

# CONFÉRENCE

## RÉGIONALE DE LA

# LOGISTIQUE

# NOUVELLE-AQUITAINE

**MARDI 11 OCTOBRE 2022**

*CITÉ INTERNATIONALE DE LA BANDE DESSINÉE ET DE L'IMAGE À ANGOULÊME*





## Programme de la journée

### 9h45 Ouverture de la journée

**Martine CLAVEL**, préfète de la Charente  
**Renaud LAGRAVE**, vice-président du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine  
**Patrick LORENZI**, président de l'Observatoire régional des transports

### 10h00 La logistique et les transports de marchandises, situation en Nouvelle-Aquitaine

**Pierre-Emile BIDOUX**, INSEE Nouvelle-Aquitaine  
**Solenne DARRICADES**, Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées  
**Fabienne BOGIATTO**, DREAL Nouvelle-Aquitaine

### 10h40 Témoignage d'un projet de construction de plate-forme logistique

**Frédéric COUSTETS**, Head of Global Logistic – CEVA

### 11h00 Quels sont les défis de demain pour la filière ?

**Reuben FISHER**, chef de projet « Fret », The Shift Project

### 11h30 Table ronde : les enjeux et les défis en Nouvelle-Aquitaine, regards croisés

**Diana DIZIAIN**, directrice déléguée de l'AFILOG  
**Philippe VERGNAUD**, conseiller délégué en charge du Commerce et de l'Artisanat au Grand Angoulême  
**Yann COUGARD**, directeur de programme Logistique Urbaine du Groupe La Poste  
**Dominique BILLON**, directeur général délégué des Carrières Roy  
**Grégory LOCQUENEUX**, directeur des sites de C-Logistics, filiale de C-Discount  
**Ludovic BRUN**, directeur des Transports Gauthier

### 14h00 Ateliers thématiques

#### Atelier « Planification et logistique »

*Comment organiser le développement des fonctions logistiques dans un objectif de gestion économe du foncier, de performance environnementale et d'optimisation de report modal ?*

Animé par **Karine MAUBERT-SBILE** (CEREMA) et **Christophe ANDRES** (Syndicat de Cohérence Territoriale du Bergeracois)

#### Atelier « Mieux recruter »

*Comment mieux recruter dans le secteur des transports de marchandises et de la logistique ?*

Animé par **Lydia RIO** (AFT Transport & Logistique) et **Corinne FAIVRE** (ARACT Nouvelle-Aquitaine)

#### Atelier « Multimodalité et report modal »

*Comment optimiser les modes de transports et favoriser la chaîne multimodale et le report modal pour le transport de marchandises ?*

Animé par **Franck PUHARRÉ** (TLF) et **Nicolas MÉNARD** (Grand port maritime de La Rochelle)

#### Atelier « Décarbonation et transition écologique »

*Comment accélérer la transition écologique dans la filière logistique ?*

Animé par **Kimberly REBET** (Logistic Low Carbon) et **Olivier HICEB** (FNTR)

### 16h Restitution des ateliers

### 17h Clôture de la journée

**Christian MARIE**, directeur délégué de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

**La conférence a été animée par M. Franck STEPLER, journaliste**



## OUVERTURE DE LA JOURNÉE



# Ouverture de la conférence

par **Martine CLAVEL**, préfète de la Charente

**Renaud LAGRAVE**, vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

**Patrick LORENZI**, président de l'Observatoire régional des transports Nouvelle-Aquitaine

## Pourquoi cette conférence régionale de la logistique ?

Pour l'État, la filière de la logistique en France est une fonction stratégique pour l'économie, l'emploi et le développement des territoires. Ce n'est pas une activité optionnelle. Elle est au contraire une activité vitale dans la mesure où elle est au service de l'ensemble des entreprises françaises, qu'elles soient industrielles, agricoles ou de distribution, exportatrices ou importatrices. C'est aussi un maillon essentiel pour le fonctionnement de notre société et des territoires. Elle représente 10 % du PIB, 200 Md€ de chiffre d'affaires et 1,8 million d'emplois en France. Elle est au cœur des défis majeurs pour les territoires, au croisement des transitions industrielles, énergétiques et numériques, et représente des enjeux importants, notamment en termes d'aménagement, d'environnement et d'impact foncier.

Avec la mise en place d'un Comité Interministériel de la logistique (CILOG), l'ambition de faire de la logistique un levier de compétitivité dans la relance économique de la France. La conférence, organisée dans chacune des régions françaises, s'inscrit dans ce cadre. Les deux dernières années et le contexte actuel renforcent cette volonté de réunir l'ensemble des acteurs pour partager les enjeux et les défis que nous devons relever collectivement.

La Nouvelle-Aquitaine présente des atouts importants pour renforcer l'attractivité de la filière et il convient de les valoriser. Il s'agit notamment :

- de sa position géographique sur l'un des grands corridors européens de fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.
- du maillage d'infrastructures multimodales avec une ouverture maritime via les quatre ports de La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Rochefort-Tonnay-Charente, accessibles par le mode ferroviaire ;
- de la dynamique des entreprises du secteur.

Par ailleurs, la filière a une grande capacité d'adaptation pour répondre à la demande en situation de crise. La crise sanitaire a ainsi considérablement accéléré la digitalisation des pratiques. Cette journée ouvre un espace pour partager sur ces sujets.

Pour le Conseil régional, cette journée revêt aussi une importance particulière dans la période actuelle. Depuis de nombreuses années, il y a une volonté que les politiques publiques permettent d'avoir le choix des modes de transports et de faire du report modal. Et c'est d'autant plus d'actualités. Il est nécessaire d'anticiper, de prévoir et d'actualiser les différentes feuilles de route sur le sujet.

Le volet logistique est désormais intégré dans la refonte du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui intégrera les retours de la conférence et des différentes réunions à venir sur le schéma. Anticiper sur ces questions est très important. Le Conseil régional a la volonté de ré-ouvrir des lignes de fret ferroviaires sur un certain nombre de territoires, de faire en sorte qu'il puisse y avoir un accompagnement des entreprises sur les embranchements, qu'il y ait des connexions avec les quatre ports de Nouvelle-Aquitaine. Il est important d'accompagner les entreprises, quelle que soit leur taille, dans cette transition énergétique qu'il faut rendre efficace et surtout en proximité.

L'étude sur le potentiel de report modal menée actuellement par l'Observatoire régional des transports (ORT) Nouvelle-Aquitaine doit permettre d'avoir une vraie connaissance des flux logistiques au sein de la région. Ce diagnostic territorial permettra d'ajuster les choix fait aujourd'hui ou il y a quelques années, pour voir comment accompagner le report modal.

Il y a une véritable appétence de la part d'entreprises, des grands groupes aux petits établissements, pour accompagner cette politique de report modal. Il faut que toutes les collectivités territoriales s'inscrivent dans cette dynamique.

## Quel est le rôle de l'État et du Conseil régional en matière de transport et logistique ?

Traditionnellement l'État est partie prenante en matière d'infrastructures, routières, en tant notamment que gestionnaire, et ferroviaires, au côté des collectivités, et du Conseil régional en particulier, *via* le Contrat de Plan État – Région.

L'État est aussi intervenu dans le cadre du Plan de relance pour aider certaines plates-formes logistiques à s'implanter, *via* le Fonds d'accélération des investissements industriels dans les territoires. Et qui a permis d'accélérer les opérations en soutenant le réseau ferroviaire portuaire, le réseau capillaire, les installations terminales embranchées pour que les chargeurs utilisent davantage le réseau ferroviaire.

Au niveau national, se conduisent des travaux avec le CIOLOG avec pour objectif de permettre aux acteurs de partager et de se donner une ambition partagée pour cette grande filière.

Depuis toujours l'État intervient dans l'implantation des entreprises logistiques, *via* la réglementation des installations classées pour l'environnement (ICPE). Il est également aux côtés des collectivités territoriales pour l'élaboration des documents d'urbanisme et sur le sujet de la logistique en ville, la logistique du dernier kilomètre. Grand Angoulême est d'ailleurs une des collectivités que l'État accompagne *via* le programme InTerLUD.

Sur le plan énergétique, l'État a un rôle d'accompagnement dans la mise en œuvre du Décret Tertiaire (Dispositif Eco Efficacité Tertiaire) qui impose une réduction des consommations énergétiques progressive pour les bâtiments tertiaires. La question de la sobriété foncière est également une priorité de l'État. Celle du foncier logistique durable à la fois sur les bâtiments existants et pour les constructions futures se pose donc.

Pour le Conseil régional, le premier axe d'intervention est celui de la transition énergétique : aider les entreprises dans cette transition est une vraie priorité dans le cadre de la feuille de route Néo Terra. Il faut avoir un plan régional, et cela a été mis en place notamment pour l'implantation de bornes de recharges, de stations Bio GNV, de nouvelles motorisations pour les cars régionaux. Cela est fait en proximité avec les entreprises pour que cela puisse évoluer, avec des aides à l'achat pour les TPE et les PME.

Il y a aussi cette volonté forte d'avoir des interconnexions efficaces entre les modes routiers, ferroviaires et le portuaire, *via* notamment des plates-formes multimodales, demandées par de nombreux acteurs que ce soit au niveau européen et au niveau français. Il existe des coopérations avancées avec l'Euskadi dans le cadre de l'Eurorégion sur la possibilité de rejoindre le nord de l'Espagne au nord de l'Europe.

Les interconnexions avec les territoires sont importantes. Le SRADDET permettra de traduire cela en identifiant des parcelles, de préférence à proximité des grandes villes, pour qu'on puisse avoir une politique d'aménagement du territoire par rapport à ces plates-formes logistiques qui sont nécessaires, pour les petites et les grandes entreprises, à proximité et parfois dans les villes importantes, ou dans la périphérie des villes si elles sont interconnectées. Il faut que ce soit anticipé.

De nombreuses friches industrielles existent sur notre territoire, certaines sont en cours de réhabilitation à certains endroits. Mais il y a encore de quoi planifier et organiser ces espaces. C'est un véritable enjeu et les réflexions qui seront menées dans le cadre du SRADDET en tiennent compte.

## Quel est le rôle de l'Observatoire régional des transports ?



L'Observatoire Régional des Transports Nouvelle-Aquitaine dit « ORT NA » est une association Loi 1901 présidée depuis avril 2022 par Patrick LORENZI, président de la FNTR Poitou-Charentes. L'ORT réunit des acteurs du transport et traite tant du fret que des voyageurs, et de l'ensemble des

modes (la route, le fer, le maritime, l'aérien).

Ses principales missions sont de capitaliser des données et de l'information et d'en faire bénéficier les adhérents et les partenaires. Cela passe par la réalisation de publications, le pilotage d'études (*étude en cours sur le potentiel de report modal, dont une partie des enseignements seront présentés dans un des ateliers de l'après-midi*), des temps d'échanges avec la journée thématique annuelle mais aussi le suivi d'autres démarches régionales.

Cindy Viard est déléguée régionale, en charge de mener à bien le fonctionnement de l'association et les missions de l'ORT.

## Quels sont les objectifs de la conférence et les attentes ?

Pour l'ORT, cette conférence est l'occasion privilégiée de faire se rencontrer les acteurs publics et privés sur des sujets où les enjeux sont multiples. Les occasions ne sont pas toujours fréquentes. Ce sont deux mondes qui se côtoient et il n'y a pas forcément d'interaction. Cette conférence, à travers les débats et les ateliers, va permettre de se rencontrer. A l'issue de cette journée, des sujets vont émerger et l'ORT se tient prêt à approfondir certaines thématiques en organisant des réunions de travail.

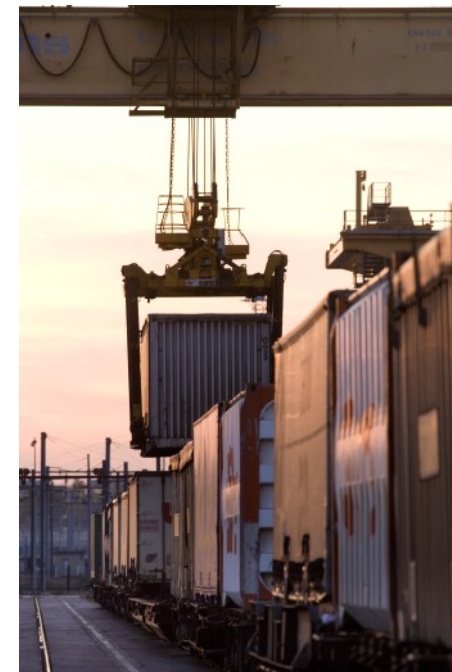
Pour le Conseil régional, il y a un véritable besoin d'échanger pour améliorer ces questions de logistique sur nos territoires. Cette journée est là pour alimenter les réflexions des uns et des autres. Elle va permettre de partager et d'avoir des retours des acteurs de cette filière pour travailler sur l'amélioration des dispositifs existants.

Enfin, pour l'Etat, c'est aussi l'occasion d'échanger les visions, les enjeux, des préoccupations. Il s'agit de se donner des objectifs en commun qui tiennent compte de ce qu'est la réalité du territoire régional aujourd'hui et plus particulièrement sur la question des difficultés de recrutement dans certaines filières, sur les questions de transition énergétique, d'émissions de gaz à effet de serre, de bilan carbone, sur le foncier.



De ces échanges, de cette intelligence collective, peut-être qu'il ressortira une feuille de route à partager, un schéma de cohérence logistique comme cela a été décidé en Normandie.

En Nouvelle-Aquitaine, région située sur un grand corridor de transport de marchandises européen, il y a énormément de sujets sur lesquels il est nécessaire d'avancer dans la réflexion collective.





# La logistique et les transports de marchandises Situation en Nouvelle-Aquitaine

par Pierre-Emile BIDOUX, INSEE

Solenne DARRICADES, Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées

Fabienne BOGIATTO, DREAL Nouvelle-Aquitaine

## Sur le plan de l'emploi, la logistique est une activité difficile à quantifier

Pour la statistique publique, la logistique est un champ relativement flou qui englobe le transport de marchandises, l'entreposage, la manutention, le conditionnement et les services associés.

C'est une activité qui peut être exercée :

- « pour compte propre » c'est-à-dire exercée à l'intérieur des entreprises de tous les secteurs (commerce, construction, services, etc) ;
- « pour compte d'autrui », exercée par des entreprises spécialisées dans la logistique, dont c'est le cœur de métier.

Pour mieux mettre en lumière le champ économique et statistique de la logistique, deux approches complémentaires sont prises en compte.

La première approche est dite sectorielle. Le secteur logistique concerne les établissements ayant des codes APE (Activité Principale Exercée) bien spécifiques que l'on peut regrouper en six grands domaines :

- les activités d'affrètement et organisation des transports ;
- les activités de conditionnement et d'entreposage ;
- la logistique aérienne ;
- la logistique portuaire ;
- les services liés à la logistique (poste, portage...).

Cette approche permet de tenir compte des emplois dits « supports » puisque ce sont des emplois présents dans des établissements d'activité principale logistique, mais dont le métier n'est pas spécifique à la logistique : secrétaire, informaticien, directeur financier, etc. Ces emplois sont un support technique et gestionnaire nécessaire aux emplois spécifiques de chauffeur livreur, de conducteurs d'engin lourd, etc.

**Ainsi, en Nouvelle-Aquitaine, on comptabilise fin 2018, 3 800 établissements spécialisés en logistique ayant au moins un salarié pour un total de 86 100 salariés dans la région.**

La deuxième approche est une approche « métiers », qui évalue globalement les emplois de la logistique à partir d'une grille de professions exercées.

On retient 25 professions exercées dans tous les secteurs. Cette approche intègre l'emploi logistique « pour compte propre », et l'emploi logistique « pour compte d'autrui ». Ces données sont issues du recensement de la population.

Fin 2018, il y avait en Nouvelle-Aquitaine 113 000 professions logistiques dont 95 % sont salariés :

- 35 300 emplois dans « le secteur logistique » (i.e. les établissements spécialisés) ;
- 76 000 emplois en dehors de ce secteur.

## La logistique représente 4,2 % des emplois salariés en Nouvelle-Aquitaine

Cette proportion est similaire à l'ensemble des régions de province. La Nouvelle-Aquitaine se positionne notamment après les régions qui possèdent de grands ports maritimes (Normandie, Hauts-de-France, Paca, Pays de la Loire).

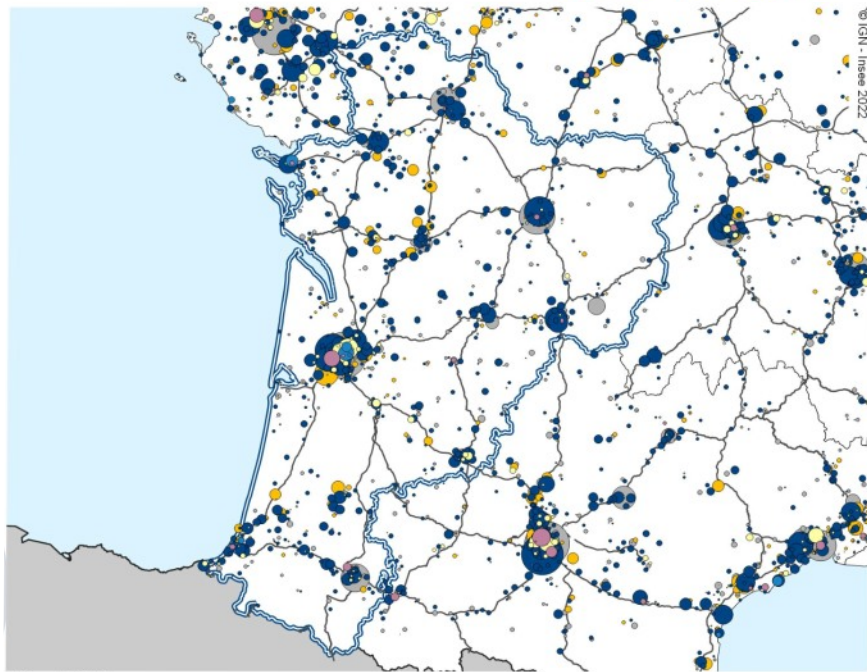
Il existe des disparités départementales au sein de la région : la part de l'emploi logistique dans l'ensemble des emplois salarié oscille entre 3,1 % en Charente-Maritime à 5,8 % en Corrèze.

Au niveau régional, les domaines les plus représentés parmi les emplois salariés du secteur logistique sont la logistique terrestre (55 % contre 50 % en France hors Mayotte) et les services (26 % contre 22 % France hors Mayotte). À l'inverse certains domaines sont moins représentés dans les emplois du secteur logistique : l'affrètement/l'organisation des transports (4 % contre 7 % en France Hors Mayotte) et le conditionnement/entreposage (12 % contre 16 % France Hors Mayotte).

On retrouve les concentrations d'emplois, en particulier ceux de la logistique terrestre au niveau des nœuds routiers, autour des grandes agglomérations, et plus globalement le long des grands axes de communication.

Les emplois concernant le domaine des services logistiques sont davantage répartis sur l'ensemble du territoire, car ils concernent en majorité le groupe La Poste. Ceux du domaine de la logistique portuaire et maritime sont évidemment et quasi exclusivement présents à Bordeaux, la Rochelle, et Bayonne.

### Les emplois salariés du secteur logistique par domaines en 2018



Géographie 2021 Sources : Insee, Flores 2018

#### Domaines d'activité du secteur logistique

- Logistique terrestre
- Logistique portuaire et maritime
- Logistique aérienne
- Conditionnement et entreposage
- Affrètement et organisation des transports
- Services

#### Effectifs en ETP par commune (au moins 20 salariés)

- 100 salariés
- 500 salariés
- 1000 salariés
- 5000 salariés

### 49 % des emplois sont des ouvriers

La structure des types d'emploi (au sens de la catégorie socio-professionnelle) du secteur logistique est comparable à celle de l'ensemble des autres régions de province.

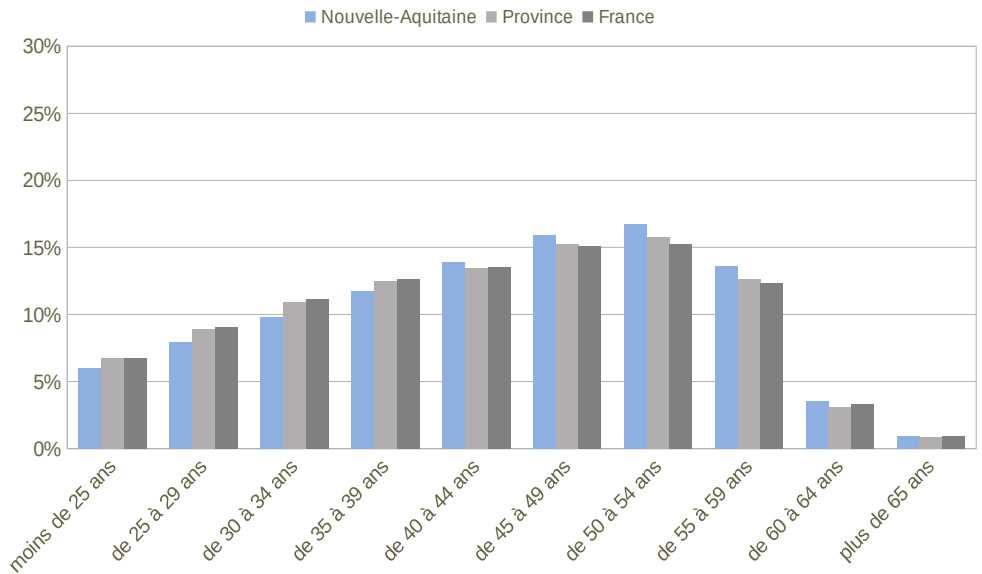
On note toutefois une légère surreprésentation des employés (22 % en Nouvelle-Aquitaine contre 20 % en France de province). À l'inverse les ouvriers sont, en proportion, moins présents en Nouvelle-Aquitaine (49 % contre 51 %).

Les ouvriers de la logistique sont principalement des chauffeurs routiers, des conducteurs d'engins et des manutentionnaires (dockers, magasiniers...).

La part des cadres de la logistique en Nouvelle-Aquitaine est similaire à celle de France de province (9 %).

Les personnes travaillant dans le secteur logistique en Nouvelle-Aquitaine sont en moyenne plus âgées qu'en province. On observe une faible part des moins de trente ans, tandis que plus du tiers (36 %) de ces personnes sont âgées de 55 ans ou plus. Cela questionne sur le renouvellement de la main d'œuvre.

### Les personnes travaillant dans le secteur logistique par âge en 2018

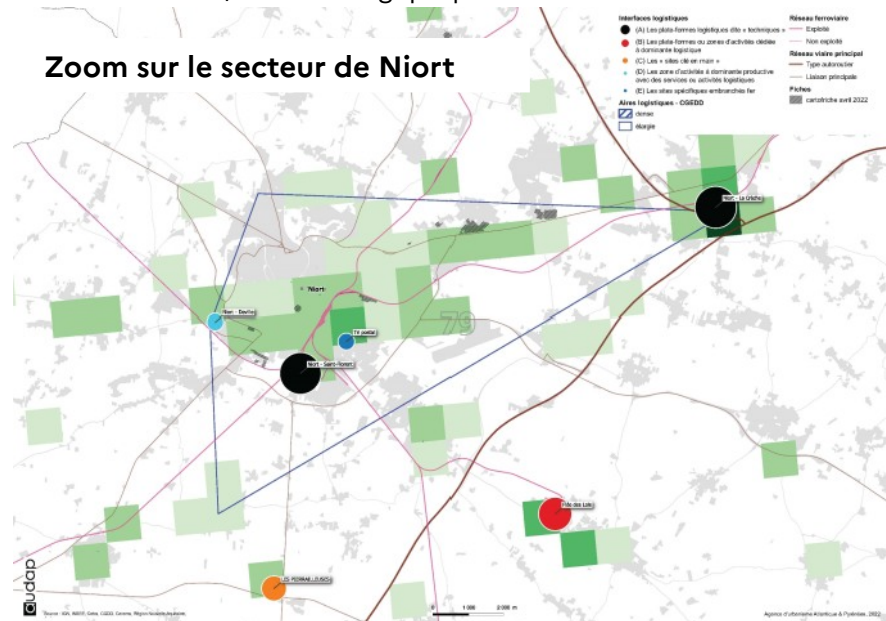


Source : Insee, recensement de la population 2018

## Les interfaces logistiques en Nouvelle-Aquitaine

L'analyse des différents paramètres caractérisant les espaces logistiques permet de déterminer cinq typologies d'interfaces logistiques :

- **Les ports et interfaces ferroviaires multimodales** => Type A.  
Ces interfaces ferroviaires multimodales ne se font pas concurrence mais doivent être structurées et valorisées comme base arrière des ports notamment.
- **Les plateformes à dominante logistique** : stockage, répartition et rediffusion des marchandises, souvent en lien avec des centrales d'achats d'hyper ou supermarchés, avec un acteur majeur de la logistique (Leclerc, C-discount, ...) => Type B.  
Leur positionnement sur un couloir de trafics fret majeur favorise l'implantation de chargeurs et grands opérateurs logistiques. La pression foncière dans les grandes aires urbaines régionales repousse toujours plus loin les plateformes logistiques. Il conviendrait d'enrayer la tendance à l'ex-urbanisation des fonctions support au développement économique, pour des questions d'accès par les salariés en particulier.
- **Les sites « clés en main »** => Type C. Sites immédiatement disponibles pour recevoir des activités industrielles ou logistiques, bénéficiant d'une anticipation des procédures relatives à l'urbanisme, à l'archéologie préventive et à l'environnement.



- Les sites sur lesquels il peut y avoir de la logistique, mais sans que ce soit l'activité prédominante, avec ou sans embranchement ferroviaire => Type D (sans embranchement), Type E (avec embranchement).

La répartition des sites principaux en Nouvelle-Aquitaine montre une densité différente en fonction des territoires. La partie Est de la région (ex-Limousin) et la Dordogne accueillent moins de sites que les départements situés sur le corridor Atlantique.

L'accessibilité terrestre est variable. Les sites de type A (ports et interfaces ferroviaires multimodales) bénéficient principalement d'un embranchement ferroviaire et d'un bord à quai. Et la proximité d'une autoroute n'est pas la priorité, contrairement aux interfaces dites à dominante logistique et aux sites clés en main.

**En termes d'entrepôtage, la Nouvelle-Aquitaine représente près de 7 % des surfaces en France métropolitaine, pour 8 % du nombre d'entrepôts logistique de plus de 5 000 m<sup>2</sup>.** La surface moyenne des entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup> est de 14 502 m<sup>2</sup>, inférieure à la moyenne métropolitaine. Entre 1975 et 2017, c'est en Gironde que la construction d'entrepôts a été la plus importante.

**Les professionnels de la logistique estiment les besoins au cours de la décennie à venir à 80 000 m<sup>2</sup> / an, mobilisant 15 à 20 ha / an.** Une croissance trop limitée ferait courir le risque, selon leurs points de vue, d'une hausse des loyers et d'une mise en difficulté des PME/TPE du secteur. Un renouvellement est par ailleurs nécessaire au bout d'une trentaine d'années.

L'AUDAP mène une étude pour le compte du Conseil régional sur les interfaces logistiques dans la région. Cette étude alimente la réflexion sur le volet logistique du SRADDET.

En terme méthodologique, l'étude s'appuie sur un travail mené pour le compte de la Cellule économique régionale des transports en Aquitaine (ancien observatoire des transports d'Aquitaine) dans le cadre d'un schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales. Elle a été enrichie par la base de données SIREN géolocalisée aux "secteurs" d'emploi de l'INSEE, par les aires logistiques denses et élargies, l'analyse de photos aériennes, à la proximité des infrastructures, et aux travaux de l'atelier du 4 juillet organisé par le Conseil régional dans le cadre du SRADDET.

## 214 millions de tonnes de marchandises transportées

La Nouvelle-Aquitaine est la **seconde région française métropolitaine** en termes de tonnage de marchandises transportées ainsi qu'en tonnes-km, (qui tient compte à la fois du tonnage des marchandises transportées et des distances d'acheminement), derrière la région Auvergne Rhône-Alpes. Au global, 214 millions de tonnes de marchandises sont transportées par la région Nouvelle-Aquitaine à l'échelle nationale. Ce chiffre ne tient pas compte des échanges avec l'étranger ni du transit, soit des marchandises qui traversent la région mais ne s'y arrêtent pas.

En tonnes-km, la Nouvelle-Aquitaine transporte 27 000 millions de tonnes-km. Ce qui amène une distance moyenne de transports de 126 km. Cela représente 17 % des flux nationaux (hors flux internationaux et transit) pour 9,2 % de la population. Cela baisse à 11 % quand on analyse les flux en tonnage uniquement. La région a une situation très comparable à la région Hauts-de-France qui représente également 16 % des flux métropolitains en tonnes-km, 11 % en tonnes et 9,1 % de la population.

Par rapport à la répartition des types de flux – flux internes, les flux qui entrent dans la région et ceux qui sortent – la Nouvelle-Aquitaine est également la seconde région qui consomme les marchandises produites en région, en tonnes-km.

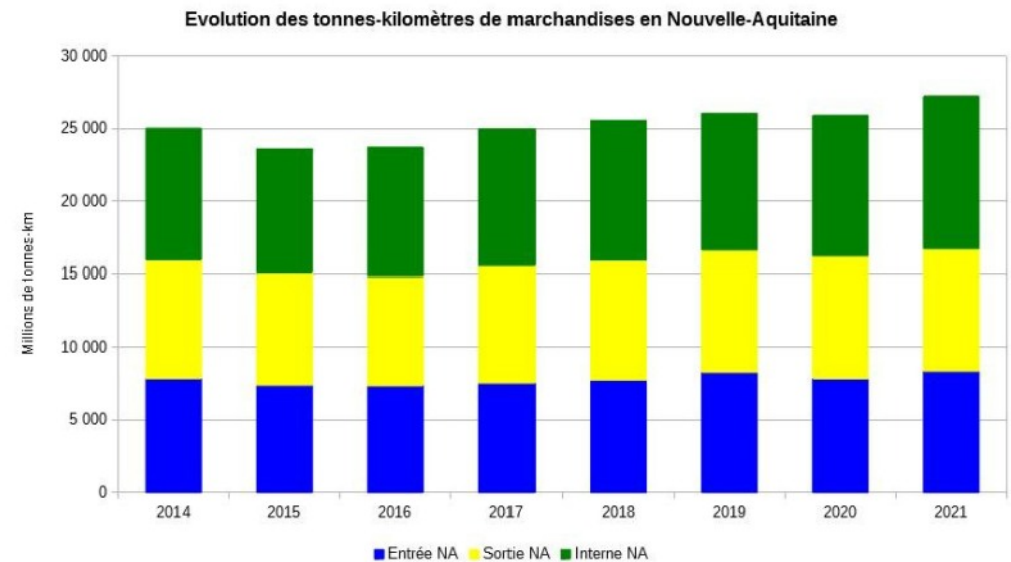
Des échanges entre la région Nouvelle-Aquitaine et les autres régions françaises, on peut retenir :

- le tonnage global : **61,4 millions de tonnes, soit 28 % des flux de la région ;**
- la région exporte plus qu'elle n'importe en tonnage ;
- la distance moyenne parcourue est de 271 km ;
- les échanges principaux sont avec les régions limitrophes, prioritairement Pays de la Loire et Occitanie.

Concernant les flux internes, ils concernent 152 millions de tonnes, soit 72 % des flux totaux de la région. Il y a un lien fort entre la dynamique territoriale des départements, et notamment leur population : les départements qui génèrent le plus de transport de marchandises sont ceux situés sur la façade Atlantique. La distance moyenne parcourue est de 69 km, les principaux échanges entre les départements de la région étant réalisés entre des départements limitrophes.

## Entre 2014 et 2021, le transport routier de marchandises a globalement augmenté de près de 9 % en tonnes-km

L'évolution des flux depuis 2014, en tonnes-km, montre une baisse globale de 2014 à 2016, suivie d'une augmentation depuis 2016 jusqu'à 2021. Il n'y a pas eu de modification majeure dans la structuration des flux. L'année de la crise sanitaire, 2020, a été marquée par une très légère baisse par rapport à 2019. L'année 2021 est la plus importante depuis 2014, en particulier pour les flux internes à la région. Par contre, lorsqu'on analyse l'évolution des flux exprimée en tonnes, on observe une diminution du tonnage global entre 2021 et 2014, de l'ordre de 12 %. Ce sont les flux internes à la région qui ont fortement évolué. En 2021, nous sommes toujours à des niveaux inférieurs à ceux de 2014 et 2015.



Ce sont principalement les matières premières, matériaux de base, et des produits de l'agriculture qui sont majoritairement transportés : à hauteur de 26 % pour les matériaux de base, et 23 % pour les produits issus de l'agriculture.

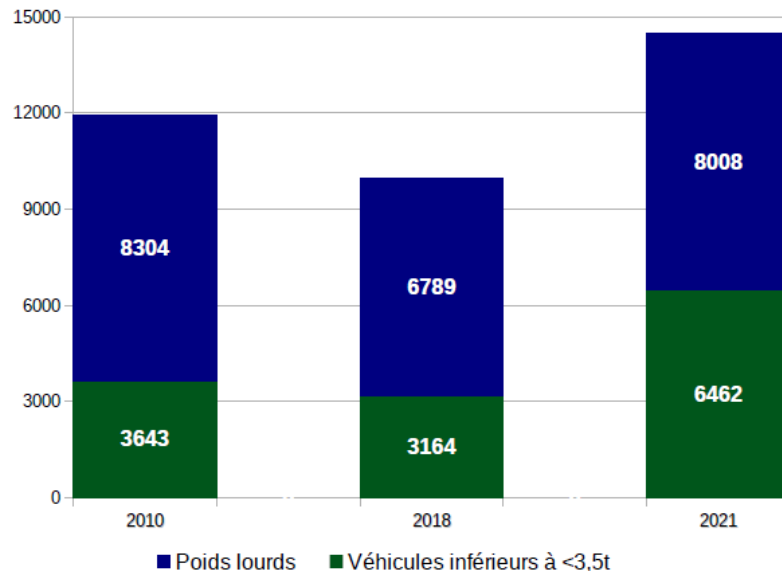
## Une très forte croissance des véhicules utilitaires légers

Au-delà des flux, l'activité du secteur du transport routier peut être analysée via les inscriptions au registre des transports. En France, chaque entreprise inscrite au registre des transporteurs routiers de marchandises (TRM) est titulaire d'une licence de transport dite « licence de transport intérieur » (LTI) si elle utilise des véhicules inférieurs à 3,5 tonnes et « licence communautaire » (LC) si elle utilise des poids-lourds (PL). En outre, elle dispose d'autant de « copies conformes » (CC) de sa licence que de véhicules qu'elle est autorisée à faire circuler.

Avec plus de 5 800 entreprises inscrites mi-septembre 2022 aux registres des transporteurs routiers de marchandises (≈ 3 800), de voyageurs (≈ 2 000) et des commissionnaires de transport (625), la Nouvelle-Aquitaine se situe au 3<sup>e</sup> rang des régions françaises, derrière l'Île-de-France (≈ 26 700 entreprises) et Auvergne-Rhône Alpes (≈ 10 400 entreprises).

Si, au gré des nouvelles inscriptions et des radiations des registres chaque année le nombre global de transporteurs routiers de marchandises dans notre région reste globalement stable (≈ 3 850 entreprises en 2010, ≈ 3 500 en 2018 et ≈ 3 700 en 2021), en revanche la typologie des véhicules affectés au transport de marchandises a sensiblement évolué au cours des 3 dernières années.

**Evolution des véhicules autorisés pour le TRM en NA**  
(nombre de copies conformes délivrées par an)



En effet, au regard du nombre annuel de CC délivrées en Nouvelle-Aquitaine, en 2010, 2018 et 2021, on constate que la part des véhicules inférieurs à 3,5 t par rapport aux PL a très nettement progressé entre 2018 et 2021, et de façon encore plus marquée sur la partie ex-Aquitaine. Ce constat s'explique essentiellement par la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, les périodes de confinement à partir du printemps 2020 et la reconversion de nombre d'entreprises dans la livraison de marchandises par véhicules légers notamment pour assurer des livraisons à domicile, spécifiquement en milieu urbain comme sur l'agglomération bordelaise.

On constate que la proportion des véhicules < 3,5 t, qui était d'environ 30 % du total des véhicules affectés au TRM en Nouvelle-Aquitaine en 2010 (26 % sur l'ex-Aquitaine), représente aujourd'hui plus de 44 % des véhicules en Nouvelle-Aquitaine et la moitié du parc total de véhicules de TRM sur l'ex-Aquitaine.

Cette évolution, bien que dans des proportions moindres que sur notre région, est également constatée à l'échelle du territoire national.

La circulation des poids lourds est également un indicateur de l'activité du transport routier. Nous observons une forte concentration du trafic PL sur l'axe A63 / Rocade / RN10, qui constitue un maillon du corridor de fret routier européen. Et donc qui supporte du trafic de transit et du trafic international, en plus des poids lourds qui transportent des marchandises au niveau national.

Sur le réseau routier national, le trafic moyen PL annuel s'élève à 6 000 PL par jour jusqu'au 18 000 PL en fonction des sections.

### Et les autres modes ?

Au-delà du transport routier, la situation pour les autres modes : la faiblesse du ferroviaire, du fret aérien et le poids du transport maritime.

- Le trafic ferroviaire (hors transit et trafics européens) représente 8 % des tonnes x kilomètres des transports terrestres et enregistre une légère baisse par rapport à 2016 ;
- le transport maritime représente près de 18,7 millions de tonnes de marchandises transportées, mais connaît une baisse de trafic de près de 7 % entre 2021 et 2016.
- le transport aérien très faible.
- le transport fluvial inexistant, mais des expérimentations ont été menées pour une relance potentielle du fret fluvial vers Bordeaux.



## Un projet de construction d'une plate-forme logistique

par Frédéric COUSTETS, CEVA

L'entreprise CEVA est un laboratoire pharmaceutique de santé animale qui fabrique et distribue des vaccins et des produits pharmaceutiques pour le soin des animaux. Premier groupe pharmaceutique vétérinaire français, 5<sup>ème</sup> au niveau mondial, son siège social est implanté à Libourne.

L'entreprise dispose déjà de trois plate-formes logistiques dans le monde : une dans l'est de l'Europe, une autre au cœur des Etats-Unis et une dernière au Brésil. La construction d'une nouvelle plate-forme logistique en France ne répond pas à un besoin immédiat mais à un besoin d'anticipation pour accompagner le développement de l'activité.

### Pourquoi le choix de la région Nouvelle-Aquitaine pour implanter la future plate-forme logistique ?

La future plate-forme logistique sera implantée sur la commune de Montpon-Ménéstérol (près de 5 800 habitants) dans le département de la Dordogne, à une trentaine de kilomètres à l'Est de Libourne. D'une surface de 12 000 m<sup>2</sup>, sur un terrain de 14 hectares, elle permettra de stocker des palettes de produits sous atmosphère contrôlée.

L'attachement à la région Nouvelle-Aquitaine pouvait être un critère de choix d'implantation de la future plate-forme logistique. Mais ce sont les critères économiques et d'accessibilité qui ont été pris en considération. Le coût de l'implantation en Dordogne est inférieur aux coûts observés ailleurs, y compris en Europe. En termes d'accessibilité, le site doit bénéficier d'un accès portuaire et d'un accès routiers structurants. 60 % des volumes transportés le sont par la route et alimentent l'Europe (10 000 poids lourds par an). 10 000 tonnes de produits sont exportés par an.

Les produits fabriqués à Libourne nécessitent un transport en bi-température que ne permettent pas ou peu le mode aérien (nécessité de sur-emballages en termes de conditionnement) et le mode ferroviaire (non adapté). Le transport fluvial pourrait être une piste à explorer, mais la plate-forme a vocation à l'export et le transport fluvial est trop long par rapport à la durée d'expiration des produits. L'accessibilité routière du site a donc été un critère d'implantation important à prendre en compte dans le choix du site. L'autoroute A89 permet à la fois d'alimenter le marché européen et d'accéder aux sites portuaires de Bordeaux.

### Qu'en sera-t-il de la qualité environnementale du site ?

La construction de la plate-forme est un investissement en propre (sans promoteurs ni loueurs). L'entreprise souhaitant conserver son foncier, aucune autre activité logistique ne sera installée sur le site.

Sa conception est basée sur l'intégration paysagère de la plate-forme tant au niveau du visuel extérieur (couleur) que matériaux utilisés. Le bâtiment disposera de qualités écologiques fortes. Il bénéficiera de la certification « BREAM ». Recherchant la plus grande autonomie en termes d'énergie, le site utilisera de la géothermie pour le conditionnement et la régulation de la température. Des panneaux photovoltaïques seront installés sur les ombrières du parking (impossibilité de les installer sur le toit du bâtiment pour des raisons de sécurité, d'assurance et de coût).

Le bâtiment, qui comprendra également des locaux administratifs, accueillera 50 salariés. L'entreprise a eu des problèmes de recrutement, c'est général pour la filière, et a souhaité anticiper le besoin.

En amont du projet, des contacts ont été pris rapidement avec le Conseil régional, pour une mise en relation avec des entreprises locales, avec les services de l'État, dont la DREAL (bâtiment soumis à la réglementation ICPE), ainsi que la commune de Montpon-Ménéstérol et la Communauté de communes Isle Double Landais.

Le projet bénéficie du soutien du plan France Relance *via* le fonds d'accélération des investissements industriels dans les territoires.



## QUELS SONT LES DÉFIS DE DEMAIN POUR LA FILIÈRE ?



Le [Shift Project](#) est une association qui œuvre en faveur d'une économie libérée de la contrainte carbone. L'association a mené une réflexion globale sur le plan de transformation de l'économie française (PTEF) réflexion menée pendant la crise sanitaire pour penser au monde d'après. Quarante secteurs de l'économie ont été étudiés, dans lesquels on retrouve des spécificités communes dont l'énergie qui est en quantité limitée ; d'où une approche sur tous les secteurs pour consommer moins d'énergie et

produire moins de gaz à effet de serre (GES).

Les travaux sur le fret ont été menés pendant deux ans, sur la base de 150 entretiens et rencontres avec les professionnels du secteur (chargeurs, transporteurs, commissionnaires de transport, constructeurs...), les services de l'État, et différents instituts de recherche et académies.

## Comment arrive-t-on à répondre à nos besoins, à avoir une société désirable tout en ayant décarboné l'ensemble de nos services et de nos produits ?

L'avenir des filières économiques est appréhendé en sachant qu'il y a deux contraintes sur lesquelles nous ne pouvons pas agir : la quantité d'énergie qui est limitée et les émissions de gaz à effet de serre que nous devons réduire chaque année entre 5 et 7 % selon la trajectoire de la COP 21.

Comment fait-on ?

Si aujourd'hui 90 % des marchandises sont transportées par le mode routier, cela pourrait amener à dire que la route représente 90 % du problème, sans pour autant dire que la route est le problème. Aujourd'hui, le mode routier est majoritairement thermique et renvoie au sujet des énergies fossiles et des émissions de GES générées.

## Quels sont les défis de demain ?

par Ruben FISHER, The Shift Project

Les réflexions ont porté sur la quantité d'énergie du transport et les émissions générées. L'enjeu pour le transport de marchandises est de passer de 41 Mt de CO<sub>2</sub> en 2020 à 0 en 2050. Est-ce crédible et atteignable ? C'est l'objectif fixé au niveau mondial et au niveau de l'État. Nous n'avons pas le choix, c'est le défi à relever et il faut tout mettre en œuvre pour y arriver.

Les fortes chaleurs de cet été ont impacté les réseaux de transports (fonte des routes, déformation des rails, arrêt ou baisse du transport fluvial par manque d'eau). Pour autant, le transport de marchandises pour certains produits, les produits alimentaires, les médicaments notamment, n'est pas un luxe et on ne peut pas s'en passer.

## Comment fait-on pour réduire les émissions de GES dans le secteur des transports et de la logistique et atteindre les objectifs ? Quels sont les moyens à disposition pour arriver aux objectifs fixés ?

Des entretiens menés dans le cadre de la réflexion sur le fret, il ressort qu'il y a plusieurs axes d'interventions.

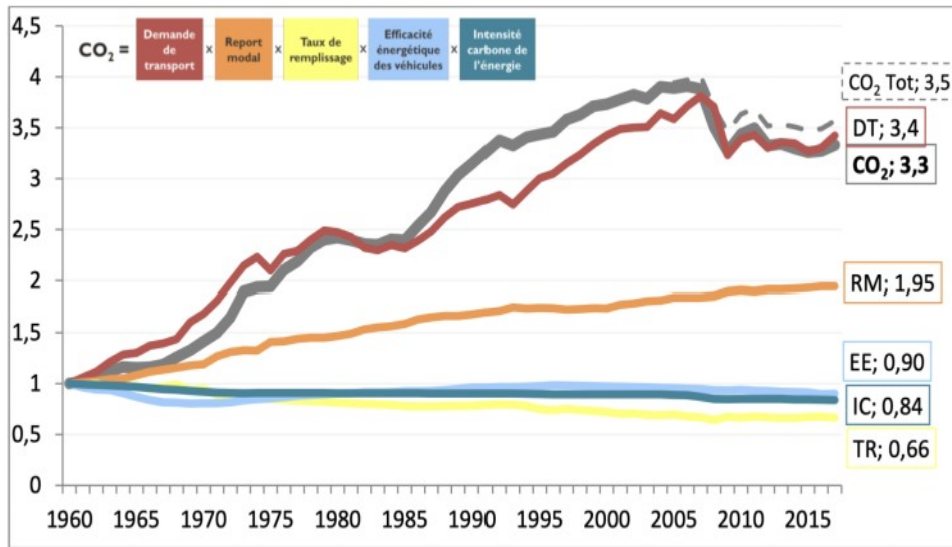
Des actions relèvent de l'organisationnel, impulsées par le cadre fixé par l'État et leurs déclinaisons dans les régions et les territoires. Néanmoins, pour la logistique, il n'y a pas de ministère dédié. Et quand on observe la manière dont la logistique est organisée sur le territoire régional, il est difficile de comprendre qui fait quoi au niveau de la planification territoriale de la logistique (SCoT, SRADDET, PLU...). La logistique est un peu présente dans tous les schémas d'aménagement mais reste le parent pauvre dans la manière dont est organisé le territoire.

**Un premier niveau de réponse : fixer un cadre spécifique à la logistique au niveau national et qui se décline sur les différents échelons territoriaux.**

Autre constat : l'état des lieux sur le transport routier de marchandises en Nouvelle-Aquitaine montrait que la demande en tonnes x km était en augmentation.

**Deuxième niveau de réponse : il faut inverser cette tendance et diminuer le nombre de tonnes x km.** Cela ne se décrète pas car le transport est une forme d'externalité. On observe déjà une inversion de la tendance avec le besoin de réindustrialisation exprimé par le gouvernement pour produire sur plusieurs pôles nationaux ou régionaux. La diminution des importations et le développement des circuits courts pour l'industrie ou l'agriculture amèneront mécaniquement une diminution des tonnes x km.

### Les facteurs explicatifs de la hausse des émissions dans le fret



$$CO_2 = \text{Demande de transport} \times \text{Report modal} \times \text{Taux de remplissage} \times \text{Efficacité énergétique des véhicules} \times \text{Intensité carbone de l'énergie}$$

### Quels sont les grands enjeux et les grands leviers de résilience du fret ?

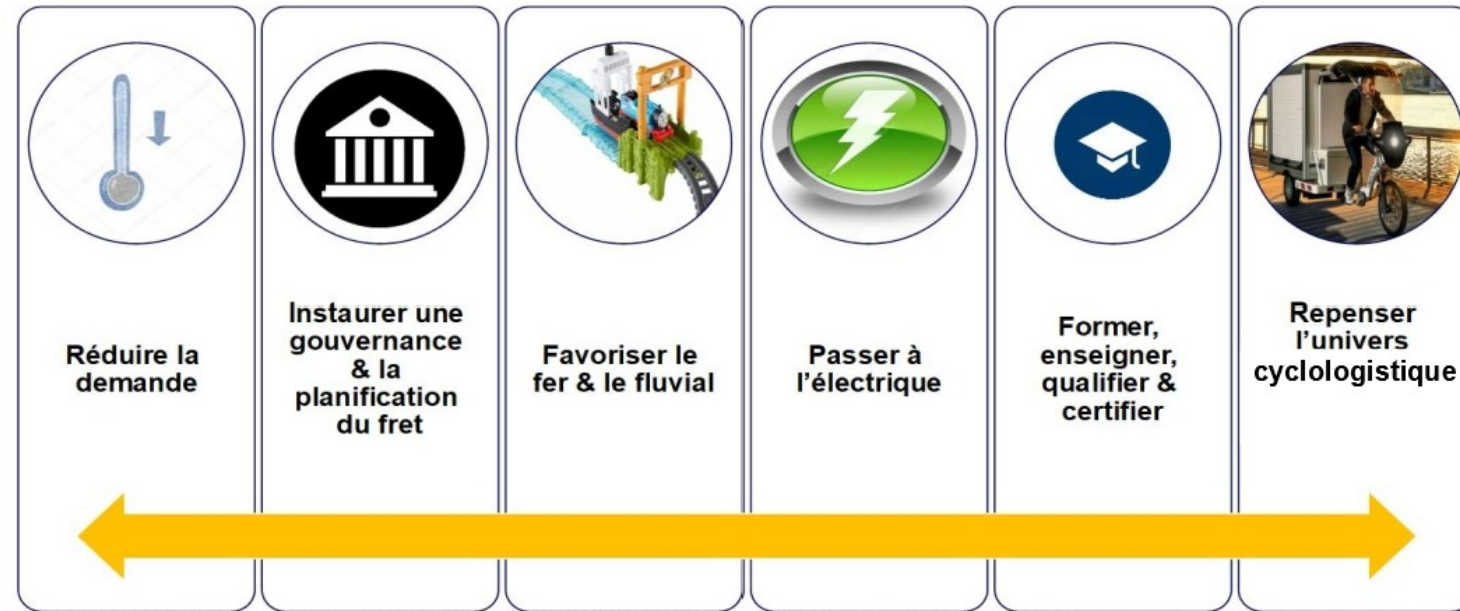
En 2020, au début des travaux du Shift Project, on ne pouvait pas imaginer le rationnement d'accès aux énergies fossiles, le subventionnement de ces mêmes énergies fossiles, le risque de coupure ou de délestage pour l'énergie électrique, le risque de coupure du gaz... En deux ans, les événements se sont accélérés et changent complètement le paradigme.

Avant d'identifier les solutions à mettre en œuvre, il est important de comprendre les causes du problème et donc de comprendre les différentes variables qui contribuent au problème (cf l'équation de Kaya ci-contre).

Dans le domaine des transports, différents facteurs contribuent à augmenter ou diminuer les émissions de GES : la demande de transport (DT), le report modal (RM), le taux de remplissage (TR), l'efficacité énergétique (EE) et l'intensité carbone (IC). *[Intensité carbone : moins on utilise une énergie carbonée pour le transport, moins l'intensité carbone est élevée.]*

Des efforts ont été réalisés, notamment en termes d'efficacité énergétique. Cela signifie que pour une même quantité d'énergie consommée, grâce aux améliorations techniques, on arrive à transporter davantage de marchandises pour une même énergie consommée. L'intégration des nouveaux carburants (ex : les bio-carburants) permet de diminuer l'intensité carbone de l'énergie. Les efforts opérationnels et organisationnels sur le taux de remplissage ont permis de diminuer le taux de vide à 25 %. Mais en contre-partie, la diminution du report modal vers le ferroviaire et la très forte hausse de la demande de transport ont contribué à multiplier par trois les émissions de GES. Cela signifie que les efforts doivent porter majoritairement sur ces deux facteurs pour inverser la tendance. L'encouragement au report modal ne marche pas. Il faut changer les règles du jeu ou du cadre de fonctionnement pour tous les acteurs : par exemple un report modal obligatoire à partir d'une certaine distance et en fonction des réseaux et infrastructures disponibles. Au-delà, le transport routier ne pourrait plus être utilisé. Avec les capacités actuelles, les entretiens avec les acteurs du fluvial et du ferroviaire ont permis de voir qu'on peut transporter, en moyenne nationale, deux fois plus que ce que l'on fait aujourd'hui avec le ferroviaire sans construction de nouveaux équipements et de nouvelles infrastructures. Pour le fluvial, il y a une capacité aujourd'hui, moyennant quelques travaux, de multiplier par deux ou par trois la part modale selon les régions.

## Décarboner & rendre le fret résilient, en créant des emplois- c'est possible...à condition de :



### Débat

The Shift Project est-il en lien avec Fret 21 ? => *Oui.*

Cela fait vingt ans que l'on parle des sujets de report modal quelles leçons tire-t-on de cette situation ? => *La SNCF, et c'est compréhensible, préfère développer le voyageur qui rapporte financièrement que le fret qui décline*

Quel serait l'impact du report modal sur l'optimisation CO<sub>2</sub> ? => *On économiserait 4 millions de tonnes juste en faisant du report modal, on divise les émissions par dix.*

Notre rapport au temps est-il un problème ? Nous voulons tout, tout de suite et les modes ferroviaire et fluvial ne le permettent pas car ils sont plus lents.=> *C'est effectivement une difficulté. Il faut agir sur les cadences d'envoi et sur les stocks qui sont considérés aujourd'hui roulant donc qui prennent moins de place dans les plate-formes et dans les rayons. Il faudra ralentir les cadences dans au moins certains secteurs.*

Le « bad boy » du transport routier n'est-il pas le véhicule utilitaire léger plutôt que le poids lourds ? Car un poids lourds est l'équivalent de plusieurs VUL.

*=> Oui, plus on réduit les unités de transport moins c'est efficace. Pour autant au niveau national les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les VUL représentent moins de 10 %. Au niveau régional ou d'un territoire cela peut l'être. Il est important de garder des véhicules aussi gros que possible, voir d'augmenter leur taille, mais pas alimenter par des énergies fossiles mais de l'électricité.*



# TABLE RONDE

## Les enjeux et les défis en Nouvelle-Aquitaine

Philippe VERGNAUD, Grand Angoulême

Yann COUGARD, La Poste

Dominique BILLON, Carrières Roy

Grégory LOCQUENEUX, C-Logistics, filiale de C-Discount

Ludovic BRUN, Transports Gauthier

### Quelles sont les problématiques de la logistique pour une agglomération moyenne ?

**M. Philippe VERGNAUD, conseiller délégué en charge du Commerce et de l'Artisanat au Grand Angoulême.**

Le Grand Angoulême s'est lancée dans la réflexion sur le transport de marchandises en ville, spécifiquement le dernier kilomètre, en 2021, via le programme InTerLUD sur la logistique urbaine.

L'agglomération s'étend sur 38 communes et regroupe près de 142 000 habitants, dont 30 % sur la commune d'Angoulême. Le diagnostic a permis de mettre en avant que 70 % de l'activité se fait sur le plateau de la ville d'Angoulême. Cette concentration des flux sur deux ou trois pôles d'une agglomération moyenne a des impacts en termes de congestion. Le diagnostic a été très important pour fixer le constat.

Un nombre important d'acteurs a été mobilisé tout au long de la démarche, avec une participation importante des transporteurs, du diagnostic aux pistes de solutions à étudier.

La problématique pour l'agglomération d'Angoulême est de décongestionner les livraisons dans le centre-ville, faciliter le travail avec un seul objectif, poursuivre le développement économique des centralités du territoire.

### Chiffres clés



La densité de mouvements dans le centre-ville d'Angoulême est comparable à celle de Limoges. Un parc de VUL et PL en circulation dont les CQA sont comparables au parc national.

La logistique et le transport sont des secteurs d'activités primordiaux pour l'économie et les territoires. L'enjeu est de diminuer les impacts des livraisons de marchandises en ville tout en conservant le développement économique sur le territoire.

**L'un des enjeux est le développement du transport ferroviaire. Comment est-il utilisé par les chargeurs aujourd'hui ?**

**M. Dominique BILLON, directeur général délégué des Carrières Roy**

Les carrières Roy sont situées à Saint-Varent, près de Thouars dans le nord des Deux-Sèvres, à près de 300 km au nord de Bordeaux. Son implantation est liée à la géologie du site, à la fin du Massif armoricain, qui permet d'extraire et d'exploiter des roches dures éruptives utilisées pour les travaux routiers.

Depuis 1930, les carrières Roy ont un embranchement ferroviaire. L'entreprise a toujours eu le souci de maintenir le mode ferroviaire : l'entreprise produit environ 3 millions de tonnes de matériaux par an et la moitié de cette production est acheminée chez les clients par le train. Cela représente 1 000 trains affrétés chaque année, soit l'équivalent de 50 000 camions.

**M. Yann COUGARD, directeur de programme Logistique Urbaine à la Direction du déploiement de la logistique urbaine du Groupe La Poste**

Le groupe La Poste utilise moins le train qu'avant en raison des problèmes de rupture de charge, de délais, d'offres, de sillons et d'infrastructures. Le ferroviaire est encore utilisé pour certaines activités, notamment Chronopost. Le groupe est attentif à la qualité de l'offre ferroviaire, aux délais, à l'équilibre économique et aux contraintes techniques (notamment par rapport aux contenants) et reste en veille très active et en échange régulier avec Fret SNCF.

**M. Grégory LOCQUENEUX, directeur des sites de C-Logistics, filiale logistique de C-Discount**

C-Discount fait du train, dans le cadre de l'offre Premium (commande avant midi et livraison le soir ou le lendemain matin) et travaille avec la SNCF via Geoparts. Les colis sont acheminés à la gare de Bordeaux Saint-Jean depuis le site de Cestas via des véhicules électriques de GeoParts. Ils sont déposés dans les soutes des locomotives des TGV (entre 20 et 30 colis par jour depuis Bordeaux) et expédiés à Paris puis récupérés par Chronopost qui les livre chez le client final. La chaîne du transport est entièrement vertueuse, et c'est la plus rapide. Mais elle concerne que les expéditions à destination de Paris en direct, ou Lille, Lyon et Marseille *via* Paris.

**Quand on parle des modes alternatifs, comment cela est-il vécu par un transporteur routier ?**

**M. Ludovic BRUN, directeur des Transports Gauthier.**

L'entreprise Gauthier est une entreprise familiale de transport routier, créée en 1946, implantée à Saint-Pardoux-La-Rivière en Dordogne. Elle est engagée dans le Programme EVE (Engagements volontaires pour l'Environnement).

L'entreprise fait du dernier kilomètre, du lot complet et le ferroviaire ne fonctionne pas que ce soit pour les plannings, le matériel utilisé, les rendez-vous imposés. L'entreprise livre quotidiennement une centaine de clients sur Bordeaux et en Charente-Maritime.

Ce sont les clients et le fonctionnement global qui obligent les transporteurs à mettre en place la solution la plus adaptée pour répondre aux besoins. Avec un chargement de marchandises à Paris à 18h pour une livraison le lendemain matin à 6h à Bordeaux, le mode ferroviaire n'est pas adapté aujourd'hui. Le rail-route est possible sous réserve d'anticiper l'organisation (ex : éviter les embouteillages). Le transport routier est plus souple et les contraintes industrielles actuelles ne sont pas adaptées au mode ferroviaire, même sur la livraison du dernier kilomètre à Bordeaux centre.

L'entreprise livre notamment des matériaux pour des chantiers et se pose aussi la question des approvisionnements (ex : livraisons de sacs de ciment en provenance de Toulouse pour un chantier à Bordeaux : pourquoi ne pas privilégier l'approvisionnement de proximité ?).

## L'un des défis sera le report modal vers le ferroviaire. Quelles sont ses contraintes aujourd'hui ? Est-on limité pour l'utiliser davantage ?

### M. Dominique BILLON

L'une des limites est celle du manque d'embranchements ferroviaires actifs. Les clients des Carrières Roy implantés en région parisienne sont quasiment tous embranchés, ce qui permet d'assurer des livraisons ferroviaires en direct, sans rupture de charges et ne nécessitant pas d'utiliser le mode routier pour le dernier kilomètre.

A Bordeaux, la localisation des deux plus gros clients ne permet pas un approvisionnement des matériaux par le mode ferroviaire jusqu'à leur site, notamment pour des raisons de contraintes d'urbanisme.

Le déchargement se fait en périphérie de Bordeaux, à Bassens. Et il reste encore 10 km à assurer depuis Bassens pour livrer le client, obligeant de circuler sur la rocade de Bordeaux en empruntant le pont d'Aquitaine, un secteur congestionné confronté à des difficultés de circulation en fonction des périodes de la journée.

En raison des difficultés de circulation sur la métropole bordelaise, l'entreprise a recherché des sillons nocturnes avec la SNCF pour venir livrer les clients la nuit et mettre moins de camions sur la route. Mais ce n'est pas suffisant. Plusieurs carriers autour de Bordeaux réfléchissent à des solutions pour alimenter Bordeaux avec davantage de trains. Des installations terminales embranchées (ITE) ont été identifiées à Bruges. Mais la difficulté est que l'ITE appartient à Bordeaux Métropole et que la SNCF ne peut plus ouvrir de sillons au fret ferroviaire en raison de la concurrence pour l'attribution des sillons sur les voies intra-urbaines, en particulier avec les circulations des TER. Une réunion doit être programmée avec le Conseil régional, Bordeaux Métropole et la SNCF pour voir comment faire pour avoir plus de sillons pour le fret pour accéder à Bordeaux.

### M. Philippe VERGNAUD

Sur l'agglomération du Grand Angoulême, la question de l'acheminement des marchandises par le mode ferroviaire n'a pas été soulevée dans le cadre de la réflexion engagée qui était centrée sur la logistique du dernier kilomètre. Pour autant, il y aurait des choses à faire sur les livraisons qui pourraient arriver sur l'agglomération par le train. Il y a une réserve foncière à proximité de la gare qui pourrait répondre à des besoins.

## Qu'est-ce qui a amené la collectivité à investir le sujet des livraisons en ville ?

### M. Philippe VERGNAUD

Le Grand Angoulême s'est inscrit dans cette réflexion par opportunité grâce au programme InTerLUD. C'est la démarche proposée qui a encouragé la collectivité à se lancer dans cette réflexion. Les élus politiques sont aussi des consommateurs. A la fois en tant qu'habitant et élus, ils ont conscience des problématiques de leur territoire.



## Quand on demande à tous de faire un effort et quand les modes de consommation changent, les méthodes d'organisations doivent changer, s'adapter. Comment ? Comment se réinventer ?

### M. Yann COUGARD

Au sein du groupe La Poste, le poste « courrier » ne représente plus que 18 % du chiffre d'affaires : en 2021, 7 milliards de lettres ont été distribuées contre 14 milliards il y a dix ans.

Toutes les activités de colis, de palettes et de pondéreux pour le dernier kilomètre représentent en 2021, 45 % du chiffre d'affaires. De plus, 41 % du chiffre d'affaires du groupe est fait à l'international, avec majoritairement du colis express.

Le groupe investit pour le verdissement de la flotte. Un tiers des véhicules sont propres sur la distribution du dernier kilomètre (7 000 véhicules utilitaires électriques et 300 vélos-cargos), avec l'objectif de doubler le nombre de VUL électriques et tripler le nombre de vélos-cargos d'ici deux ans et demi. Il y a un énorme effort fait par le groupe qui a permis « en partie » de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (- 32 % entre 2013 et 2021). L'optimisation et la massification contribuent également à réduire l'impact carbone. A titre d'exemple, Colissimo transporte 30 % de colis en plus par trajet suite à un changement dans la méthode de rangement et à l'ajout de caisses mobiles à l'arrière des camions. Cela permet d'avoir 30 % de camions en moins en circulation, toutes choses égales par ailleurs. **L'optimisation, la mutualisation** sont une des solutions, développées en interne, pour l'intérêt du groupe et celui des clients.

Sur la longue distance, le groupe a 5 000 camions qui circulent tous les jours. L'objectif est d'avoir, en 2030, 50 % des kilomètres parcourus qui soient à énergie bas carbone. Cela représente un investissement de 400 millions d'euros sur ce secteur, contre 200 millions d'euros sur les prochaines années pour la partie sur le dernier kilomètre. Des travaux sont engagés avec des constructeurs, des énergéticiens mais aussi des transporteurs partenaires (600 partenaires qui réalisent du transport longue distance pour le groupe la Poste). Le groupe travaille sur le rallongement des contrats avec ces transporteurs pour leur permettre de sécuriser leurs investissements dans les véhicules bas carbone.

### M. Ludovic BRUN

Le secteur du transport routier doit s'engager dans la transition écologique. Cela passe notamment par le **verdissement des flottes de véhicules lourds** (véhicules électriques, gaz...). Mais se posent plusieurs problématiques : l'achat des véhicules de manière massifiée avec une offre encore peu développée, l'accès aux carburants et aux énergies propres sur le plan des infrastructures d'avitaillement et le coût des énergies.

L'entreprise Transports Gauthier dispose d'une flotte de 120 véhicules moteurs. Elle est très récente mais cela reste majoritairement une flotte de poids lourds thermiques, avec quelques poids lourds au gaz.

Il n'existe pas d'offres de poids lourds électriques. Pour les poids lourds roulant au gaz, l'offre des stations de recharge peut poser des problèmes : il y a peu de stations ce qui génère des temps d'attente importants pour remplir le véhicule, et certaines ne sont pas toujours en état de fonctionner.

Une flotte de poids lourds électriques n'est pas un projet de court terme. De plus, l'autonomie de ces types de véhicules se pose quand les poids lourds circulent en période congestionnée.

### M. Grégory LOCQUENEUX

Les entreprises du e-commerce génèrent beaucoup de flux de marchandises et donc de flux de véhicules. Comment l'entreprise fait-elle pour participer à la volonté de fluidifier la circulation malgré les modes de consommation ?

Depuis 2010, l'entreprise a fait le constat qu'elle transportait beaucoup de « vide colis », ce qui coûte cher. **La technologie permet de réduire le vide dans les colis.** L'entreprise compte quatre machines 3D, depuis 2016/2017, qui permettent d'adapter le colis à la taille du produit. Ces machines permettent aussi de réduire le consommable qui lui aussi est adapté à la dimension du produit. Cette évolution a permis de réduire de plus de 30 % le vide colis. Cela équivaut à une réduction de 3 000 camions par an.

En parallèle, l'entreprise a travaillé sur une amélioration de leur **méthode de chargement des camions**. Avec ses partenaires-clients, elle a décidé, dans certains entrepôts, de charger en vrac les colis dans les camions, ce qui permet aussi de réduire de 30 % la flotte de véhicules sur les routes. L'optimisation du remplissage des véhicules a permis de passer de 1 000 colis dans un véhicule à 1 600 colis en vrac. C'est dans l'intérêt de l'entreprise de s'adapter, d'évoluer, car elle fait du business.

## Il faut trouver un juste équilibre entre l'économique et l'écologique, à concilier les deux. Comment fait-on ?

### M. Grégory LOCQUENEUX

La diminution du vide colis permet de payer moins de transport. L'investissement dans les machines 3D a été rentabilisé en un an. **L'optimisation des tailles des colis et du remplissage des véhicules** sont des moyens importants pour être plus productif, plus efficace, pour mieux gérer les stocks de consommables, de mettre moins de camions sur les routes, etc.

### M. Yann COUGARD

Les vélos cargos sont mis en place dans des zones dites complexes, des secteurs compliqués où il est difficile d'accéder, de circuler ou de stationner pour les VUL. Les retours d'expériences à Londres et Hambourg montrent que dans ces zones denses le vélo cargo, économiquement, est plus efficace. Cela a un intérêt à la fois économique et écologique.

Les entreprises doivent aussi se projeter dans des environnements urbains qui changent, et l'exemple du déploiement de zones à faible émission-mobilité dans certaines agglomérations doit amener les entreprises à **anticiper et préparer les investissements sur les flottes de véhicules et les organisations à mettre en place.**

### M. Dominique BILLON

Le camion est moins vertueux que le train, mais il reste moins cher. Il faut que le client accepte de payer un peu plus cher le transport pour fonctionner différemment. C'est un **nouveau partage du prix** qu'il faut faire. A titre d'exemple, les carrières Roy acheminaient du granit rose en Belgique en camion (dans le cadre d'un double fret céréales – matériaux de carrières). Désormais, les livraisons sont assurées en train jusqu'à Gennevilliers où est implanté un client des carrières Roy qui dispose d'un embranchement fluvial sur son terminal ferroviaire. Les matériaux sont transférés du train vers des barges qui partent vers la Belgique.

Sur Bordeaux, l'entreprise vient aussi en camion, notamment pour alimenter les centrales d'enrobage. Pour faire un plan de transport par le mode ferroviaire, il faut s'y prendre un an à l'avance pour réserver les sillons. Lorsqu'il y a un transport de dernière minute à faire, il est difficile de faire une demande de sillon ; le transport se fait par camion.

Il faudra **travailler sur des ouvertures de sillons de dernière minute** pour permettre de répondre au juste à temps.

### M. Ludovic BRUN

L'entreprise a des partenariats avec des grands groupes pour les véhicules au gaz. Généralement, les coûts du gaz et de l'électricité sont plus faibles que ceux du pétrole. Les véhicules actuels ont déjà des consommations très faibles et sont moins générateurs de CO<sub>2</sub> et de polluants depuis 20 ans. Une entreprise peut garder ses poids-lourds jusqu'à huit ans, mais la durée moyenne est de 4 ans. Se pose la question de la revente et du recyclable des camions circulant au gaz ou au bio-gaz.

**Les futures technologies permettront de réduire davantage les impacts sur les consommations et les émissions polluantes, et au niveau économique, ce sera du gagnant – gagnant.**

### M. Philippe VERGNAUD

Dans la démarche InTerLUD, tous les acteurs sont réunis : les élus, les acteurs économiques, les riverains. Il faut faire cohabiter le monde économique et l'environnement. La collectivité a aussi son rôle à jouer dans le système au quotidien ; elle le fait notamment lors du renouvellement des flottes, avec des difficultés sûrement moindres que les transporteurs, car il s'agit de renouvellement de véhicules légers ou de petits camions. **La collectivité peut innover également.** Le Grand Angoulême est en train de travailler sur les appels d'offres pour les chantiers ou les livraisons des cantines par exemple, en y intégrant un critère environnemental avec le niveau de CO<sub>2</sub> émis. La collectivité a également encouragé la création d'une plate-forme internet pour la vente de produits locaux d'artisans, de commerçants et d'entreprises locales, et quand le client commande, il peut faire le choix du mode livraison par rapport à la dépense de CO<sub>2</sub> occasionnée. Cela a été dit à plusieurs reprises : **c'est le client qui commande** et il faut arriver à l'encourager à faire des choix moins émetteurs en CO<sub>2</sub>.

## Le consommateur a des responsabilités. Il veut tout, tout de suite, trop vite. Comment les acteurs du e-commerce s'organisent-ils ?

C'est une évolution importante au cours de ces dix dernières années au sein de C-Discount. En 2010, les délais moyens de préparation de commande étaient de 3,5 et 4,5 jours. Aujourd'hui ils sont entre 0,5 et 1,5 jour. C'est la demande du client, suite notamment à l'arrivée sur le marché d'un grand groupe américain qui a imposé aux acteurs français du e-commerce de s'adapter, à revoir leur organisation pour être aussi performant et répondre aux besoins des clients. C'est le consommateur qui décide et aujourd'hui, dans la grande majorité des e-commerçants, la livraison est gratuite. **Les consommateurs n'ont plus conscience du fait que la livraison a un coût (préparation de la commande, transport, livraison...).** **Ils n'ont plus la notion du coût. Informer le client sur les émissions de CO<sub>2</sub> générées par sa commande serait opportun pour les sensibiliser.**

Ne faudrait-il pas faire payer la livraison aux clients qui souhaitent être livrés très rapidement ? L'urgence ne coûte pas forcément plus cher. Et si les entreprises concurrentes maintiennent la gratuité de la livraison, le client ira plus facilement vers elles. Il faut que toutes les entreprises le fassent.

Si ce n'est pas coercitif, cela peut être incitatif via l'éco-score qui indique les émissions de CO<sub>2</sub> des délais de livraison. C'est en cours au sein du groupe La Poste. Cela se joue au niveau français et européen mais il y a un problème de méthode car tout le monde ne calcule pas pareil. Il faut établir la méthode de calcul qui fera consensus.



## La question du foncier et de l'immobilier logistique par Diana DIZIAIN, AFILOG

### Comment caractériser le parc de l'immobilier logistique en Nouvelle-Aquitaine ?

Le parc immobilier de la région Nouvelle Aquitaine (*Source : Arthur Loyd Research 2022*) représente environ 2 millions de m<sup>2</sup>. Il est notamment centré autour de Bordeaux. La Gironde rassemble 49 % des surfaces, principalement sur le parc de Cestas, mais aussi Beychac-et-Caillau, Bruges et Blanquefort.

D'autres zones logistiques plus diffuses se sont développées au cours des dernières années que ce soit en Gironde (Ayguemorte-les-Graves, Arsac, Fargues, Saint-Laurent-Médoc) ou dans d'autres départements (Roullet-Saint-Estèphe, Sainte-Colombe-en-Bruilhois, La Crèche près de Niort...).

La commercialisation de surfaces neuves a connu une nette progression en deuxième partie de décennie. La moyenne annuelle entre 2011 et 2016 se situe à environ 53 000 m<sup>2</sup>, alors que de 2017 à 2021 celle-ci se situe autour de 105 000 m<sup>2</sup>.

Le marché du neuf est principalement animé par la grande distribution (Intermarché, Leclerc, Carrefour, Lidl,...) qui ont été à l'origine de 53 % de la demande placée des surfaces neuves totales et par les enseignes de distribution spécialisées (Décathlon, Sonepar, JouéClub, ....).

### Quels sont les besoins ?

Pour reconstituer le parc de la Nouvelle Aquitaine d'ici à 30 ans (durée approximative de vie d'un entrepôt avant obsolescence, hors croissance régulière de ce parc sous l'effet des nouveaux modes de consommation et de distribution), il faudrait construire à minima une moyenne annuelle de l'ordre de 80 000 m<sup>2</sup>. Cela représente un total de foncier d'au minimum 16 à 20 hectares par an.

### Comment rapprocher l'offre et la demande ?

Le besoin en m<sup>2</sup> identifié pour la Nouvelle-Aquitaine devra être affiné par les autorités en charge de l'aménagement du territoire en fonction de leur projet de territoire (croissance démographique attendue, volonté d'attirer les entreprises...). Une fois le besoin identifié et décliné à l'échelle de chaque intercommunalité, une « cartographie opérationnelle » devra être construite et concertée avec les collectivités.

Sur un plan opérationnel, afin d'accélérer les implantations au fil de l'eau tout en revitalisant le territoire, il serait intéressant que les services de l'État référencent les cessations d'activité industrielle de tailles significatives avec des terrains d'assiette importants et partagent l'information avec les professionnels, afin que ceux-ci puissent se positionner pour la reprise des sites. En effet, les délais administratifs et les délais techniques nécessaires à la disponibilité, puis remédiation et reconversion de ces sites étant longs, il est fondamental que les professionnels de l'immobilier logistique puissent disposer de l'information au plus tôt et très en amont.

## Débat avec la salle

### Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

A-t-on demandé aux chargeurs pourquoi ils n'utilisent pas le train ? La priorité pour un chargeur est la fiabilité du transport. Viennent ensuite la fluidité et le prix qui est lui une résultante des deux premiers facteurs. Quand les clients demandent de plus en plus que les critères environnementaux soient pris en compte, les chargeurs et les transporteurs en tiennent compte. Il n'y a pas de volonté de la part des chargeurs et des transporteurs à ne pas faire « vert », mais c'est plus cher. Et toutes les technologies ne sont pas toutes au point.

Vis-à-vis du train, plusieurs difficultés se posent. Les trains lourds (1 500 tonnes) sont très fiables, à condition que des sillons réguliers et répétitifs soient disponibles (problème de la réservation à l'avance de un à deux ans). Pour les wagons isolés, la vitesse moyenne est de 14 km/h en raison de la priorité de circulation donnée aux trains de voyageurs (les trains de fret s'arrêtent pour laisser passer les TGV, les Inter-cités et les TER). Le transport routier est plus souple.

Dans les ports français, on observe 15 % en moyenne de report modal (ferroviaire et fluvial), avec une baisse de la part du ferroviaire (passé de 11 % à 4 %) et une hausse du fluvial (aujourd'hui 11 %). C'est la fiabilité du service et du transport qui est importante.

### CARSAT Aquitaine

Le sujet « santé et sécurité au travail » a été quasiment pas abordé alors qu'il est aussi lié aux enjeux économiques pour l'entreprise. Il est important d'intégrer cette question dans les réflexions sur les manutentions logistiques. Il y a des points de productivité à gagner sur ce volet social. De la même façon, pour le dernier kilomètre, comment le salarié va décharger sa marchandise ? L'environnement urbain (ex : trottoirs...) doit tenir compte de cette problématique. Et en bout de chaîne dans le petit entrepôt, la manutention est toujours manuelle.

=> *C-discount* : pour les chargements des poids lourds en vrac, l'entreprise a investi lourdement dans du matériel spécifique. L'entreprise adapte ses systèmes de production pour limiter au maximum l'impact social.

=> Il y a de plus en plus d'automatisation dans les entrepôts logistiques.

=> Le groupe La Poste travaille sur des projets d'exosquelettes. Par ailleurs, les véhicules électriques sont automatiques et silencieux et il y a d'excellents retours de la part des livreurs quant à leurs conditions de travail.

### ARACT Nouvelle-Aquitaine

Notre système de production d'électricité (centrales électriques) nous permet-il de déployer très massivement les véhicules électriques, alors que nous sommes dans un contexte où on nous demande de réduire nos consommations électriques ? Et si nous circulons tous en véhicules électriques, combien de stations de recharges et de bornes faudrait-il équiper sur les réseaux routiers (aires...) et les territoires ?

La **Société MIDIPILE** réfléchit à un petit véhicule pour circuler en centre-ville, d'un format situé entre le vélo cargo et la petite voiture urbaine. L'entreprise bénéficie d'une aide du Conseil régional. Le véhicule, sur quatre roues, fait 300 kg d'empports. La conteneurisation peut-elle être une solution pour les livraisons en ville, pour améliorer les coûts et l'intermodalité entre le train ou les navires et ce type de petits véhicules ?

=> *La Poste* : le sujet du contenant est effectivement important. Il y a beaucoup d'expérimentation et de tests. La conteneurisation est une piste.

### CCI de Bayonne

On est tous potentiellement transporteur, on circule tous les jours, on a des véhicules légers, mais ne faudrait-il pas changer la réglementation pour que le citoyen soit les livreurs de demain ? Cela existe déjà dans certaines chaînes de grande distribution pour le drive.

=> *C-discount* est en discussion avec des start-up qui proposent ce genre de service notamment liée aux TGV. Mais il y a des contraintes qui s'imposent notamment au consommateur final car aujourd'hui, le client final se fait livrer à la maison dans des créneaux de deux heures alors qu'il devra aller chercher son colis à la gare à l'arrivée du train. Ce sera pour un flux qui restera mineur.

=> Le transport de colis par des particuliers se heurte à des questions de sécurité et d'assurance. Néanmoins, La Poste expérimente avec des particuliers non pas le transport mais la livraison finale via des réseaux « voisins » qui seront identifiés au moment de la commande, habilités à stocker des colis et rémunérés. Cela permettra d'éviter ainsi un second passage de livreur.

=> **TLF** attire l'attention sur le fait que les entreprises de transport doivent respecter des conditions réglementaires, financières, professionnelles et pénales. La question est donc de savoir si les particuliers pourront être transporteurs dans les mêmes conditions que celles imposées aux entreprises. Il ne peut pas y avoir deux statuts particuliers ; tout le monde doit répondre aux mêmes exigences réglementaires.



La loi intègre les enjeux de logistique et de lutte contre l'artificialisation des sols dans les leviers d'action du schéma de cohérence territoriale (SCoT). Le document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) du SCoT devient ainsi le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL). Il détermine notamment les conditions d'implantation des constructions commerciales et des constructions logistiques en fonction de leur surface, de leur impact sur l'artificialisation des sols. Pour les équipements logistiques commerciaux, le DAACL localise les secteurs d'implantation privilégiés au regard des besoins logistiques du territoire, et de la capacité des voiries, existantes ou en projet, à gérer les flux de marchandises.

L'échelle du plan local d'urbanisme est également intéressante, par le règlement. C'est lui qui permettra ou non la réalisation de structures logistiques, ou traduira les besoins en matière de logistique du dernier kilomètre.

Par ailleurs, la loi a élargi le champ d'action du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en matière de logistique commerciale. Elle prévoit que le schéma fixe des objectifs de moyen et long termes en matière de développement et de localisation des constructions logistiques. Celui-ci tient compte des flux de marchandises, notamment à destination des centres-villes, de la localisation des principaux axes routiers, du développement du commerce de proximité et du commerce en ligne, de l'insertion paysagère de ces constructions et de l'utilisation économe des sols naturels, agricoles et forestiers.

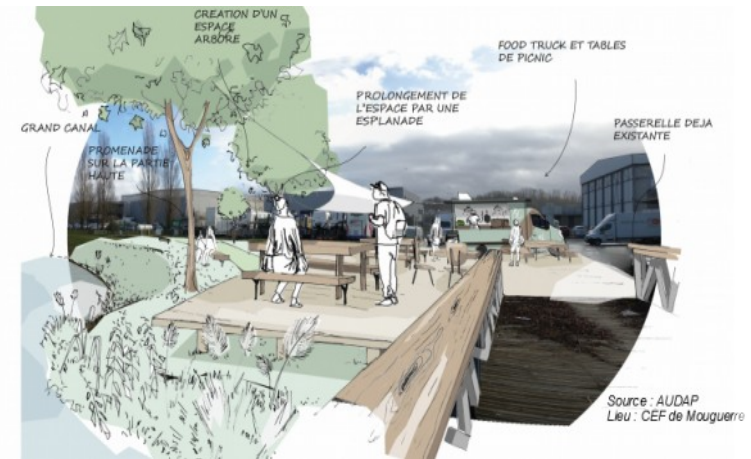


Le [SRADDET du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine](#) actuel comporte déjà des objectifs pour prendre en compte les enjeux de transports de marchandises et de logistique : favoriser le report modal et développer la multimodalité, développer les innovations dans les transports et la mobilité, préserver des espaces stratégiques pour le transport de

marchandises et leurs accès ferroviaires et routiers. La loi Climat et Résilience adoptée amène une modification du SRADDET qui porte à la fois sur le volet foncier et sur le volet logistique.

Sur le volet logistique, les orientations envisagées sont la limitation des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur, une meilleure maîtrise des impacts environnementaux locaux des projets et une structuration

plus équilibrée des pôles logistiques. Il s'agit notamment d'éviter la concurrence entre les territoires et de favoriser les complémentarités, tout en prenant en compte des différentes échelles de la logistique et les enjeux de la logistique des derniers kilomètres tant en secteur urbain que rural.



## Le concept de plate-forme logistique idéale

L'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées (AUDAP) mène une réflexion sur le concept de plate-forme logistique idéale afin d'alimenter la modification du SRADDET et de permettre au Conseil régional d'orienter ses objectifs. Trois notions sont mises en avant.

### 1 - La localisation et l'accessibilité, avec une double cible :

- les employés afin qu'ils puissent accéder à leur lieu de travail avec plusieurs possibilités de transport, à proximité d'un site urbain / à proximité d'un site ferroviaire ;
- le transport des marchandises lui-même, avec idéalement un accès multimodal : à proximité d'un site ferroviaire, fluvial, maritime.

Pour des entreprises qui nécessitent un transport pour la livraison du dernier kilomètre, et pour les plateformes logistiques qui ont été intégrées progressivement au tissu urbain au fur et à mesure du développement d'une commune (exemple de Cognac avec une entreprise proche de la gare en cœur de ville), il existe des problématiques d'accessibilité et d'embouteillage en cœur de ville dont il convient également de tenir compte.

**2 – L’optimisation du foncier.** La recherche d’un foncier optimisé doit être une priorité. Plusieurs pistes sont possibles :

- la mutualisation des espaces de production, des bâtiments, des parkings entre entreprises aux activités différentes ;
- l’implantation des sites sur des friches ;
- la densification des bâtiments en hauteur, sous réserve que cela soit conforme au PLU en vigueur et/ou au code de l’environnement (problèmes de sécurité sur le stockage de certains produits au-delà d’une certaine hauteur sur les sites soumis à la réglementation ICPE) ;
- la construction et l’entretien d’un bâtiment sur le long terme pour permettre sa modularité, sa transformation.

**3 – La qualité environnementale.** Cela renvoie à l’intégration paysagère des bâtiments, à leur capacité à développer des énergies renouvelables, à éviter leurs impacts sur les continuités écologiques, à permettre l’approvisionnement en carburants alternatifs et à mettre des services à disposition des salariés sur place (restauration...).

## Les attentes des acteurs

Comment la planification peut-elle contribuer à la décarbonation de la filière logistique ? Comment peut-elle répondre aux besoins des acteurs économiques du secteur tout en garantissant une gestion économe du foncier et une performance environnementale optimisée des projets (énergie renouvelable, préservation de la biodiversité, insertion paysagère ...) ? Comment aménager des espaces logistiques tout en anticipant leur réversibilité ? D’autres questions sont sous-jacentes à la problématique de l’interaction entre la planification territoriale et le développement de la logistique. Mais l’écosystème des acteurs de la logistique et de l’aménagement est si large qu’il nécessite d’identifier et de partager les besoins et les contraintes de chacun, afin de proposer des actions à mettre en place.

### Expressions des participants à l’atelier :

- Proposer une armature régionale stratégique sur la filière logistique (état des lieux actuels, besoins, contraintes, pour déterminer les moyens et les actions pour un ré-équilibre territorial) ;
- Prendre en compte les particularités des territoires pour les orientations du SRADDET et leur mise en œuvre afin de les adapter aux contextes locaux *via* des outils de suivi adaptés ;

- Assurer une territorialisation souple des objectifs de sobriété foncière et/ou logistique pour laisser aux élus des choix pour le développement/l’évolution de leur territoire ;
- Organiser des échanges préalables avec les professionnels de la logistique et les aménageurs concernant les emplacements préférentiels, la planification logistique ;
- Recenser les friches (industrielles, commerciales et artisanales) ;
- Simplifier les procédures pour les acteurs de la filière et rendre cohérent les différentes législations
- Créer un schéma de cohérence ou schéma directeur des zones logistiques – dans le SRADDET peut-être – afin d’avoir une visibilité de l’existant, des besoins et des projets, qui permettrait aux acteurs privés de s’informer sur les potentiels et faciliterait l’investissement ;
- Avoir de la visibilité dans les enjeux et la stratégie et disposer d’un plan guide pour les plates-formes ;
- Articuler l’objectif de Zéro artificialisation nette et les enjeux industriels et logistiques ;
- Avoir une visibilité à long terme des projets d’aménagements ;
- Planifier les entrepôts de petite taille en ville pour développer les livraisons décarbonées (ex : vélocargo) ;
- S’appuyer sur l’expertise des territoires ;
- Introduire plus de mixité et un meilleur ratio emplois / ha ;
- Travailler avec les gestionnaires d’énergies, les syndicats d’énergies pour prendre en compte les besoins actuels et futurs en matière d’avitaillement vert (implantation des stations de recharges, etc.) dans la mesure où les besoins en emprise foncière sont différents en fonction des énergies disponibles ; Associer les gestionnaires de réseau électrique pour connaître les capacités de raccordement au réseau électrique et les capacités d’injection dans le réseau ;
- Limiter les nuisances générées par la logistique (circulation des poids lourds, bruit, sécurité) ;
- Verdir les flottes des véhicules dans les entreprises.

## Les propositions d'actions prioritaires

### 1 – Impliquer les professionnels de la logistique dans la planification

Un premier constat partagé ressort sur le fait que les acteurs de la chaîne logistique et les acteurs de la planification ne se connaissent pas.

Le cloisonnement entre la sphère publique et la sphère privée est réel, ce qui génère une méconnaissance des actions, des besoins et des contraintes de chacun des acteurs.

A cela, s'ajoute le fait que le temps de la planification territoriale n'est pas le même que celui des décisions des entreprises dont les besoins sont immédiats ou de court terme. Or, les entreprises logistiques ont de fortes attentes quant à une stratégie territoriale sur la localisation des espaces logistiques, des entrepôts, leurs accessibilités pour les salariés, etc.

L'organisation de rencontres d'acteurs territoriaux publics et privés, voire la mise en place de processus d'échanges lors de l'élaboration des documents de planification, est identifiée comme une priorité et un préalable aux actions de chacun, notamment pour discuter des projets et des stratégies en matière d'entrepôts, d'accessibilité des sites.

### 2 – Mettre à disposition la connaissance sur les friches

Les enjeux du foncier logistique sont prégnants, dans un contexte où la sobriété foncière est désormais une priorité.

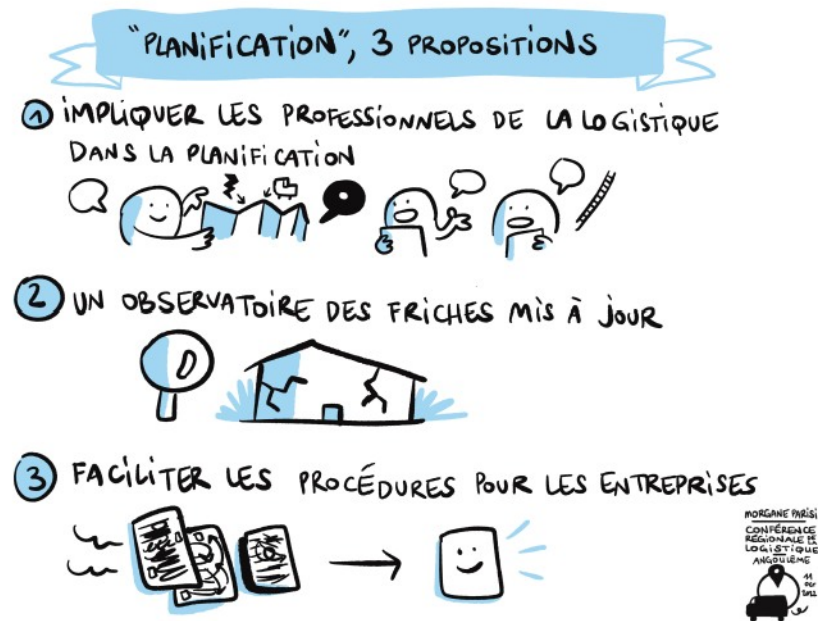
La définition d'une stratégie de planification logistique territoriale a été identifiée comme une nécessité par certains acteurs. En termes d'outils, le recensement du foncier logistique disponible et adapté (accès multimodal, surface...), en particulier des friches industrielles, est une base qui doit permettre d'établir un état des lieux des espaces disponibles actuels et futurs. Tous les acteurs souhaitent disposer de ces informations, en particulier les collectivités et les entreprises, aux échelles locales et nationales.

La mise à disposition des outils et bases de données existants pour recenser les friches, via un observatoire, ainsi que les cessations d'activités industrielles, est proposée comme action prioritaire par les participants de l'atelier.

### 3 – Faciliter les procédures pour les entreprises

Les entreprises ont témoigné de la lourdeur des procédures lorsqu'elles ont un projet d'implantation ou qu'elles souhaitent développer leur activité.

Le dispositif de sites « clés en main » mis en place *via* le Programme « Territoire d'industrie » porté par le ministère de l'industrie pourrait être généralisé pour faciliter les procédures qui apparaissent lourdes pour les entreprises. Ce type d'outil a permis d'anticiper les procédures relatives à l'urbanisme et à l'environnement pour faciliter l'implantation des entreprises. Cela pourrait également constituer un moyen de garantir la qualité environnementale et sociétale des projets (accessibilité, réseaux, services proposés aux entreprises et aux salariés, écosystèmes locaux...).



#### Autres propositions

- Renforcer l'articulation entre le Conseil régional et les territoires pour plus de souplesse, de suivi, de contractualisation ;
- Donner à voir aux transporteurs les projets d'aménagements logistiques ;
- Mener des réflexions sur l'intégration de la santé dans la logistique.

## ATELIER "MIEUX RECRUTER"



## Atelier « MIEUX RECRUTER »

### Comment mieux recruter dans le secteur des transports de marchandises et de la logistique ?

L'atelier a été animé par **Lydia RIO** (AFT Transport et Logistique), **Corinne FAIVRE** (ARACT Nouvelle-Aquitaine) et **OLIVIER MARTIN** (AFT Transport et Logistique)

Il a réuni 24 participants.

Au niveau national, le secteur des transports routiers et activités auxiliaires du transport a créé près de 28 000 emplois salariés en 2021. Cela représente plus de 4 % de l'ensemble des créations d'emplois du secteur privé en France, ce qui porte le nombre de salariés à environ 777 700 salariés au 31 décembre 2021.

En Nouvelle-Aquitaine, 75 % des recrutements au sein des entreprises de la branche Transport incombent à la seule famille Marchandises (source OPTL), soit près de 11 500 emplois. 19 % des recrutements invoqués par les établissements sondés concernent la création d'emploi et 6 % le remplacement des départs en fin de carrière. Les 75 % de recrutement restant sont liés aux remplacements des salariés en poste (turnover, arrêt pour raison de santé....).

Bien que créateur d'emplois, le secteur du transport de marchandises et de la logistique est l'un des secteurs les plus marqués par des difficultés de recrutement depuis plusieurs années.

Une enquête sur les aspirations des salariés de la filière menée en 2021 met en évidence les principales attentes des salariés et futurs salariés quant aux métiers du secteur (voir encadré). Il ressort de cette enquête que les attentes sont différentes en fonction de la situation des personnes interrogées. Lorsque les salariés identifient le relationnel avec la clientèle et les capacités d'autonomie et de flexibilité que permet le métier comme raisons principales d'attractivité du secteur, les demandeurs d'emplois évoquent prioritairement la pratique de la conduite sur route ou l'autonomie et les responsabilités qui incombent au métier. Pour les étudiants et jeunes en formation, si la conduite est leur première motivation, l'évolution du secteur attendue grâce aux nouvelles technologies est également un facteur d'attractivité du secteur. Les véhicules plus techniques font en effet évoluer les métiers de la maintenance notamment et nécessitent de nouvelles compétences en électronique et en informatique.

L'AFT Transport et Logistique a été mandatée par la Commission Paritaire Nationale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNEFP) pour réaliser une enquête sur l'attractivité de ses emplois. Réalisée dans le cadre de la démarche portant Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences (EDEC), elle a bénéficié d'un cofinancement et de l'expertise du ministère en charge de l'Emploi (DGEFP) au titre du Plan d'Investissement dans les Compétences (PIC).

Son objectif est d'**identifier les attraits du métier, d'améliorer la compréhension des attentes des actifs**, notamment de la nouvelle génération, de **comprendre** le système de valeurs, style de vie, attentes et ressorts de motivation des **nouvelles générations** qui ont des aspirations différentes et témoignent d'un autre rapport au travail et enfin d'**adapter la communication** dans le cadre de campagne attractivité/recrutement.

Réalisée en ligne de mars à juin 2021, sur la base d'un questionnaire comportant 89 questions, l'enquête a recueilli 1 250 réponses provenant de salariés et potentiels futurs salariés du secteur, âgés de 18 à 68 ans et répartis sur tout le territoire national.

Les [résultats complets de l'enquête](#) sont disponibles sur le site de l'AFT Transport et Logistique.



## Attractivité, recrutement et fidélisation

Les entreprises recrutent essentiellement pour remplacer les postes vacants (départs à la retraite, turnover, mobilités liées à la crise sanitaire) mais également pour répondre aux besoins de nouvelles compétences dues aux évolutions technologiques.

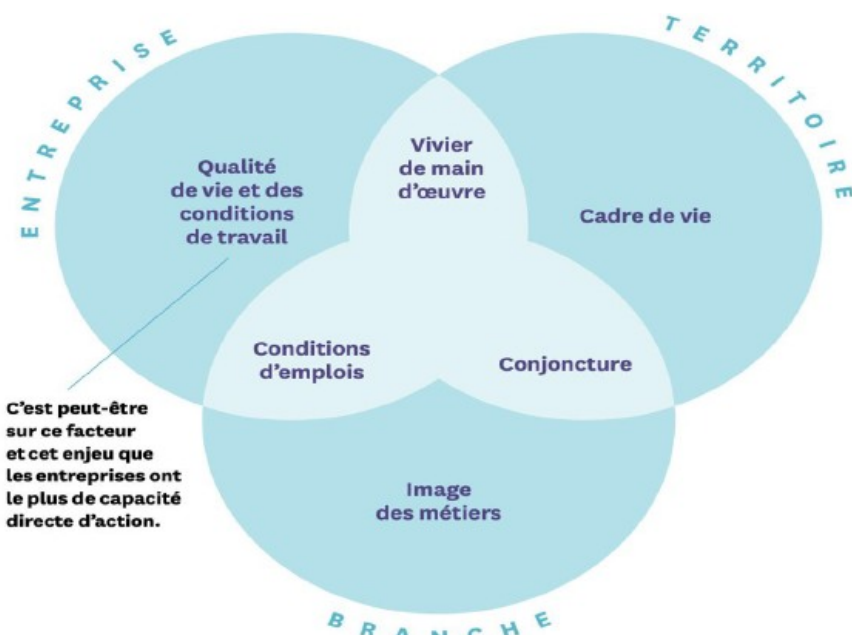
Dans un contexte de difficulté à recruter et à maintenir les emplois, l'attractivité des métiers, la qualité des recrutements et la fidélisation des salariés constituent un véritable enjeu.

### La rémunération, un facteur de fidélisation plus que d'attractivité

Selon l'enquête de l'AFT Transport et Logistique, la rémunération n'est plus considérée comme un facteur d'attractivité des métiers de la logistique.

La rémunération n'est pas la principale motivation évoquée par les salariés. Par contre, elle constitue le premier motif de rupture de contrat : 18 % répondent qu'un meilleur salaire ailleurs les ferait partir. À l'opposé, 27 % déclarent qu'une augmentation de salaire les ferait rester s'ils hésitaient à partir.

D'autres critères sont mis en avant : l'organisation et l'environnement de travail et les missions qui sont variées. Le contenu du travail est une source de motivation dans le choix d'un poste pour toutes les générations (59 %).



L'organisation du travail doit également permettre aux salariés de bénéficier d'un bon équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle, notamment pour la génération des 18-26 ans.

### Agilité, autonomie et confiance, facteurs de fidélisation

Pour les moins de 26 ans, une mauvaise ambiance de travail est la cause de rupture de contrat citée le plus souvent.

98 % des salariés interrogés, toutes activités confondues, témoignent de la grande importance qu'ils accordent à la relation de confiance entre employeurs et salariés.

Comprendre pourquoi certains employés quittent l'entreprise est essentiel pour remédier au turnover. Faire évoluer le management au sein des entreprises, changer la manière de recruter, améliorer l'accès aux formations, travailler la qualité de vie au travail sont autant d'axes d'interventions qui permettront de renforcer l'attractivité de la filière et de redonner du sens aux différents métiers.



## Les propositions d'actions prioritaires

### 1 – Valoriser les métiers des transports et de la logistique et mieux communiquer

Attirer et recruter de nouveaux salariés dans la filière nécessitent de bien valoriser les métiers de la filière auprès des jeunes en formation et des demandeurs d'emploi. Au-delà de la variété des métiers offerte par la filière, il importe d'évoquer les sujets tels que les parcours de formation, la rémunération, les avantages complémentaires que peuvent proposer les entreprises (mutuelle, chèques-vacances, primes...), les évolutions professionnelles possibles, etc.

**Une communication efficace sur la variété des métiers, leurs atouts et avantages est essentielle. L'idée d'organiser une large campagne d'information nationale, multi-supports (télévision, internet, réseaux sociaux...) à l'instar de celle sur les métiers de l'armée, est ressortie des débats.**

L'organisation d'états généraux des métiers du transport et de la logistique pourrait également être un outil de communication, à expérimenter en Nouvelle-Aquitaine.

### 2 – Identifier les pratiques inspirantes pour travailler sur une « marque employeurs »

Une entreprise qui souhaite attirer des salariés et les fidéliser doit travailler sa « marque employeur ». Si elle constitue un des moyens pour répondre aux problèmes de recrutement, elle vise également à améliorer le niveau d'engagement des salariés, permettant ainsi de réduire le turnover ou l'absentéisme.

Vectrice d'image, elle est un outil stratégique pour une entreprise qui souhaite développer son attractivité en valorisant notamment sa réputation, sa capacité à susciter l'engagement des équipes et à se différencier.

**Bien que chaque stratégie de « marque employeur » soit particulière à une entreprise et difficilement transposable, s'inspirer de témoignages d'entreprises du secteur qui ont su s'engager dans ce type de démarche permettrait d'avoir des retours d'expériences concrets sur les bénéfices et les conditions de réussite.** Cela nécessite d'identifier des entreprises engagées intéressantes, les rencontrer et partager leurs expériences au sein de la filière.

### 3 – Proposer une offre attractive de services pour les salariés à proximité des lieux d'emplois.

La difficulté d'accessibilité à certaines zones logistiques, éloignées des villes et parfois dépourvues d'une offre de transport en commun, est souvent considérée comme un frein à l'emploi. **La localisation et l'accessibilité des zones logistiques sont un des critères déterminants pour l'attractivité des entreprises et donc pour le recrutement mais aussi la fidélité des salariés à long terme.**

Au-delà de la mobilité des salariés, **il s'agit de proposer les services annexes permettant d'améliorer la qualité de vie au travail** (restauration, crèches,...) à l'échelle de l'entreprise ou dans une approche inter-entreprises.





## Atelier « MULTIMODALITÉ ET REPORT MODAL »

*Comment optimiser les modes de transport et favoriser la chaîne multimodale et le report modal ?*

L'atelier a été animé par **Franck PUHARRÉ** (TLF), **Nicolas MÉNARD** (Grand Port maritime de La Rochelle) et **Kevin PEREIRA** (Interface Transports).

Il a réuni 34 participants.

Parmi les transports terrestres, le routier domine dans les parts modales du transport de marchandises en Nouvelle-Aquitaine. Il est caractérisé par des flux majoritairement internes : 75 % des tonnages transportés restent en Nouvelle-Aquitaine, réalisés sur courtes distances, avec un poids particulier pour le département de la Gironde, plus gros émetteur de flux internes. Pour les flux inter-régionaux, la Nouvelle-Aquitaine échange majoritairement avec les régions limitrophes (Occitanie, Pays de la Loire et Centre Val de Loire), avec une dominante de flux sortant.

Le transport ferroviaire représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres transportés au niveau national en 2019. Depuis 2009, il augmente de 0,1 % par an. Au sein du transport ferroviaire, 22,5 % concerne du transport combiné non accompagné (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques). Quant au transport fluvial, absent en Nouvelle-Aquitaine, il concerne 52,2 millions des tonnes transportées en 2021 au niveau national.

La Nouvelle-Aquitaine a une façade maritime qui compte quatre ports dont le trafic total s'élève à plus de 18 millions de tonnes transportées en 2021.

Faire du report modal dans le transport de marchandises doit répondre aux trois objectifs de performance : **performance logistique** pour satisfaire les besoins des consommateurs, entreprises, des services publics, **performance économique** des donneurs d'ordre et des opérateurs logistiques et **performance environnementale** (décarbonation, amélioration de la qualité de l'air nécessaire).

**Multimodalité** : Présence de différents modes de transports entre deux lieux. On parle de multimodalité entre deux lieux si on peut les relier par des trajets empruntant des modes de transport différents.

**Intermodalité** : Combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

**Report modal** : Transfert total ou partiel du fret d'un mode de transport vers un autre.

Une [étude menée par l'Agence d'Urbanisme Atlantique et Pyrénées](#) pour le compte du Conseil régional, dans le cadre de la modification du SRADDET, permet de caractériser le niveau d'accessibilité des principaux sites logistiques en Nouvelle-Aquitaine et donc leur potentiel d'utilisation des modes terrestres alternatifs au transport routier.

### LES SITES PRINCIPAUX

#### 1- Des plates-formes logistiques dites « techniques »

- Des ports : Bordeaux, La Rochelle, Bayonne, Rochefort-Tonnay-Charente
- Des plates-formes multimodales (rail/route) bien réparties, qui ne se font pas concurrence et peuvent être valorisées : Niort, Cognac, Bruges, Hourcade, Mouguerre, Hendaye-Irun, Bordeaux

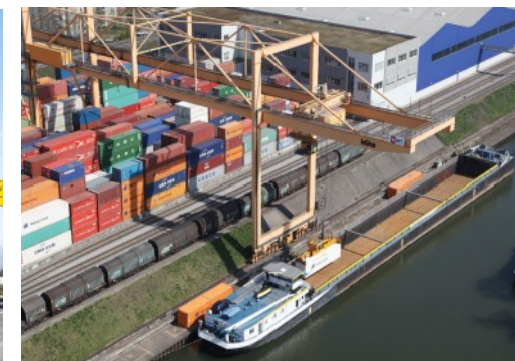
#### 2- Des plates-formes ou zones d'activités dédiées à dominante logistique

- généralement organisées autour d'une activité phare (ex : base logistique d'un acteur du E-commerce ou d'une chaîne de grandes surfaces)

#### + les sites clés en main (14)

#### Des potentiels d'utilisation des modes alternatifs

- 48 % disposent d'un embranchement fer,
  - 85 % des types 1
  - 31 % des types 2
  - 28 % des sites clés en main
- 20 % disposent d'un bord à quais
  - 55 % des types 1
  - 0 % des types 2
  - 7 % des sites clés en main
- 39 % sont à moins d'un kilomètre d'une voie de type autoroutière
  - 15 % des types 1
  - 48 % des types 2
  - 57 % des sites clés en main



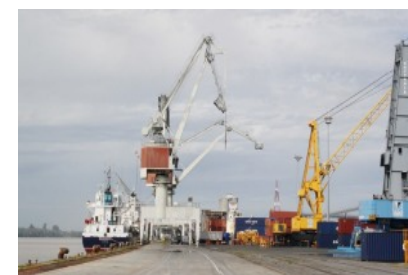
## Les besoins des filières

L'Observatoire régional des transports Nouvelle-Aquitaine a commandé une étude sur le transport routier de marchandises et le potentiel de report modal en Nouvelle-Aquitaine. Cette étude, toujours en cours, est menée par les bureaux d'études INTERFACE Transports et le CEREMA.

L'un des objectifs de l'étude est de déterminer les opportunités et les conditions du recours au fret ferroviaire, à partir notamment d'une approche des besoins par filière (matériaux de carrières, céréales, chimie, bois et grande distribution).

## Les freins et opportunités au report modal

	Freins / contraintes	Opportunités
<b>Transport ferroviaire</b>	<p><b>Service</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise de décision sur le temps long : réservation de sillons</li> <li>- Qualité de service parfois défaillante : retard, traçabilité</li> <li>- Priorité au transport massifié VS manque de transport massifié régional</li> </ul> <p><b>Infrastructure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mauvais état de l'infrastructure.</li> <li>- Investissement majeur vers le voyageur et la grande vitesse.</li> <li>- Manque d'ITE chez les chargeurs.</li> </ul> <p><b>Logistique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mode de la moyenne et longue distance Vs flux majoritairement régionaux (distance moyenne 71km).</li> </ul> <p><b>Économique</b>: coûts /rentabilité pour les opérateurs</p>	<p><b>CONTEXTE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regain d'intérêt pour les modes alternatifs → Décarbonation</li> <li>- Congestion des infrastructures routières</li> <li>- Crise d'attractivité du transport routier → manque de conducteurs</li> <li>- Réindustrialisation encouragée par l'État et l'Europe suite aux crises successives</li> </ul> <p><b>FERROVIAIRE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau secondaire (capillaires) très développé</li> <li>- Investissements massifs vers le transport routier international (route de la soie chinoise...)</li> <li>- Ouverture à la concurrence avec de nouveaux acteurs et de nouvelles offres</li> <li>- ...</li> </ul> <p><b>FLUVIAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- France, plus grand réseau de voies navigables en Europe</li> <li>- Investissements publics et volonté politique de développement : grands projets (Canal Seine nord)</li> <li>- ...</li> </ul> <p><b>MARITIME</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau portuaire existant</li> <li>- Congestion des ports de premier rang</li> <li>- ...</li> </ul>
<b>Transport fluvial</b>	<p><b>Service</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de transport long vs raccourcissement des chaînes logistiques</li> <li>- Congestion portuaire dans des Grands Ports Maritimes avec priorité aux flux maritimes pour les manutentionnaires portuaires.</li> <li>- Méconnaissance par les acteurs économiques.</li> </ul> <p><b>Infrastructures</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taille des canaux peu adaptée au grand gabarit.</li> <li>- Faiblesse de l'interconnexion avec le réseau grand gabarit Nord Européen</li> <li>- Manque de terminaux fluviaux, quais de chargement</li> <li>- Faiblesse des connexions fluvio-ferroviaires</li> <li>- Accès limité aux dépôts intérieurs de conteneurs.</li> </ul> <p><b>Économique</b>: coûts /rentabilité pour les opérateurs</p>	
<b>Transport maritime</b>	<p><b>Service</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faiblesse de l'offre de service des armements</li> </ul> <p><b>Infrastructure</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastructures à adapter au cabotage</li> </ul> <p><b>Logistique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rupture de charge</li> <li>- Temps de trajet</li> <li>- Massification des produits à transporter</li> </ul> <p><b>Économique</b>: coûts /rentabilité pour les opérateurs</p>	



## Les propositions d'actions prioritaires

### 1 – Créer et stimuler une communauté d'intérêts clients / opérateurs au niveau du territoire

Les chargeurs ou leurs représentants méconnaissent souvent les modes alternatifs à la route notamment ferroviaire et fluvio-maritime. Il n'existe pas toujours d'action commerciale cohérente ni de proposition de marché adaptée à leurs besoins spécifiques. Les clients sont souvent confrontés à la difficulté d'avoir le bon interlocuteur.

Il importe de **stimuler davantage une communauté d'intérêts clients/opérateurs au niveau du territoire. Elle aura pour objectifs de favoriser les échanges et les bonnes pratiques, de recueillir les besoins et les contraintes, d'élaborer des stratégies collectives et de structurer des offres multimodales cohérentes route/fer/fleuve/mer.**

Cette action est à mener rapidement à la fois par les opérateurs (ferroviaires, fluviaux, maritimes), les clients et leurs représentants (chargeurs, commissionnaires de transport), le Conseil régional, l'État, les chambres consulaires, l'ORT, etc.

### 2 – Inciter au report modal par un accompagnement tourné vers les clients et vers l'opérateur

Le report modal nécessite la création ou la mise à niveau d'infrastructures logistiques adaptées aux flux et besoins opérationnels : plateformes d'échanges, chantiers combinés, quais de chargement/déchargement.

Il est nécessaire de **favoriser l'investissement dans ces infrastructures et d'accompagner les opérateurs en renforçant les aides existantes** : aides financières (subvention, fiscalité, prêt...), facilitation foncière...

Au-delà de l'offre d'infrastructures, le **maintien voire le déploiement plus important des dispositifs d'aide et d'accompagnement en termes opérationnel et commercial est également à garantir**. Ces dispositifs doivent cibler directement les utilisateurs ou indirectement les opérateurs de transport comme les aides « à la pince » qui doivent être étendues au feeding (transbordement depuis de grands navires vers des plus petits).

L'État et le Conseil régional sont identifiés comme les interlocuteurs à privilégier, de façon coordonnée, en veillant à la combinaison avec les politiques d'aménagement des collectivités locales.

**Autres propositions.** Concernant le mode ferroviaire, une contrainte liée aux flux retours a été soulevée. A la différence du mode routier, plus agile, les trains de fret ne disposent pas fréquemment de flux retours suite à une livraison. Cela handicape lourdement les coûts d'exploitation et donc le prix pour les clients. Une **meilleure optimisation des flux et des offres** pourrait être une solution intéressante. Une bourse de fret ferroviaire a été évoquée comme cela se passe dans le mode routier. Sur des sujets plus techniques encore dans le mode ferroviaire : mise au gabarit P/400 entre Bordeaux et Poitiers et création d'une plateforme de cross docking ferroviaire sur la métropole bordelaise.

### 3 – Planifier la logistique à travers une politique territoriale d'aménagement logistique

Le report modal doit s'inscrire dans une politique territoriale d'aménagement logistique. Cela conduit notamment à insérer et connecter les infrastructures aux bons endroits (proximité des voies ferroviaires, fluviales ou des ports ; à proximité des marchés...) pour un service de qualité.

En lien avec l'objectif de « Zéro artificialisation nette » des sols, il est important de construire une **stratégie de planification logistique territoriale** et de recenser le foncier logistique disponible et adapté pour le réserver le cas échéant : friches industrielles existantes, installations terminales embranchées (ITE) non exploitées, mais aussi des nouveaux terrains répondant aux besoins logistiques multimodaux.





## Atelier « DÉCARBONATION ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE »

*Comment la filière transports / logistique peut-elle utilement contribuer à atténuer le réchauffement climatique, à réduire les tensions énergétiques et les crises sanitaires ?*

L'atelier a été animé par **Olivier HICEB** (FNTR) et **Kimberly REBET** (Logistic Low Carbon)

Il a réuni 29 participants.

En France, en 2021, le secteur des transports dans son ensemble est le secteur qui émet le plus de gaz à effet de serre (GES) générant 30 % des émissions nationales derrière l'agriculture, l'industrie manufacturière et la construction. Le transport routier seul représente 95 % des émissions du secteur des transports. Les poids lourds (terme qui désigne à la fois les camions, les bus et les cars) représentent 25 % des émissions du transport routier contre 15 % pour les véhicules utilitaires légers (VUL). Cette situation s'observe également au niveau européen.

### Les objectifs européens et nationaux

La Commission européenne a présenté une nouvelle stratégie de croissance durable dans tous les domaines d'action de l'UE et notamment les transports.

Cette stratégie, baptisée Pacte vert pour l'Europe (ou Green Deal), est assortie d'une feuille de route composée d'actions destinées à rendre l'Europe neutre sur le plan climatique d'ici 2050, le « Fit for 55 ». Celui-ci prévoit un objectif intermédiaire de réduction des émissions de GES de 55 % en 2030 par rapport à 1990. Cela signifie qu'il reste 2660 jours, pour réduire de 55 % nos émissions de GES.

S'il n'y a pas encore de traduction de cet objectif intermédiaire dans la réglementation française, la **Stratégie Nationale Bas-Carbone** (SNBC) constitue la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle prévoit aujourd'hui un objectif de réduction des émissions de GES de 40 % en 2030 par rapport à 1990.

**Dans ce contexte, le secteur du Transport routier de marchandises apparaît comme un acteur clé de la transition énergétique.**

Les transporteurs en sont pleinement conscients et sont d'ailleurs déjà engagés depuis de nombreuses années à travers différentes démarches ou actions de réduction de leurs émissions de GES et de polluants atmosphériques : le dispositif Objectif CO<sub>2</sub> du programme EVE, l'écoconduite et le renouvellement des flottes de véhicules. Toutefois au

regard des nouvelles réglementations environnementales, considérées comme de plus en plus contraignantes, la transition de l'utilisation de carburants fossiles pour la mobilité lourde vers l'utilisation de carburants alternatifs ou la mobilité électrique doit être accélérée.

### Un enjeu fondamental : la visibilité

Pour pouvoir réaliser cette transition énergétique, le principal enjeu est un besoin de visibilité sur l'avenir des énergies afin de pouvoir planifier et diriger les investissements des entreprises de transport, et notamment :

- Sur l'effectivité du développement de l'offre de véhicules à motorisations alternatives au gazole d'origine fossile mis sur le marché, son adéquation avec les différentes typologies d'usages des transporteurs, son coût ainsi que sur les délais de livraison au regard de la pénurie de matières premières ;
- Sur le déploiement des réseaux de distribution en énergie ;
- Sur l'accès à l'énergie :
  - La disponibilité et le coût des énergies alternatives ;
  - L'accès au réseau électrique haute tension pour les entreprises selon leur implantation géographique ;
- Sur les conséquences en termes d'organisation des flux logistiques et du parc de véhicules : une évolution des organisations de transport doit être envisagée en fonction des capacités et de l'autonomie des véhicules.
- Sur l'accompagnement financier à l'émergence de ces solutions. La transition énergétique pour le secteur du transport routier de marchandises engagera des ressources considérables, en investissements publics et privés. Elle ne pourra se concentrer sur un seul opérateur, en particulier les transporteurs. Tous les acteurs devront contribuer : des constructeurs aux énergéticiens, de l'État aux chargeurs, aux collectivités, sans oublier les consommateurs

eux-mêmes, sous peine de menacer la pérennité des entreprises et de porter atteinte au dynamisme économique d'un secteur qui contribue à la croissance française.

Pour répondre à cet enjeu de visibilité, les organisations professionnelles des transports routiers sont pleinement mobilisées et sont à l'initiative de l'organisation d'une large concertation à travers une « Task-Force », réunissant les transporteurs, les constructeurs de véhicules et les énergéticiens. En vue de décarboner le transport routier d'ici 2050, cette Task-force a pour ambition de parvenir à des trajectoires, partagées par les acteurs concernant le mix énergétique des ventes de véhicules lourds aux horizons 2025, 2030 et 2040.

## Les types d'enjeux identifiés pour la filière

### Transition énergétique des véhicules

- **Offre véhicules** pas ou peu adaptée à tous les secteurs – alimentaire, boissons, BTP
- **Difficulté à faire des choix** : manque d'informations factuelles, quelle énergie pour quel usage ? Quelle énergie privilégiée par la collectivité ?
- **Maillage du territoire en stations** d'avitaillement GNV/bioGNV et H<sub>2</sub> disparate

### Multimodalité

- **Cyclo** Manque de foncier logistique pour ELU et dernier/premier km à vélo
- **Fluvial** Aménagement des quais + manque d'identification de flux potentiels pour rentabilité

### Efficacité du transport

- **Manque d'aménagement de livraisons** manque d'aire de livraisons ou problème de disponibilité
- **Contraintes de circulation sur plages horaires restreintes** concentration des flux entre 10h et 12h, enjeu de l'attente de l'ouverture des commerces

## Des exemples d'initiatives et de bonnes pratiques

### Transition énergétique des véhicules

- 💡 **Des collectivités** ont passé leur flotte de bus / BOM en GNV ou hydrogène et ont ouvert une station publique
- 💡 **Outils d'aide à la décision** pour achats de véhicules : [Verdirmaflotte.fr](http://Verdirmaflotte.fr), application Transéco ZFE-m (InTerLUD)
- 💡 **Appel à projets** Mobilité bioGNV Nouvelle-Aquitaine, aides stations et véhicules
- 💡 **Task Force** Transition énergétique des Véhicules Lourds, publication d'une **feuille de route début 2023**

### Efficacité du transport

- 💡 **43 collectivités** sont engagés dans le programme InTerLUD pour optimiser le transport de marchandises en ville avec les professionnels

### Multimodalité

- 💡 **Expérimentation transport fluvial** Garonne Fertile en 2021 et oct 2022
- 💡 **Etude technique et financière pour la relance du fret fluvial** par la CC du Confluent et Coteaux de Prayssas (Lot-et-Garonne)

## Des initiatives et bonnes pratiques



### Le Programme EVE Engagements Volontaires pour l'Environnement – Transport et logistiques

Le [programme EVE](#) est un programme d'accompagnement des entreprises pour la réduction de l'impact énergétique et environnemental dans leurs activités de transport et logistique. Les entreprises s'engagent selon deux niveaux :

- La Charte de progrès, qui permet aux entreprises d'agir et d'améliorer durablement leur impact carbone. L'entreprise s'engage sur 3 ans à réduire ses émissions de GES et polluants atmosphériques ;
- Un Label qui valide l'atteinte d'un niveau de performance environnementale élevée en matière de réduction des émissions de GES.



### Le programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable (InTerLUD)

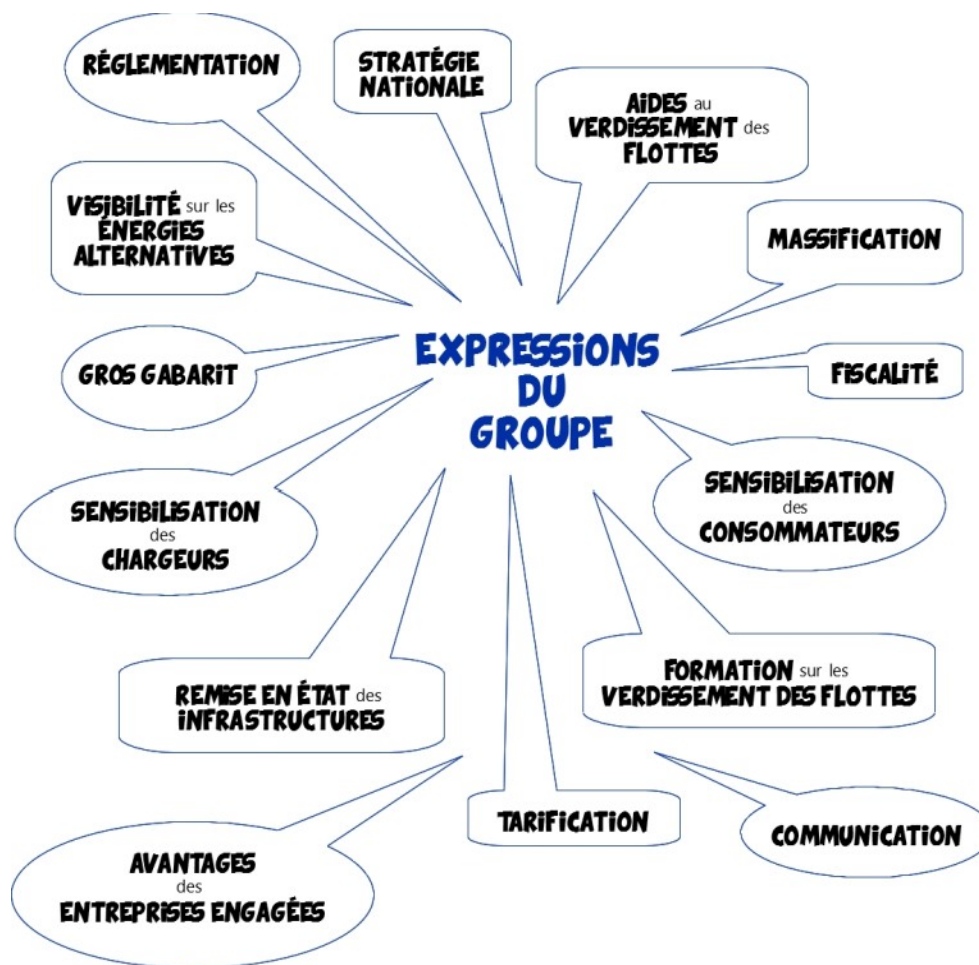
Dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE), le ministère de la Transition écologique a retenu, le 27 février 2020, le programme [Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable](#) (InTerLUD).

Porté par ROZO et Logistic-Low-Carbon, ce programme a pour vocation de créer des espaces de dialogue entre les acteurs publics et économiques dans l'objectif d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.

En Nouvelle-Aquitaine sont engagées dans cette démarche la Communauté d'agglomération (CA) du Grand Châtelleraut, la CA de La Rochelle, la CA du Grand Angoulême, Limoges Métropole, Bordeaux Métropole, le syndicat des mobilités Pays basque-Adour et Pau Béarn Pyrénées Mobilités. Les collectivités engagées dans cette démarche le font notamment dans un contexte de mise en place de zones à faible émissions – mobilité (ZFE-m) obligatoire ou volontaire et dans une volonté d'apaisement des centres-villes.

## Des pistes de propositions évoquées par le groupe

Suite aux constats, aux difficultés évoquées et aux partages des expériences et pratiques, plusieurs pistes de travail ont été exprimées par les participants du groupe.



## Les propositions d'actions prioritaires

### 1 – Avoir une visibilité sur la stratégie nationale sur les énergies renouvelables

Pour accompagner la décarbonation de la filière logistique et sa transition énergétique, les acteurs ont souligné la nécessité d'avoir une visibilité sur la stratégie nationale sur les énergies. Il s'agit de **connaître les objectifs fixés sur les énergies à utiliser afin de permettre aux entreprises et aux acteurs de la filière d'adapter leurs investissements au mieux.**

Pour cela, le groupe a proposé de s'appuyer sur les travaux de la Task Force et de communiquer sur leur feuille de route de décarbonation.

L'un des enjeux est **d'adapter les énergies utilisées en fonction des usages.** Il importe de mettre à disposition et de communiquer sur des outils d'aide à la décision pour l'achat de véhicules (ex : Verdirmaflotte, fiches Objectif CO<sub>2</sub>...). Cela permettra d'accompagner les entreprises sur le type d'énergie le plus adapté aux usages qu'elles en font, dans l'optique aussi de miser sur le mix énergétique.

### 2 – Identifier et mettre en place des dispositifs pour avantager les entreprises engagées dans des démarches de décarbonation

De nombreuses entreprises sont engagées dans des démarches volontaires visant à décarboner leurs activités. Le Programme EVE permet d'ailleurs à certaines d'entre elles de s'inscrire pleinement dans leur démarche de responsabilité sociétale des entreprises. Certains chargeurs et transporteurs sont encouragés à s'inscrire dans ces démarches vertueuses par leurs clients, les considérant comme un outil de référence et un gage de fiabilité.

Si ces démarches sont volontaires, elles n'en demeurent pas moins **des leviers opportuns pour répondre aux exigences écologiques et économiques de la filière qu'il convient d'avantager** : accompagnements tarifaires (ex : baisse de la tarification des péages pour les véhicules à faible émissions, gratuité d'accès au Marché d'Intérêt National tel que c'est le cas à Montpellier pour les transporteurs chartés Objectifs CO<sub>2</sub>), dispositif d'accompagnement ID4Car, etc. Il s'agit également de permettre aux entreprises de transports engagées d'accéder plus facilement aux appels d'offres et aux contrats publics privés grâce à leurs efforts en matière de transition énergétique.

#### Autres propositions.

**Sensibiliser et astreindre les chargeurs** à déclarer leur Bilan Carbone en Scope 2 (émissions indirectes liées aux consommations énergétiques) et Scope 3 (autres émissions de GES indirectes), en plus des Scope 1 (émissions directes) et en les impliquant dans le choix du transport (s'appuyer sur Fret 21).  
**Sensibiliser les consommateurs** en les informant sur le poids CO<sub>2</sub> des différents modes de livraisons, en leur proposant des offres de livraisons normales et offres dites « vertes », en les sensibilisant sur le principe du « juste à temps » et la réalité de la multiplication des retours « gratuits ».

### 3 – Travailler sur la fiscalité pour avantager les énergies alternatives

Afin d'accompagner le développement des énergies alternatives dans le transport de marchandises et la logistique, des dispositifs d'aides financières nationaux et locaux existent. Par exemple, le bonus et la prime à la conversion ont été renforcés pour les véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables dans le cadre de France Relance. Il importe de bien faire connaître les aides disponibles auprès des entreprises pour le verdissement de leur flotte.



Si les aides financières doivent pour certaines être renforcées, d'autres pistes devraient être explorées pour accompagner les entreprises, en particulier les TPE. **La fiscalité ou la tarification incitatives (tarification des péages pour les véhicules roulant avec des énergies vertes,...) pourraient être des leviers qui permettraient de concilier efficacité économique et écologique.**



## Clôture de la conférence

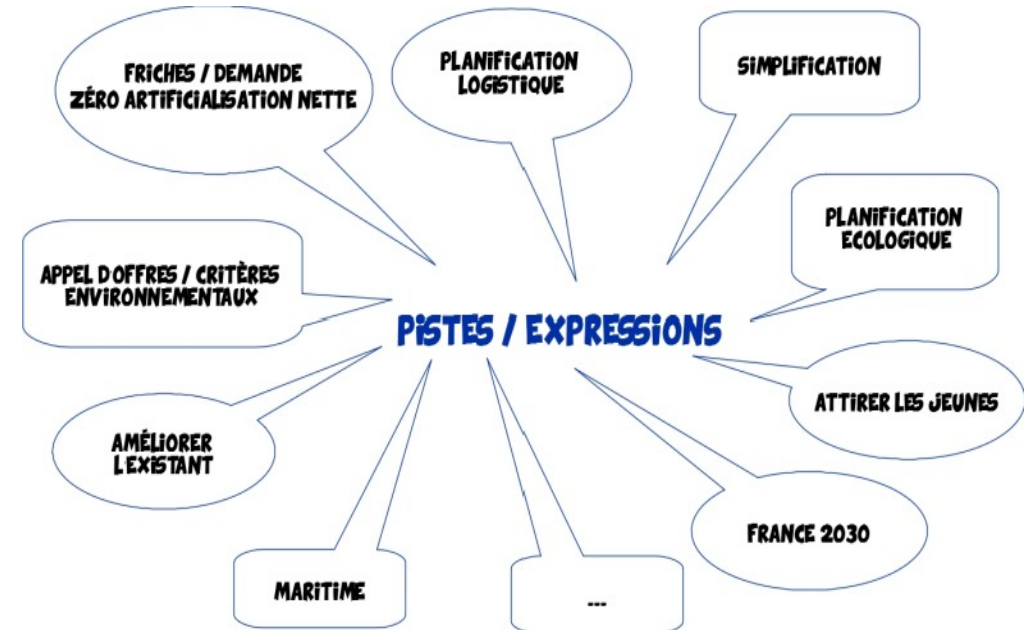
par Christian MARIE, directeur délégué de la DREAL Nouvelle-Aquitaine

Près de 150 personnes ont participé à cette conférence régionale de la logistique.

Au nom de l'équipe d'organisation qui réunissait les services de la DREAL, de la DREETS, le Conseil régional et l'observatoire régional des transports, les remerciements s'adressent à l'ensemble des participants à cette journée :

- les personnes qui sont intervenues durant la matinée et qui ont permis à chacun de comprendre la situation de la filière logistique aujourd'hui dans notre région, ses enjeux et les défis à relever à partir de leurs analyses, leurs retours d'expérience et leurs témoignages ;
- les animateurs des quatre ateliers thématiques de l'après-midi, qui se sont fortement investis dans leur préparation, dans l'optique de faire émerger des pistes de travail au regard des enjeux ;
- l'animateur de la conférence, M. Stepler, qui a fait de cette journée un moment dynamique et riche sur le fond des débats sur la forme ;
- et tous les acteurs présents dans la salle, entreprises, transporteurs, chargeurs, opérateurs de transports, organismes de formation, collectivités, établissements publics, structures d'accompagnement, etc.

Plusieurs propositions sont ressorties des ateliers. Il est important qu'il y ait des suites à cette conférence et que l'écosystème de cette journée perdure. Une synthèse de la journée et de ce qu'il en ressort sera rédigée adressée aux ministères qui pilotent la démarche au niveau national.



Cette conférence a permis de faire émerger des attentes dans plusieurs domaines, mais également des pistes de travail à analyser, à approfondir, voire à expérimenter et mettre en place. L'équipe d'organisation va analyser les propositions prioritaires ressorties des ateliers pour identifier les meilleurs moyens de mise en actions. Ce type de rencontres a vocation à être réitérée dans un à deux ans.

## Rappel des propositions d'actions prioritaires ressorties des quatre ateliers thématiques

### Atelier « Planification et logistique »

- Impliquer les professionnels de la logistique dans la planification ;
- Disposer d'un observatoire des friches accessible et mis à jour ;
- Faciliter les procédures pour les entreprises.

### Atelier « Mieux recruter »

- Valoriser les métiers des transports et de la logistique dans une campagne médiatique nationale ;
- Identifier les pratiques inspirantes ;
- Avoir une offre d'emploi attractive.

### Atelier « Multimodalité et report modal »

- Créer et stimuler une communauté d'intérêts clients / opérateurs au niveau du territoire ;
- Inciter au report modal par un accompagnement tourné vers les clients et vers l'opérateur ;
- Planifier la logistique à travers une politique territoriale d'aménagement logistique.

### Atelier « Décarbonation et transition écologique »

- Avoir une visibilité sur la stratégie nationale sur les énergies renouvelables ;
- Mettre en place des dispositifs pour avantager les entreprises engagées dans des démarches de décarbonation ;
- Travailler sur la fiscalité pour avantager les énergies alternatives.

## Remerciements à l'ensemble des participants et des intervenants

## Liste des participants

<b>AMBROGIO Alberto</b>	Ambrogio transports	<b>ANDRES Christophe</b>	SCoT du Bergeracois
<b>ANTONELLI Stéphanie</b>	SNCF Réseau	<b>ARTAUD Frédéric</b>	DDT 16
<b>ATTAGNANT Benoît</b>	Ville d'Angoulême	<b>AUDINEL Frédéric</b>	AFTRAL
<b>AUGE Caroline</b>	OTRE Pays de l'Adour	<b>AUGUSTIN Olivier</b>	Lycée des Métiers Jean-Albert Grégoire
<b>BALLION Corinne</b>	Lycée Pro. Philippe Cousteau	<b>BARDON William</b>	Lycée Pro Jean Moulin - Thouars
<b>BARON Bruno</b>	Alpha Rh	<b>BELLANGE Vincent</b>	GCA
<b>BESCOND Alain</b>	Transports Baudouin	<b>BIDOUX Pierre-Emile</b>	INSEE
<b>BILLON Dominique</b>	Carrières Roy	<b>BODIN Stéphanie</b>	CC Haut Val-de-Sèvre
<b>BOGIATTO Fabienne</b>	DREAL NA	<b>BOUCHER Bruno</b>	ID4CAR
<b>BOUISSOU Martial</b>	ENEDIS	<b>BOUTENEGRE Patrick</b>	Conseil régional Nouvelle-Aquitaine
<b>BRAUN METZGER Caroline</b>	FNTR Poitou-Charente	<b>BRUEL Yannick</b>	OPCO Mobilités
<b>BRUN Ludovic</b>	Transports Gauthier SAS	<b>BURDON Audrey</b>	CA Grand Angoulême
<b>CARLESSO Mathieu</b>	CA Grand Cognac	<b>CARRE Bruno</b>	DREAL NA
<b>CAMBONE Christine</b>	STEF	<b>CHANIOL Léana</b>	MIDIPILE Mobility
<b>CHARRIER Alain</b>	La Poste	<b>CHAUVIERE LE DRIAN Tanguy</b>	TRANSCO
<b>CIRET Patricia</b>	Lycée Pro Jean Moulin - Thouars	<b>CORBIAT Serge</b>	SAS Transport Corbiat frères
<b>CORNIER Pierre</b>	AMLPL – Maritime KUHN	<b>COUGARD Yvan</b>	La Poste

<b>COUPE Tatania</b>	Lycée des Métiers Jean-Albert Grégoire	<b>COURTY Joëlle</b>	DREAL NA
<b>COUSTETS Frédéric</b>	CEVA Santé Animale	<b>CROQUEFER Franck</b>	Carrières de Thiviers
<b>CUISINIER Françoise</b>	Lycée des Métiers Jean-Albert Grégoire	<b>CUYEU Sandrine</b>	MOBI AKADEMY
<b>DARRICADES Solène</b>	AUDAP	<b>DAVID Stéphanie</b>	Décathlon
<b>DELAGE Jean-François</b>	ISAAC de L'Etoile	<b>DELATTE Aline</b>	CA Grand Angoulême
<b>DEMEAUX Alexia</b>	Grand Port Maritime de Bordeaux	<b>DEMOLIN Marie</b>	Conseil régional Nouvelle-Aquitaine
<b>DEPECHER Clara</b>	OTRE Pays de l'Adour	<b>DESMOND Stéphanie</b>	Logistic Low Carbon
<b>DESMONTS Emilie</b>	GCA Trans	<b>DOUET Anthony</b>	SYBERVAL
<b>DUBOIS Simon</b>	MG Groupe	<b>DUBOJSKI Michel</b>	CC 4B Sud Charente
<b>DUFEIL Fabienne</b>	CA Grand Angoulême	<b>DUFEU Rodrigue</b>	PENA Logistic
<b>DUFRECHE Christelle</b>	DREAL NA	<b>DURAND Aurélien</b>	Pays de Saintonge Romane
<b>DURAND Frédéric</b>	OTRE 47	<b>DURIEC Violaine</b>	Conseil régional Nouvelle-Aquitaine
<b>DUZELIER Michel</b>	DREAL NA	<b>EL ACHKAR Hicmat</b>	MG Groupe
<b>ESCALE Pierre</b>	DREAL NA	<b>FAILLY Céline</b>	CA Grand Périgueux
<b>FAIVRE Corine</b>	ARACT NA	<b>FAUCON ROSSINELLI Sophie</b>	Ville de Gond Pontouvre
<b>FAURE Pascale</b>	OTRE Dordogne-Limousin	<b>FAYOLA Olivier</b>	CCI Bayonne
<b>FISHER Reuben</b>	The Shift project	<b>FORGERON Isabelle</b>	Lycée des Métiers Jean-Albert Grégoire
<b>FORNEL Jean-Pierre</b>	SAS Fornel Frères	<b>FRANCESCHETTI Cécile</b>	SM SCoT Pays Basque et Seignanx
<b>GACEM Smail</b>	Croix-rouge Insertion	<b>GALLIENNE Lætitia</b>	ISSAC de l'Etoile

<b>GEOFFROY Olivier</b>	FRET SNCF	<b>GOUIN Jean-Baptiste</b>	Port Atlantique La Rochelle
<b>GREGOIRE Corinne</b>	Lycée des Métiers Jean-Albert Grégoire	<b>GRIMAUD Francis</b>	Union Maritime de La Rochelle
<b>HESSE Véronique</b>	ECOCO2	<b>HICEB Olivier</b>	FNTR
<b>HORBETTE Laurent</b>	AFILOG	<b>HUBERT Romain</b>	Maison Courvoisier
<b>HURTREZ Emmanuel</b>	CCI Charente-Maritime	<b>JACQUELIN Antoine</b>	AREC
<b>JORQUERA Fabien</b>	STEF transport Bordeaux-Bègles	<b>JOYEUX Kim</b>	Logistic Low Carbon
<b>KLAJA Christine</b>	Université de Bordeaux	<b>LABORDE Amélie</b>	SMASP – SCoT Seuil du Poitou
<b>LAFONT Karine</b>	CA Grand Périgueux	<b>LAGANE Jean-François</b>	NESTLE WATERS
<b>LANGÉ Sébastien</b>	Rail développement	<b>LECLERC Gilles</b>	DREAL NA
<b>LEDOS Bruno</b>	CA Royan Atlantique	<b>LEMAIRE Jacques</b>	La Poste
<b>LEON Yannick</b>	Lycée des Métiers Jean-Albert Grégoire	<b>LINDREC Yann</b>	DREETS NA
<b>LOCQUENEUX Grégory</b>	C-Logistics	<b>LODIE Vanessa</b>	Conseil régional Nouvelle-Aquitaine
<b>MARES Lydie</b>	AFTRAL	<b>MARTIN Olivier</b>	AFT Transports & Logistique
<b>MARTIN Nicolas</b>	Conseil régional Nouvelle-Aquitaine	<b>MARTY Pascal</b>	CCI Bayonne – Port de Bayonne
<b>MAUBERT-SBILLE Karine</b>	Cerema	<b>MAURICE Noël</b>	Grand Port Maritime de Bordeaux
<b>MAUTRAY Wilfrid</b>	Of Course Transport	<b>MAZIERES Bénédicte</b>	SNCF Réseau
<b>MENARD Nicolas</b>	Part Atlantique La Rochelle	<b>MESNILDREY Audrey</b>	IZARET
<b>MOMPION Alicia</b>	DDT24	<b>MONTAUZE Pierre</b>	GRDF
<b>MORANÇAIS Stéphane</b>	DREAL NA	<b>MOREAU Sylvie</b>	SIEPAL

<b>MORVAN Loïc</b>	Martell (Pernaud-Ricard)	<b>NOBLE Nathalie</b>	AFTRAL
<b>NORGEUX Fabrice</b>	CARSAT Aquitaine	<b>OTERO Xavier</b>	Carrières de Thiviers
<b>PEREIRA Kevin</b>	Interface Transport	<b>PREVOT Laure</b>	CCI Nouvelle-Aquitaine
<b>PUHARRE Franck</b>	TLF Sud-Ouest	<b>RAHAIN William</b>	Téréga Solution
<b>REBET Kimberly</b>	Low Carbon Logistic	<b>RIGOLOT Alexandre</b>	Carrières Roy
<b>RIO Lydia</b>	AFT Transport & Logistic	<b>SADDIK Foued</b>	DREAL NA
<b>SALOME Anne</b>		<b>SAUQUET Alois</b>	Transports Baudoin
<b>SAUVINET Patrick</b>	Pays Isle en Périgord	<b>SERRUS Laurent</b>	SGAR Nouvelle-Aquitaine
<b>SILL Mathilde</b>	EPFNA	<b>SOULET de BRUGIERE François</b>	AUTF Nouvelle-Aquitaine
<b>TROUVE Benoît</b>	MIDIPILE	<b>VAINQUEUR Eléonore</b>	DREAL NA
<b>VERGNAUD Philippe</b>	CA Grand Angoulême	<b>VERNEY Camille</b>	Pays de Saintonge Romane
<b>VIARD ROVIRA Cindy</b>	ORT Nouvelle-Aquitaine	<b>VIRON Céline</b>	Port Rochefort - Tonnay-Charente
<b>WALKER Grégory</b>	PANATTONI	<b>WINTER Charlotte</b>	Décathlon Logistique
<b>XIMENES Pascal</b>	ISAAC de L'Etoile		

## Liste des sigles

<b>APE</b>	Activité principale exercée	<b>DREETS</b>	Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités	<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>ARACT</b>	Association régionale pour l'amélioration des conditions de travail	<b>ENAF</b>	Espace naturel, agricole et forestiers	<b>PLUi</b>	Plan local d'urbanisme intercommunal
<b>AUDAP</b>	Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées	<b>EPCI</b>	Établissement public de coopération intercommunale	<b>SRADDET</b>	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
<b>AUTF</b>	Association des utilisateurs de transport de fret	<b>FNTR</b>	Fédération nationale des transports routiers	<b>SCoT</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>CARSAT</b>	Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail	<b>GES</b>	Gaz à effet de serre	<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>CEE</b>	Certificat d'économie d'énergie	<b>ICPE</b>	Installation classée pour la protection de l'environnement	<b>TLF</b>	Union des entreprises transport et logistique de France
<b>CEREMA</b>	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	<b>INSEE</b>	Institut national de la statistique et des études économiques	<b>TPE</b>	Très petite entreprise
<b>CILOG</b>	Comité interministériel de la logistique	<b>ITE</b>	Installation terminale embranchée	<b>TRM</b>	Transport routier de marchandises
<b>DAAC</b>	Document d'aménagement artisanal et commercial	<b>OPTL</b>	Observatoire Prospectif des métiers et des qualifications dans les Transports et la Logistique	<b>ZAN</b>	Zéro artificialisation nette
<b>DAACL</b>	Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique	<b>ORT</b>	Observatoire régional des transports		
<b>DREAL</b>	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement	<b>OTRE</b>	Organisation des transports routiers européens		

# Ressources - Documentations

## Au niveau national

Comité interministériel de la logistique - CILOG

France Logistique

AFILOG

The Shift Project

Programme InTerLUD sur la logistique urbaine

Programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement)

Fédération nationale des SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)

Stratégie nationale logistique, décembre 2022

Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire, 2021

Stratégie nationale portuaire, janvier 2021

Observatoire national de la logistique

Outil **Cartofriches** administré par le CEREMA

Ministère de la transition écologique, **Données nationales sur les transports et la logistique**

## Au niveau régional

Direction régionale de l'aménagement, de l'environnement et du logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine

Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) Nouvelle-Aquitaine

Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

Observatoire régional des transports (ORT) Nouvelle-Aquitaine

AFT Transport et logistique Nouvelle-Aquitaine

Agence régionale pour l'amélioration des conditions de travail (ARACT) Nouvelle-Aquitaine

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) Sud-Ouest

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Nouvelle-Aquitaine

Feuille de route **Néo Terra**, Conseil régional Nouvelle-Aquitaine

Présentation détaillée sur **la filière logistique en Nouvelle-Aquitaine**, INSEE

Présentation détaillée de l'**AUDAP sur la logistique et les interfaces logistiques**

## Publications

Fédération nationale des agences d'urbanismes, *Logistique : des grands corridors au dernier kilomètre*, 2022

The Shift Project, *Assurer le fret dans un monde fini*, 2022

Ministère de la transition écologique, *Observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques*, 2021

Ministère de la transition écologique, *Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015*, 2017

CEREMA, *Les entrepôts et plates-formes logistiques en France métropolitaine. Travaux exploratoires*, 2016

DREAL, *Étude sur la Valorisation des Installations Terminales Embranchées en Poitou-Charentes*, 2016

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Gironde, *Approche territoriale de la logistique en Gironde*, 2016

CERTA, *Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine*, 2015

