADDET de 2021.**

L'atteinte de cet objectif passe notamment par :

- **L'évolution des mobilités en développant et adoptant un mix énergétique de sources renouvelables et de préférence locales :** implantations de stations GNV / électriques, investissement et accompagnement sur les projets liés à l'hydrogène, ...
- **L'adoption d'un contexte réglementaire plus strict :** passage de certaines agglomérations d'une **PPA** à une **ZFE-m**
- **L'évolution des bâtiments logistiques** (production d'énergie renouvelable sur site, densification des constructions) en lien notamment avec la loi Energie-Climat et l'objectif ZAN

➤ **PPA : Plan de Protection Atmosphérique**


- Zones sous PPA : Cholet, Angers, Le Mans, Nantes et Saint Nazaire
- Plans d'actions ayant pour objectif de réduire les émissions de polluants dans l'air
- Exemple de mesures préfectorales en cas de pic de pollution : circulation différenciée ou obligation de disposer d'un certificat de qualité de l'air pour circuler


➤ **ZFE-m = Zone à Faibles Emissions mobilité**


- Horizon 2025 : **Nantes, Angers, Saint-Nazaire et le Mans** (sous réserve d'exemption ou de dérogation)
- Outil à destination des collectivités qui décident de la nature, délimitation et durée des restrictions concernant les véhicules les plus polluants
- **Impact a minima : interdiction le 1er janvier 2025, pour les véhicules diesel d'avant 2011 et les essences d'avant 2006, de circuler en zone ZFE-m**

Maillage des énergies alternatives sur le territoire régional

La région Pays de la Loire se dote d'un maillage de plus en plus conséquent **d'énergies alternatives** par le biais notamment d'installation de **bornes de recharge** électrique et **stations gaz** ouvertes à **tout type d'utilisateurs** : particuliers, professionnels routiers ou transport public.

 **36%** de la consommation d'énergie de la région provient du transport (dont 35% du transport routier uniquement) en 2018*

 **13%** de la consommation d'énergie finale des Pays de la Loire provient d'énergie renouvelable, contre 16,4% au niveau national en 2018*

 **7,8%** des immatriculations de voitures neuves sont à motorisation alternative (GPL, gaz naturel, électriques et hybrides) contre 6% au niveau national en 2018**

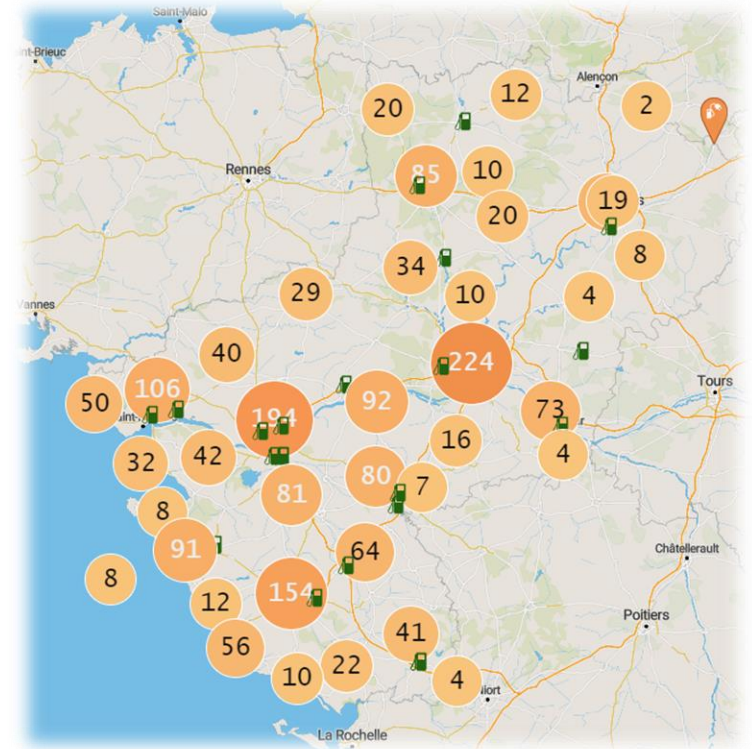
 **21 stations gaz** ouvertes depuis 2012 (17 GNC, 2 GNL, 2 GNL / GNC) et 5 en projet***

 **5783 prises de recharge électrique sur 1 758 bornes, dont 37 bornes de recharge rapide****



Un service unifié (utilisé aussi en Bretagne) permettant d'avoir accès par badge (tarifs préférentiels), smartphone ou CB **à toute borne électrique de la région.**

Stations de recharges électriques (en orange) ou au gaz naturel (en vert) en Pays de la Loire***



*Source : Air Pays de La Loire, données de 2018

** Sources : BASEMIS 2008-2018 et INSEE

***Source : data.paysdelaloire.fr (données du 1^{er} décembre 2022)

Une région dynamique sur la filière hydrogène locale et renouvelable

Présentation de Planète Hydrogène



La Région a voté, dans le cadre de sa feuille de route hydrogène 2020-2030, une **enveloppe de 100 millions d'euros pour soutenir le développement de la filière hydrogène, dont 30 millions pour les transports.**

Cette politique s'inscrit dans le cadre de **France 2030**, et plus précisément de son objectif de décarbonation de l'industrie par le biais d'un **mix énergétique français**.

L'objectif régional est de faire **une filière d'excellence d'hydrogène locale et renouvelable en Pays de la Loire en misant notamment sur les mobilités :**

- Objectif d'ouverture de **15 stations** de production et de distribution « grand public » d'hydrogène ;
- Aide à l'achat des 500 premières voitures à hydrogène pour que près de 15 000 véhicules à hydrogène soient en circulation en 2030 ;
- 100% des besoins d'hydrogène couverts par une production régionale et renouvelable.

En 2021, **plus de 5 millions d'euros avaient déjà été alloués** pour accompagner le déploiement des premiers projets et des premières unités de production et stations de distribution d'hydrogène : stations hydrogène ou multi-énergies, sites d'essais en mer pour les énergies marines renouvelables, retrofit pour poids lourds, ...



Une région dynamique sur la filière hydrogène locale et renouvelable

Focus projets régionaux



La Roche-sur-Yon

Station multi-énergies vertes et locales portée par le Syndicat d'énergie de Vendée (SYDEV)

- **Energies distribuées :**
 - **Hydrogène vert** produit par Lhyfe à Bouin,
 - **BioGNV** (Gaz naturel pour véhicule) **issu des méthaniseurs** présents dans les exploitations agricoles du département
 - **Electricité verte** provenant des **centrales photovoltaïques** de Vendée Énergie
- Equipements de la station : 1 distributeur d'hydrogène avec 3 pistolets, 2 bornes de recharge électrique à très grande puissance (100km en 10 minutes) et 2 distributeurs bioGNV (1 tous véhicules et 1 pour PL et autocars)
- **Autres projets de stations multi-énergies vertes et locales à horizon 2023**, aux Sables-D'Olonne et à Saint-Gilles-Croix-de-Vie



Port Nantes-Saint Nazaire

Port Leader pour les EMR (énergies marines renouvelables)

- **SEALHYFE** (Consortium dirigé par l'entreprise nantaise Lhyfe et soutenu par l'ADEME et la Région Pays de la Loire) :
 - **1er prototype mondial de production d'hydrogène renouvelable en mer** avec puissance de 1MW connecté à une éolienne flottante depuis septembre 2022
 - **Objectif de production jusqu'à 400 kg d'hydrogène vert / jour** à destination d'acteurs économiques dans un rayon d'une centaine de kilomètres (dont chariots élévateurs à hydrogène de Lidl et station de recharge pour bus / bennes à ordures / voitures hydrogène)
- Les autres énergies alternatives développées :
 - **80 millions d'euros d'investissements dédiés aux EMR depuis 2012**
 - **1er parc éolien mer opérationnel en France** à horizon de fin 2022 : **80 éoliennes en mer** avec une capacité unitaire de 6 MW **pour une production envisagée de 20% de la consommation électrique de la Loire-Atlantique**
 - **Station GNV véhicules** portée par **SYDELA**



Transition écologique : enseignements et constats issus des entretiens

Existence de multiples alternatives au diesel (biocarburants, gaz, électricité, hydrogène, ...) mais des opérateurs estimant être livrés à eux-mêmes quant au choix des énergies à privilégier ;

Le renouvellement des flottes ne se suffit pas à lui-même, les conditions doivent être réunies pour leur exploitation (lieux de recharge, temps de recharge, ...) ;

Plusieurs possibilités d'expérimentations sont pointées par les transporteurs et donneurs d'ordre :

- Expérimenter le recours à l'hydrogène en tant qu'énergie alternative
- Recourir à des stations multi-énergies et questionner la responsabilité de leur installation (fournisseurs de véhicules, opérateurs de transport, puissance publique, ...)
- Appui sur des véhicules 19T en électrique
- Penser à la cyclo-logistique pour les centralités de plus de 20 000 habitants

Panorama des aides à la transition énergétique

Aides à la mobilité

Aide régionale à l'acquisition / location d'un véhicule GNV / GNC



Subvention entre 2 000 et 10 000 euros à destination des entreprises ou collectivités publiques si engagement de se ravitailler à 100% en BioGNC



Aide régionale à l'installation d'une borne BioGNC



Subvention maximale de 200 000 euros

Aide de l'ADEME aux études en matière de mobilité durable



Aides d'Etat à l'acquisition ou location d'un véhicule énergie alternative



- **Prime au retrofit électrique** : entre 1 100 et 9 000 euros selon le type de véhicule et le revenu de référence fiscale
- **Prime à la conversion vélo électrique** : 40% du coût d'acquisition dans une limite entre 1500 à 3 000 euros selon le revenu de référence fiscal
- **Bonus écologique pour location ou achat d'un véhicule à faible émission de CO² (<= 20 g/km)** : entre 1 000 et 6 000 euros selon le type de véhicule, sa source d'énergie et de la nature du bénéficiaire (personne morale ou physique)

Aides d'Etat pour implanter une borne électrique



- **Prime Advenir** : 20% à 50% de prime d'installation / modernisation de borne de recharge selon le type de véhicule, la puissance de raccordement et son utilisation (ouverture au public ou non)
- **Crédit impôt borne de recharge (CIVRE)** : égal à 75 % du montant des dépenses dans la limite de 300 € par système de charge.
- **Réduction du taux de TVA** : 5,5% au lieu de 20%

Appui régional au développement des énergies renouvelables



Le Réseau des énergies renouvelables des Pays de la Loire est constitué de structures relais au niveau départemental et régional. Il permet aux porteurs de projets de disposer **d'un soutien technique et financier, neutre et indépendant** pour les aider à mettre en œuvre des projets de recours aux énergies renouvelables sur le territoire.

Par ailleurs, la Région Pays de la Loire a récemment lancé en partenariat avec l'ADEME l'appel à projets Energies Renouvelables et Réseaux, qui doit contribuer à soutenir le développement de solutions innovantes relatives à la gestion intelligente des énergies renouvelables.



Aides diverses de L'ADEME



H₂

▪Aides liées aux bâtiments et à la production d'énergie :

➢ **Aides au financement d'audit énergétique / études d'opportunité ou de faisabilité des projets pour la transition écologique des entreprises** : Prise en charge entre 50% et 70% des coûts selon le type d'entreprise pour un plafond entre 50 000 et 100 000 euros.

- ✓ Chauffage biomasse,
- ✓ Géothermie de surface,
- ✓ Méthanisation
- ✓ Installation solaire thermique ou autoconsommation électrique photovoltaïque
- ✓ Déploiement de l'hydrogène sur un territoire,

➢ **Aides au financement d'investissement de projets d'énergie décarbonée via le Fonds Décarbonation ou le Fonds Chaleur.**

Ex : réseaux de chaleur ou de froid alimentés par des énergies renouvelables / de récupération comme la biomasse, la photovoltaïque...

▪Autres aides liées à la transition énergétique :

- **Aides aux actions** en faveur de l'écologie (dont aides ponctuelles d'animation, de communication et/ou de formation)
- **Prêt vert ADEME** : montant entre 10 000 et 1 million d'euros pour une durée de 2 à 10 ans



Aides d'Etat



▪ **Crédit d'impôt pour la rénovation énergétique des locaux des TPE et PME** : 30% des dépenses éligibles dans la limite de 25 000 euros par entreprise

▪ **Prêt Action Climat pour TPE et PME** : prêt à taux fixe entre 10 000 et 75 000 euros pour financer les projets de transition écologique et énergétique

Ex : la mise aux normes ou le remplacement des machines / outils existants, maîtrise et l'optimisation en matière de consommation énergétique, formation et réalisation de diagnostics...



Transition écologique : ressources mobilisables (approche non exhaustive)

Ressources nationales / issues d'autres territoires

- **Guide d'interprétation juridique et pratique des ZFE-m** – Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (septembre 2022)
- **Observatoire de la qualité des services de recharge électrique accessibles au public – 2ème édition (février 2022)** - AFIREV
- Les **avis de l'ADEME** dont :
 - Le vecteur dans la transition énergétique (2018)
 - Emissions de particules et de Nox par les véhicules routiers (2018)
 - Biocarburants de 1^{ère} génération (2012)
- **Mesures anti-pollution sur le site du Ministère de la Transition écologique** : précision des différentes aides nationales existantes et du dispositif réglementaire
- **Statistiques nationales sur le développement durable** : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>
- **PREV'AIR** : carte sur la qualité de l'air sur le territoire français
- **AVERE France** : Association Nationale pour le développement de la mobilité électrique (<https://www.aver-france.org/>)
- **ADVENIR** : Le programme de financement de bornes de recharge pour véhicule électrique (<https://advenir.mobil/>)
- **CEREMA** : Expertise publique pour la transition écologique et la cohésion des territoires (<https://www.cerema.fr/fr>)



Ressources locales

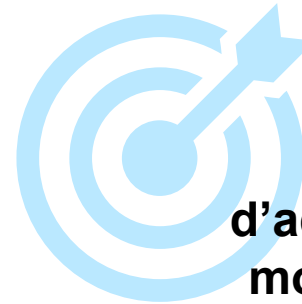
- **Feuille de route hydrogène pour les Pays de la Loire 2020-2030** (Juillet 2020)
- **Feuille de route régionale sur la transition énergétique 2017-2021** – Région Pays de la Loire
- **Energies marines renouvelables** : La performance industrialo-portuaire au service de toute une filière – Nantes Saint-Nazaire Port
- **Energies atlantiques, énergies du futur** – Planète Hydrogène et Région Pays de la Loire (2021)
- La région aux côtés des communes et des intercommunalités : **Guide des aides régionales – région Pays de la Loire (novembre 2020)**
- **Air Pays de la Loire** : Data.airpl.org
 - **Bilan BASEMIS** : inventaire régional des consommations d'énergie, productions d'énergie renouvelables, émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques
- **Opendata** : Data.paysdelaloire.fr

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Intermodalité

**La Stratégie nationale
pour le développement
du fret ferroviaire (2021)**
Loi d'Orientation des Mobilités

**Le Contrat d'objectifs et de
performance pour
le transport fluvial Etat-VNF
(2021)**



**Objectifs nationaux
d'accroissement des parts
modales à l'horizon 2030**

- **+100%** pour le ferroviaire (doublement de la part modale)
- **+50%** pour le fluvial (en tonnes.km)



Le fret ferroviaire

Infrastructures : **2 projets majeurs** en termes de gains de capacités :

- Axe magistral Nantes-Angers-Sablé
- Etoile ferroviaire de Nantes

Publication d'une **étude régionale pour la relance du fret ferroviaire** début 2023



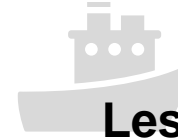
Le fret fluvial

VNF gestionnaire de la Loire entre Bouchemaine (Angers) et Nantes (depuis pont Anne de Bretagne et pont de Pornic) : **plus de trafics depuis 2014**

Trafics aval (gestion GPMNS) : charbon, trafic roulier de colis lourds entre Cheviré et Montoir

Plusieurs études en cours pour le développement de trafics

- Chantiers urbains et LU (en cours) avec Nantes Métropole
- Déchets
- Etude XLM Loire (Pasca) pour le développement du fret fluvial entre Angers et Saint-Nazaire



Les autoroutes de la mer ?

Deux lignes maritimes roulières régulières sur le terminal liées à l'industrie automobile (flux import depuis Vigo-Tanger) et composants de l'industrie aéronautique (flux import depuis Hambourg, Naples, Tunis)

Liaison Gijón-Montoir a fonctionné entre 2010 et 2014

Les **axes de développement depuis Montoir** vers le nord de l'Espagne, vers la Méditerranée, vers le nord de l'Europe, sont prometteurs selon le GPMNS

- Colis exceptionnels / General Cargo

Intermodalité : enseignements et constats issus des entretiens

Plusieurs difficultés pointées dans le recours à des modes alternatifs à la route :

- Le fret ferroviaire est peu développé en Pays de la Loire (nombreuses ITE supprimées ces dernières années), en cause notamment l'engorgement de l'infrastructure, le manque de fiabilité, les coûts fixes élevés, ... ;
- C'est un mode adapté pour des trajets longue distance, du trafic dédié (flux de conteneurs notamment) ;
- Le fret fluvial reste également anecdotique dans la région, en raison notamment de contraintes hydrologiques importantes et de l'absence de connexion entre le réseau ligérien et le reste du réseau français ;
- Son développement est aussi freiné par la coexistence de flux maritimes sur la Loire en aval de Nantes, impliquant la présence de dockers dont les coûts sont difficilement supportables pour de la logistique urbaine fluviale ;
- Le GPM peine à tirer son épingle du jeu au sein de la concurrence européenne alors qu'il présente un certain potentiel, étant peu saturé par rapport à ses concurrents ;
- L'activité containers sur le GPM Nantes Saint-Nazaire n'est le fait que de flux opérés par des *feeders* depuis les ports d'Europe du Nord et celui du Havre ; à ce titre elle est et restera probablement assez marginale.

Intermodalité : ressources mobilisables (approche non exhaustive)

Ressources nationales / issues d'autres territoires

- Les plateformes Infrastructures et Services
- **Plateforme de services aux entreprises ferroviaires** (PSEF), SNCF Réseau : <https://psef.sncf-reseau.fr/>
- **Base ITE3000** du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/politiques-services-mobilite/ferroviaire>
- **Le plan d'aide au report modal (PARM)** de VNF (accompagnement des entreprises souhaitant intégrer la voie d'eau dans leurs chaînes logistiques)
- **Le programme REMOVE** pour le développement du report modal de la route vers le fluvial, le maritime, le ferroviaire (actions de sensibilisation, aides au rodage, ecolabel)



Ressources locales Pays de la Loire

- **Etude Région** : Redéploiement du fret ferroviaire en Région Pays de la Loire, BG Ingénieurs Conseils, 2022
- **Etude Projet Loire XLM (en cours)** : CLT / IDEA / Naval Group / PASCA / Saint Nazaire Agglomération / Région Pays de la Loire / Nantes Métropole
- Etude pour le développement de l'utilisation de **la voie d'eau pour l'approvisionnement des chantiers** et la logistique urbaine (en cours), Nantes Métropole
- Site web de **l'Observatoire Régional des Transports et des Mobilités des Pays de la Loire** – Journée d'échange « Les Mardis de l'ORTM » : <http://www.observatoire-transports-pays-de-la-loire.fr/>

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Emploi, formation et recrutement

Les grands chiffres de l'emploi dans le transport routier et la logistique en Pays de la Loire

29 000 salariés dans la **branche professionnelle du transport routier de marchandises** en 2020 (OPTL Pays de la Loire), soit **1,98%** de l'emploi salarié régional (INSEE 2020). Cette branche représente 1,62% de l'emploi salarié en France continentale.

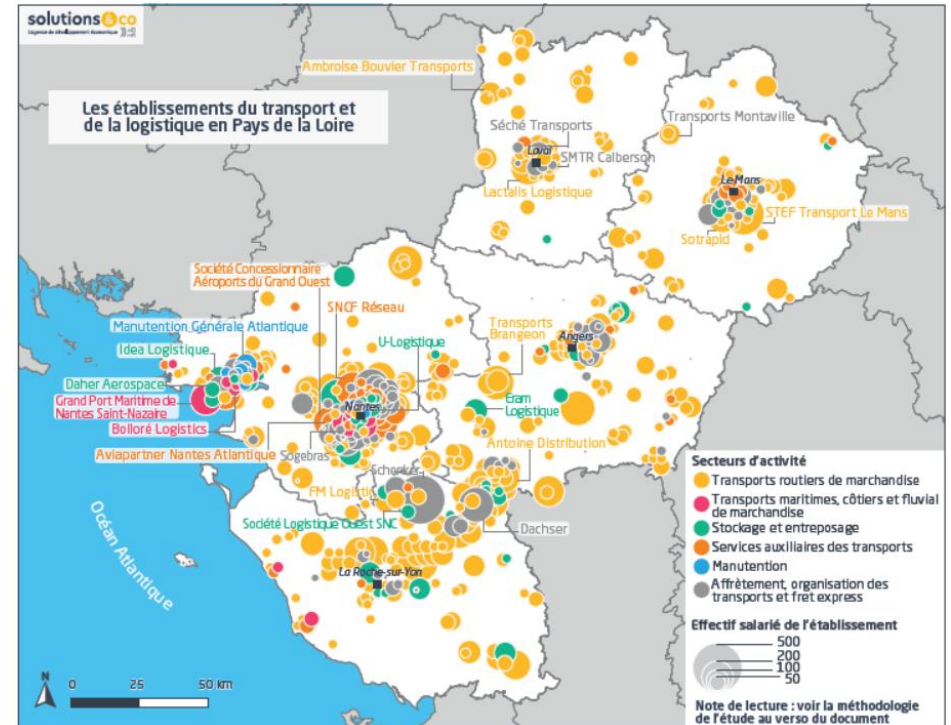
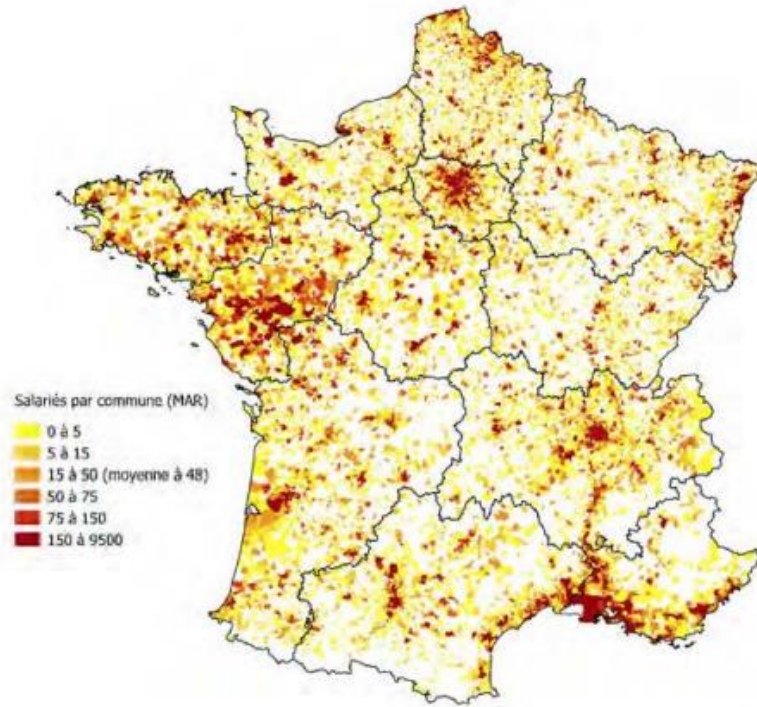
60 500 salariés dans les **établissements** dont l'activité principale relève de la **logistique** en 2018 (soit 4,4% de l'emploi régional), contre 54 000 en 2015.

81 300 salariés dans les **métiers logistiques**, quel que soit l'établissement, en 2015 (INSEE). Problématique d'actualisation de cette donnée ?

Une branche en **développement** et en **mutation** :

- Des **effectifs** de la branche du transport routier de marchandises en **hausse** entre 2015 et 2020 : **+12%** en général et **+19% de conducteurs**
- Prévission 2020 : **2 000 emplois** par an à pourvoir dans le transport routier de marchandises en 2022 et en 2023, dont environ 450 **créations** de postes et 1 550 **remplacements**

Grands enjeux de l'emploi dans le secteur des transports et de la logistique



Sources : Rapport OPTL national 2021 et SolutionsEco « Transport et Logistique », Septembre 2022

On observe des concentrations d'emplois de la branche du transport routier de marchandises dans plusieurs zones, notamment en Pays de la Loire, surtout dans un « triangle » **Nantes-Angers-La Roche sur Yon** comprenant les régions logistiques de Montaigu-Les Herbiers-Cholet. Des concentrations d'emplois dans cette branche s'observent aussi dans les agglomérations de **Saint-Nazaire, Nantes, Angers, Le Mans**.

Grands enjeux de l'emploi dans le secteur des transports et de la logistique

Liés au contexte économique national :

- Un **vieillissement** des effectifs du transport routier au niveau national (OPTL 2021, AFT). Près de **39%** des effectifs du transport de marchandises ont **plus de 50 ans** en 2020.
- Des **conditions de travail** en question :
 - Horaires, pénibilité, confort
 - Accidents du travail (4005 en 2019 dans le secteur Transport et Entreposage selon la CARSAT)
- Un recours à l'**intérim** qui illustre les difficultés de recrutement et la précarité d'une partie du secteur : en 2020, le recours à l'intérim s'élevait à **7,5%** dans le secteur du transport et de l'entreposage en 2020, contre 3,9% en moyenne dans le secteur privé (OPTL 2021).

→ Des **tensions de recrutement** qui touchent particulièrement le fret routier

Liés au contexte local en Pays de la Loire :

- Un **chômage** plus **faible** dans la région que dans le reste de la France : **6%** en Pays de la Loire contre **7,2%** au niveau national (INSEE, 2e trim. 2022)
- Une **implantation** de grands **espaces logistiques loin** des villes, **bassins de vie** et d'emploi, compliquant les parcours résidentiels. 8% des salariés des entreprises logistiques de Pays de la Loire travaillent dans la zone Montaigu/Les Herbiers, en milieu rural (INSEE 2018)
- Une **pyramide des âges défavorable**, en particulier pour les postes de **conducteurs**, bien que le vieillissement des effectifs ligériens soit sensiblement moins aigu que dans la moyenne française (**34%** de salariés du TRM ont plus de 50 ans dans la région)

→ Un contexte régional qui accentue ces tensions et dessine l'enjeu d'**attractivité du secteur**

Transformations et attractivité du TRM et de la logistique : des défis pour la formation et l'emploi

Face aux difficultés de recrutement dans le secteur de la logistique et du transport de marchandises, un enjeu d'**attractivité** et d'**adaptation** des formations :

- Les transformations du transport de marchandises et de la logistique : **ubérisation**, **digitalisation** et changement de pratiques
 - Essor du **e-commerce** et des **micro-entreprises** de livraison entre 2015 et 2019, puis pendant la pandémie : nombre d'entreprises individuelles **multiplié par 35** sur la période, chiffre qui ne prend pas encore en compte le boom lié à la crise sanitaire (Rapport national OPTL 2021)
 - Digitalisation de la logistique (préparation de commandes) : enjeu sur la formation et la recherche en lien avec les professionnels (AFT), les laboratoires de recherche (LEMNA, LS2N)

→ Des transformations à prendre en compte dans les actions en faveur de la formation et du recrutement en logistique

Enjeu de **coordination** des acteurs locaux (collectivités, professionnels, enseignement, recherche) pour porter l'**attractivité** des **formations** et métiers logistiques :

- Une région riche de formations de tous niveaux, répartie sur tous les départements du territoire
- Un rôle des secteurs et branches de la logistique dans les **événements locaux** en lien avec l'**orientation** et la **formation** : Salon « Tech Alternance » à Nantes, salon de l'orientation « Trajectoire » à Saint-Nazaire par exemple

Niveau de diplôme	Nombre de formations en Pays de la Loire
CAP, BEP	17
Bac, Bac professionnel, BP ou équivalent	29
BTS, DUT ou équivalent	12
Licence, Licence professionnelle	9
Master, Doctorat	27
Formations professionnelles	121

Source : Guide des formations logistiques 2022

Emploi et formation : enseignements et constats issus des entretiens

Les entreprises ligériennes de transport et logistique souffrent d'un manque d'effectifs, en particulier de chauffeurs-livreurs, lié à plusieurs facteurs :

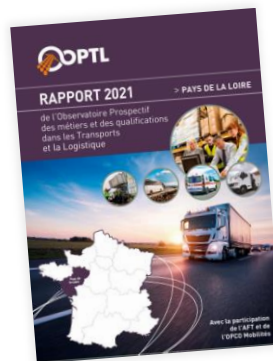
- On observe une dichotomie au niveau du recrutement entre les besoins existants et le peu de candidats à sélectionner, dans toutes les branches et chez les chauffeurs routiers en particulier, liée au faible taux de chômage sur le territoire ;
- Les métiers du transport et de la logistique souffrent d'un déficit d'image (métiers pourtant relativement bien payés, avec désormais des outils confortables) ;
- L'évolution du droit européen et de la réglementation sur le cabotage ont abouti à une réduction de la main d'œuvre originaire d'Europe de l'Est sur le territoire.

Le besoin de main d'œuvre en transport et logistique connaît des variations conjoncturelles, liées au niveau de consommation : au premier semestre 2023, la consommation est à la baisse, donc le déficit de main d'œuvre se fait à priori moins sentir.

Emploi, formation, recrutement : ressources mobilisables (approche non exhaustive)

Ressources nationales / issues d'autres territoires

- **Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique**, organisme professionnel paritaire qui publie chaque année un rapport sur l'état de l'emploi et de la qualification de la branche du transport routier
- **AFT** Transport et Logistique (association pour le développement et la formation professionnelle)



Ressources locales Pays de la Loire

- **Guide régional des formations en logistique et supply chain** édition 2022 (Pôle Achats Supply Chain Atlantique ou PASCA)
- Rapport 2021 de l' **Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistiques Pays de la Loire**
- « **Risques Professionnels – Accidents du travail et maladies professionnelles – Statistiques 2020** » CARSAT Pays de la Loire et Assurance maladie
- Laboratoires de recherche associés au développement de la logistique et Supply Chain : **LEMNA** et **LS2N**
- « **60 500 emplois salariés dans les secteurs de la logistique** » INSEE Flash Pays de la Loire – n°127 – août 2022
- **Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique**, rapport annuel sur la région Pays de la Loire

Mercredi 14 décembre 2022
Hôtel de Région des Pays de la Loire
Nantes

Annexes

Structure	Personne de contact	Poste occupé	Entretien réalisé le
PASCA	François JAN	Directeur	18/11/2022
FNTR PdL	Jean-Christophe LIMOUSIN	Délégué régional	18/11/2022
VNF	Antoine VALLEE	Adjoint à la cheffe UTI Loire	18/11/2022
SNCF Réseau	Christophe HUAU	Directeur territorial Bretagne et PdL	30/11/2022
Nantes Métropole	Maelick KHOURI	Chef de projets stratégiques mobilités	
	Laure BOURREAU	Chargée de mission stratégie foncière, logistique et activités productives	21/11/2022
Système U	Laurent GASTINAUD	Directeur transport et emballages national	24/11/2022
GPM Nantes St Nazaire	Jean-Luc BERNARD	Responsable du service commerce	30/11/2022
Club logistique PdL	Jean-Paul LABRUSSE	Secrétaire élu	24/11/2022
CC Sèvres et Loire	Marion BELLOIN	Chargée de développement économique	16/11/2022
Pays de Montaigu	Typhaine GABILLEAU	Directrice du Développement et de	
		l'Accompagnement des entreprises	21/11/2022
Les Boîtes à Vélo	Romain ALLAIS	Chargé de mission PdL	14/02/2023
Transports Breger	Vincent LESAGE	PDG	17/02/2023
IDEA	Bruno HUG DE LARAUZE	PDG	24/01/2023
Pays des Herbiers	Antoine DELAHAYE	Responsable service économique	24/02/2023
Groupe La Poste	Fabien JOURON	Délégué régional	13/03/2023
Arthur Loyd Logistique	Louis-Marie MASFAYON	Chef de projet études logistiques	13/03/2023
DB Schenker	Etienne PEIGNAUT	Directeur d'agence route DB Schenker Nantes	28/03/2023
	Teddy LE BARON	Responsable d'exploitation DB Schenker	
CCI Nantes Saint-Nazaire	Christophe DURAND	Vice-président	21/04/2023
	Anne-Cécile BERNARD	Chargée de mission	

9 h 00	Accueil
9 h 30	Ouverture de la conférence par le préfet de Région (DREAL des Pays de la Loire)
9 h 45	Point d'avancement des politiques nationales de logistique par la DGITM
10 h 05	Présentation du diagnostic régional par Interface Transport
10 h 35	Regards croisés : <ul style="list-style-type: none">• Foncier logistique et ZAN : AFILOG / FNE• Projets de territoire et gouvernance : Nantes métropole / Groupe La Poste• Emploi, formation, pénibilité des métiers : AFT / CARSAT• Développement du fret ferroviaire : Région / ORTM
12 h 15	Conclusion de la matinée par la Région Pays de la Loire
12 h 30	<i>Déjeuner</i>
13 h 30	Ateliers thématiques <ol style="list-style-type: none">1. Besoins et optimisation du foncier2. Freins et pistes pour l'intermodalité de la logistique3. Transition écologique4. Emploi
16 h 00	Fin

Présentation des intervenants (regards croisés)



FONCIER LOGISTIQUE ET ZAN

- *Mme Diana DIZIAIN, Afilog*
- *M. Jean Christophe GAVALLET, FNE*



PROJETS DE TERRITOIRE ET GOUVERNANCE

- *M. Thibaut GUINE, Nantes Métropole*
- *M. Yann COUGARD, Geopost /La Poste*



EMPLOI, FORMATION, PENIBILITE DES METIERS

- *M. Xavier BELAIR, AFT*
- *M. Vincent BERTON, CARSAT*



DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

- *Mme Christelle BIRON, Région*
- *M. Didier VIVANT, ORTM*

