



**Schéma logistique
de la métropole Nantes/Saint-Nazaire**

**Actes du
Séminaire de travail**

**jeudi 21 février 2013
Cité des congrès de Nantes**

Toute correspondance doit être adressée à :
Monsieur le Président du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
2, cours du champ de Mars 44923 Nantes cedex 9
www.nantessaintnazaire.fr

INTRODUCTION

Le séminaire de travail sur le schéma logistique de la métropole Nantes Saint-Nazaire a réuni près de 90 participants le jeudi 21 février 2013 et constituait une des étapes de la mission d'études menée par le Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire.

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole Nantes Saint-Nazaire approuvé le 26 mars 2007 appuie son projet sur les politiques sectorielles volontaristes des intercommunalités en matière de développement économique à travers le soutien des activités existantes ou le développement de nouvelles activités. Le SCOT vise à garantir la cohérence et la répartition équilibrée : par la constitution de réserves foncières notamment. La filière industrielle est identifiée comme pôle d'excellence à l'échelle du territoire avec un effet d'entraînement sur d'autres secteurs d'activités.

L'excellence portuaire et logistique est également identifiée. Les partenariats entre le Grand Port maritime et les collectivités étaient identifiés comme étant à développer en 2007.

Le développement des fonctions logistiques de la métropole constitue un chapitre du SCOT qui prévoit de :

- > **Proposer une offre logistique adaptée privilégiant l'inter modalité, impliquant la mise en place d'une offre foncière cohérente.**
- > **Soutenir la logistique portuaire en protégeant les sites industrialo-portuaires existants du Port, et en développant le transport sur barges dans l'estuaire**

La mission d'études lancée fin 2011, confiée au bureau d'études SAMARCANDE, représenté par Philippe Duong et son équipe, a pour objectif de **hiérarchiser les actions à mettre en œuvre pour permettre le développement des activités logistiques sur le territoire métropolitain, dans le cadre d'une stratégie partagée**, en affirmant les ambitions suivantes :

- améliorer les conditions d'accueil et d'activités des entreprises logistiques
- optimiser et concilier la circulation des flux logistiques / déplacements de personnes
- conforter ou renforcer les fonctions logistiques portuaires, ferroviaires et fluviales
- favoriser les reports modaux sur des transports réduisant l'impact sur l'environnement

L'objectif de la matinée était de réunir les acteurs de la logistique, collectivités, organismes publics, industriels, chefs d'entreprises, qui sont confrontés aux problématiques soulevées par la logistique sur le territoire du Pôle métropolitain.

Sur la base d'un diagnostic et du recensement des projets établis, 3 ateliers ont été menés, articulés autour de deux ou trois questions-clés :

- Atelier 1 : L'excellence logistique au service de l'économie et des entreprises de l'estuaire de la Loire
- Atelier 2 : Un aménagement durable et structuré de la logistique
- Atelier 3 : Une connexion au monde et aux autres pays européens

ATELIER N°1

L'excellence logistique au service de l'économie et des entreprises de l'estuaire de la Loire

L'essentiel

Une logistique depuis longtemps intégrée à la démarche industrielle des entreprises locales

Un questionnement du modèle économique des ports par rapport aux exigences des industriels.

La nécessité d'une meilleure synergie entre l'aménagement du territoire et les besoins logistiques des entreprises

Des structures collaboratives présentes et actives qui constituent un atout

Une volonté de faire des acteurs : la question logistique est une évidence

Les enjeux

- Conforter la compétitivité de l'industrie, qui dépend fortement de l'excellence logistique

- Valoriser la logistique complexe et celle des grands ensembles mécaniques, marque de fabrique de l'industrie du pôle métropolitain (constructions aéronautique et navale), qui peut être déclinée pour le développement d'activités nouvelles (EMR...)

- Favoriser le lien entre l'activité productive, la mer et le port

- Soutenir les initiatives et actions originales, collaboratives entre entreprises industrielles, articulées avec l'intervention des prestataires logistiques eux-mêmes outils du développement industriel

Cet atelier, animé par Philippe Duong, directeur de Samarcande et dont le rapporteur est Nicolas Terrassier, directeur de l'ADDRN (Agence d'urbanisme de la région nazairienne), assisté par Sophie Saupin, chargée de mission à la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), a d'abord mis en valeur, au travers d'une **présentation introductive**, le lien étroit entre la compétitivité industrielle et l'excellence logistique recélée notamment par

les entreprises du pôle métropolitain, en particulier dans les industries de moyens de transport, de l'énergie, mais aussi de l'agro-alimentaire ou de la mécanique. Une autre donnée clé est la forte interaction entre l'activité industrielle et l'activité portuaire qui constitue un atout considérable pour les productions traditionnelles reposant sur la production bord à quai ou proche des quais (construction navale, moteurs, aéronautique, agro-alimentaire, énergie...), comme pour les activités en devenir, comme les énergies

marines renouvelables (EMR). Enfin, l'existence de pratiques de coopération et de partenariats logistiques, tant au travers des relations de co et sous-traitance entre entreprises, que dans un cadre associatif ou institutionnel (Pasca, Néopolia, IRT, EMC2...) donne une substance particulière à la logistique du Pôle métropolitain, même si la dimension logistique n'est sans doute pas assez valorisée.

Plusieurs enjeux majeurs apparaissent : conforter la compétitivité de l'industrie, qui dépend fortement de l'excellence logistique, valoriser la logistique complexe et celle des grands ensembles mécaniques, marque de fabrique de l'industrie du pôle métropolitain (constructions aéronautique et navale), qui peut être déclinée pour le développement d'activités nouvelles (EMR...), favoriser le lien entre l'activité productive, la mer et le port, soutenir les initiatives et actions originales, collaboratives entre entreprises industrielles, articulées avec l'intervention des prestataires logistiques eux-mêmes outils du développement industriel. Des pistes de réflexion autour desquelles pourrait se développer la logistique industrielle émergent et notamment :

- L'amélioration de la logistique des filières comme relais aux industries cycliques.
- La poursuite de la diversification et la mise en commun des savoir-faire, notamment à travers des structures comme Néopolia.
- Le développement des constructions nouvelles en mer à partir du savoir-faire de STX.
- La valorisation des compétences logistiques sur les nouveaux matériaux (avec l'IRT).
- Le développement des biocarburants, avec les diversifications pour la raffinerie de Donges.
- La construction d'un complexe industriel autour des EMR.

La première partie du débat est constituée par des interventions spontanées des

participants autour des problématiques logistiques métropolitaines.

Parmi les thématiques développées, celle de **la logistique et de l'industrie** est clairement abordée. La logistique est depuis longtemps intégrée à la démarche industrielle des entreprises locales, notamment STX ; leur spécialisation dans le « lourd » et le complexe implique que les enjeux de la logistique ont un fort impact sur le coût. L'importance de la mutualisation apparaît, pas simplement au niveau des zones, mais surtout des moyens, de la maintenance, car les entreprises utilisent des équipements coûteux et sont confrontées à des cycles d'activité erratiques. Il faut donc que dans les moments creux, les frais fixes ne soient pas trop élevés. Par exemple, plusieurs industriels ont des problèmes de produits dangereux et des prix d'assurance croissants. On pourrait ainsi créer un site mutualisé pour stocker ces produits dans les conditions avantageuses. Les entreprises ont aussi besoin d'outils d'anticipation ; ainsi, les donneurs d'ordres veulent de moins en moins s'engager et les investissements sont donc difficiles à faire par manque d'anticipation. Il faut absolument qu'ils comprennent (notamment dans EMR) que les territoires ont besoin de temps pour se préparer et faire les investissements adaptés.

La question **du port et de l'industrie** a également mobilisé une partie des débats ; les industriels reconnaissent qu'il y a un problème du modèle économique des ports par rapport aux exigences des industriels. En effet, les ports ne sont pas financés pour « faire de l'industrie » et leur vocation, au travers d'investissements très lourds est de « faire transiter de la marchandise, de recevoir des navires », alors qu'ils n'arrivent pas à se rémunérer sur l'activité industrielle. Cela pose également le problème des pratiques logistiques qui entraînent un stockage « mort » au bord de l'eau dans des zones qui ont été renforcées pour faire du transit de marchandises. Il faut au contraire utiliser des zones plutôt le long des autoroutes ou des voies ferrées à l'intérieur des terres.

La question de la **logistique et du territoire** donne lieu à plusieurs interventions, notamment d'industriels pour qui il faudrait une meilleure synergie entre l'aménagement du territoire et les besoins logistiques des entreprises. Il faut certes de l'excellence technologique, mais la logistique est indispensable à la compétitivité, notamment lorsque les chaînes d'approvisionnement sont éclatées entre de nombreux acteurs répartis sur le territoire. Par ailleurs, une question stratégique est posée : la priorité, au regard des atouts industriels et des besoins propres de la métropole, est-elle de faire que l'outil logistique soit à sa disposition ? Ou considère-t-on qu'il faut faire encore venir des fonctions logistiques exogènes, ce qui apporterait de la valeur ajoutée, mais qui consommerait beaucoup d'espace ? Il ne faut plus raisonner sur la logistique au niveau d'un département ; c'est au minimum au niveau d'une région, voire du Grand Ouest qu'il faut raisonner. Dans cet esprit, plusieurs territoires insistent sur le fait qu'il ne faut pas restreindre la réflexion uniquement à Nantes et Saint-Nazaire, mais l'élargir aux territoires voisins. A l'Est, le Pays des Mauges et le Choletais sont très industriels et exportateurs, mais considèrent que Nantes est un « verrou ». Au Sud, plus près du Pôle métropolitain, le Pays-de-Retz est concerné par deux projets identifiés : l'extension de la zone d'activité D2A et le développement des énergies marines renouvelables sur le site du Carnet ; le SCoT du Pays-de-Retz doit y être approuvé en juin, et les élus souhaitent se lancer dans une étude de stratégie économique et logistique. Elle traiterait en particulier de la localisation des implantations des activités industrielles au regard de leurs exigences logistiques et de la nécessaire réduction de la consommation d'espace. La problématique logistique n'est pas réductible aux limites administratives, mais un schéma logistique métropolitain n'a de compétence territoriale que sur son propre périmètre.

L'importance des **structures collaboratives** sur le territoire a été soulignée. L'IRT est le poids lourd du développement de la recherche

technologique, mais se concentre sur le développement technologique, la logistique n'étant pas identifiée comme un axe stratégique. C'est en effet un domaine pour lequel il est difficile d'obtenir des financements, parce que ce secteur ne fait pas d'emblée de la recherche amont, mais travaille plutôt sur l'intégration et l'utilisation collaborative de solutions développées plus en amont, ce qui est plutôt considéré comme une résultante. Tant qu'il s'agit de modèles mathématiques, les choses sont possibles, mais dès qu'il s'agit d'aborder des aspects collectifs avec des solutions innovantes, mais ne relevant pas de la recherche fondamentale, cela semble beaucoup plus compliqué.

Les discussions de l'atelier se structurent ensuite autour de quatre questions :

Première question : comment la logistique peut rendre plus compétitive l'industrie de la métropole et être le vecteur d'un nouveau modèle industriel et de nouvelles filières ?

Airbus Industrie optimise sa logistique en utilisant plusieurs modes de transport, la route, l'avion, la terre, le fer et la mer pour améliorer sa supply chain car la logistique est un facteur important d'économies et de performance économique ; en raison de leur valeur, moins les marchandises sont immobilisées sur un transport, plus l'impact financier est faible. Airbus essaye de rendre son outil industriel performant en minimisant l'impact sur les territoires, en particulier entre Nantes et Saint-Nazaire, en utilisant la voie d'eau, même si la barge fluviale coûte huit fois plus cher et est huit fois plus polluante qu'un transport routier. Mais d'autres flux viennent d'autres usines mondiales indépendamment des deux usines Airbus du territoire, d'où l'intérêt de garder la piste aérienne industrielle. Cet aspect est confirmé par l'usine Aérolicia, en Picardie qui a bénéficié d'une nouvelle piste industrielle et est passée de 1000 à 1 450 personnes. Vu du siège d'un groupe mondial, une usine qui n'a pas de piste voit son image affaiblie. Le site de Saint-Nazaire, dispose de tous les équipements

nécessaires et bénéficie de la présence de tous les modes. A Nantes, la question n'est pas le maintien d'une piste pour Airbus, mais d'une piste pour un pôle industriel aéronautique.

STX joue un rôle actif dans la filière EMR, qui est un enjeu très important pour le territoire. En termes logistiques, les enjeux sont colossaux : pour une éolienne posée en mer, la fondation pèse 1 200 à 1 300 tonnes, avec la pièce intermédiaire, le mât pèse 300 tonnes. Au total, cela représente au moins 1500 tonnes d'acier par éolienne, un parc d'une centaine d'éoliennes équivaut donc à 150 000 tonnes d'acier, 300 000 pour deux parcs comme cela est envisagé. Le chantier de Saint-Nazaire, est capable de sortir 60 000 tonnes d'acier par an pour les paquebots ; c'est donc au minimum cinq fois la capacité logistique actuelle d'acier qu'il faudra gérer, d'autant que STX vise d'autres marchés, peut-être plus importants. Sur la base d'une centaine de fondations par an, (150 000 tonnes par an), STX devra plus que doubler sa capacité. Les châssis des nacelles pèsent 200 tonnes d'acier, et Alstom parle de 50 à 100 nacelles par an, ce qui signifie plusieurs milliers de tonnes supplémentaires. Des usines de fabrication d'hydroliennes ou de systèmes houle-moteurs pourraient également s'installer dans le secteur et il serait dommage qu'elles y renoncent en raison de problèmes logistiques (plusieurs dizaines de milliers de tonnes d'acier par an). Cela vaut aussi pour d'autres segments relatifs aux EMR : matériaux composites, pales, habillage des nacelles ? Cela représente des enjeux considérables de transformation de l'acier, d'emplacement, de moyens de transport massifs (fer, mer) et de stockage, d'autant que pour l'acier, il faut acheter par lots importants. Cela nécessite que tous les acteurs locaux, industriels et collectivités anticipent. S'agissant des grands systèmes complexes, la mutualisation des moyens et une organisation qui va du moins lourd au plus lourd sont importantes. Pour la fabrication de navires, les objets les plus lourds sont sous le portique (1 400 tonnes), les sous-ensembles de 200

tonnes sont en bordure, les ensembles de 30 à 40 tonnes et les sous-ensembles de 4 à 5 tonnes sont stockés dans la périphérie. Le non-respect de cette règle « d'urbanisme industriel », induit des surcoûts et des dysfonctionnements majeurs, ce qui suppose de mutualiser et de réfléchir à une organisation autour des bassins.

Idéa est très présent sur le secteur de Saint-Nazaire et notamment auprès des gros industriels, où il est confronté à des contraintes techniques notamment pour faire entrer des bateaux dans le port de Saint-Nazaire, mais également liées à la privatisation et à la réforme portuaire. Pour le fer, il existe une réelle volonté, notamment chez Man Diesel qui manipule des masses d'environ 80 tonnes et qui souhaite que ses flux soient traités par ce mode, actuellement handicapé par des connexions ferroviaires peu commodes. C'est un frein important à l'optimisation des coûts logistiques, puisque tout ou presque se fait par camion. L'expédition, qui fonctionne bien, se fait par mer depuis Saint-Nazaire. Il existe également des contraintes de place et de surface, notamment pour les moteurs dont le stockage nécessite beaucoup de résistance (300 à 400 tonnes) ou pour Alstom Wind, qui monte en cadence et qui est confronté à ces difficultés récurrentes. Avec la remontée en charge des chantiers qui avaient libéré des surfaces pour d'autres industriels, ces derniers seront confrontés à la pénurie de surfaces disponibles pour stocker matières ou produits finis avant embarquement. Idéa traite également des produits plus traditionnels comme le vrac agroalimentaire, en manutention maritime, en déchargement et en chargement de navires et en stockage, avec des camions en amont et en aval et du ferroviaire. Là aussi, les contraintes d'espace et environnementales (PPRT) sont fortes. Il y a des incertitudes pour les investissements industriels, et notamment sur leur implantation, ce qui est un frein au développement de filières d'importation ou d'exportation maritime. Si Montoir n'est pas forcément le mieux positionné au niveau

national, les prestations de services connexes renforcent l'attractivité du port : investissement dans un séchoir de céréales, avec des possibilités de débouchés à l'export.

Deuxième question : comment mieux répondre aux besoins logistiques de la distribution, de la grande distribution et de l'e-commerce ?

Le Pôle métropolitain est un territoire démographiquement en essor ; la distribution, sous toutes ses formes va donc considérablement se développer. On assiste au repositionnement du commerce de proximité en ville, ce qui génère des problématiques nouvelles de **livraison en ville**, à Nantes Métropole qui est très active sur ce sujet puisque depuis quelques années, notamment auprès des commerçants de centre-ville (mutualisation intégrant des chaînes logistiques plus globales). Colis ou palettes, qui avaient déserté le centre-ville reviennent dans les cœurs de ville. Par ailleurs, **l'e-commerce** se développe d'abord du côté de la demande, au niveau des internautes (un travail sur les comportements d'achat des nantais est mené par l'Université pour la Chambre de Commerces et d'Industrie et Nantes Métropole). Du côté de l'offre, on trouve des opérateurs traditionnels (messagers, expressistes, poste) et des acteurs nouveaux du « dernier kilomètre ». Les modèles se cherchent et sont en expérimentation ; Nantes Métropole s'emploie à trouver des espaces mutualisés entre différents opérateurs. Enfin, il y a des e-commerçants qui travaillent à l'échelon planétaire (par ex un e-commerçant du jouet qui a démarré à Nantes mais qui est parti s'installer ailleurs dans une zone qui lui permettait d'avoir 18 000 m²).

La logistique de la grande distribution est bien connue avec de grandes plateformes comme celle de Système U (une des plus grosses concentrations en France : 200 à 300 000 m² sur l'agglomération nantaise).

Saint-Étienne-de-Montluc accueille la centrale d'achats du groupe Leclerc pour l'Ouest (120 000 m² d'entrepôts et un nouveau permis de construire demandé pour 9 000 m² supplémentaires). Les surfaces commerciales dans les villes n'ont plus la possibilité de stocker sur place et demandent à leur centrale de stocker davantage. Cela se traduit par la rotation plus importante de poids-lourds qui devient difficilement supportable ; mais ce site emploie 800 personnes. Il y a environ une quinzaine d'années, un embranchement ferroviaire lui a été imposé, et tous les jours un train complet entrainé dans l'entrepôt avec tous les liquides. Or un an plus tard, le transport ferroviaire s'est arrêté et désormais, tout passe par la route.

Dans la grande distribution, le nombre de **drives** est en perpétuelle augmentation, notamment dans l'Ouest, même si en raison du coût, c'est un modèle économique non rentable ; mais les grandes enseignes s'y lancent, car elles sentent que la rentabilité pourra être atteinte rapidement. De nouvelles formules sont envisagées, par exemple des dépôts de proximité, travaillant sans doute pour plusieurs magasins d'un même secteur. Ces nouveaux points à approvisionner, de taille plus modeste, prendront de la place dans le paysage. Il faut composer avec eux et imaginer comment cela peut évoluer. Déjà à Saint-Nazaire, des enseignes demandent d'installer des « drives relais » dans le commerce alimentaire, mais aussi dans l'électroménager (une ou deux demandes par mois). Il y aura un problème avec les documents d'urbanisme commercial car ces sites ne relèvent pas de la CDAC. Il y a peu de moyens, à part la pression foncière, pour les bloquer. Il faut essayer de contraindre non pas leur développement, mais leur localisation et faire en sorte qu'ils soient toujours liés à la présence d'un magasin, la réglementation ne permettant pas de les interdire. Il faut développer un travail de partenariat et de réflexion avec les grands distributeurs pour mutualiser ces sites.

Troisième question : où implanter les activités industrielles au regard de leurs exigences logistiques ?

Plusieurs questions soulevées dans les thèmes précédents convergent vers la question de la localisation. La logistique est une fonction qui va inévitablement se développer alors qu'il semble que tout le monde doit réticent à l'accueillir. Cela interpelle le département qui est l'initiateur des plus grands espaces d'activités nouveaux qui vont se mettre en place en Loire-Atlantique. Cette question de stratégie doit être posée et articulée entre le pôle métropolitain, le département, le Codela, les intercommunalités. Cet atelier, doit s'interroger sur la manière dont les opérateurs logistiques peuvent aussi contribuer à résoudre la question en optimisant leur propre logistique pour être moins consommateurs d'espace. Les questions d'espace se posent partout, mais sur le Pôle métropolitain, il y a un problème particulier de pénurie d'espace en même temps qu'une forte dynamique logistique. Comment les résoudre ?

La Loire-Atlantique est souvent sollicitée pour des **implantations de plates-formes logistiques** et se retrouve confrontée à des problèmes d'espace et de zones d'activités offrant des surfaces suffisantes. Pour un projet d'implantation, le ticket d'entrée avoisine les 10 hectares et, notamment le long des grands axes, il n'existe pas de zones d'activités pouvant répondre à cette demande. Au cours des années 2010-2011, plusieurs projets d'implantation sont partis vers l'agglomération angevine faute d'espace pour les accueillir. Dans les deux prochaines années, des produits vont sortir en Loire-Atlantique, **les écospaces** qui sont des parcs d'activités départementaux de 50 hectares, qui pourront ensuite être étendus à 150 hectares. Il est précisé que la vocation des écospaces n'est pas uniquement d'accueillir des activités logistiques, la condition d'implantation est d'avoir une surface minimale de 5 hectares, alors que les demandes pour des surfaces importantes

concernent essentiellement la logistique, les grandes entreprises industrielles demandant des surfaces importantes ne se tournent pas beaucoup vers la France. Les écospaces sont des réponses à l'implantation d'activités logistiques pour des besoins de la grande distribution, alors que jusqu'à présent, on ne pouvait pas y répondre de façon optimale dans l'agglomération nantaise en raison du prix du foncier trop élevé (35 à 40 €/m²), alors que dans les écospaces le prix sera plutôt de 20 à 25 €/m². Cette vision est contestée car cela va consommer beaucoup d'espace, les logisticiens recherchant de grands espaces à moindre coût et cela entre en conflit avec les lois du Grenelle, ce que les SCoT ont obligation de prendre en considération. Face aux contraintes environnementales et réglementaires, les logisticiens ne devraient-ils pas réfléchir à une autre organisation de leurs plateformes pour réduire les espaces et être innovants ? L'écospace de Grandchamp/Héric sera l'un des premiers à voir le jour, avant ceux de La Marne sur l'axe Nantes-Machecoul et de Vieilleville (qui suscite une interrogation sur la pertinence de sa localisation pour la logistique), sur l'autoroute Niort et Bordeaux.

Dans cet esprit, la logistique doit voir son image revalorisée car elle apparaît à tort comme une activité uniquement polluante, qui ne génère que très peu d'emplois et surtout, des emplois non qualifiés. La fourchette est en réalité de 10 à 200 emplois/ha, selon le type de logistique ; pour la logistique de la grande distribution, la fourchette est de 30 à 60 emplois/ha. Les territoires veulent avoir des emplois qualifiés alors que les emplois créés sont des emplois peu ou moyennement qualifiés, mais qui vont jusqu'au métier d'ingénieur. La création de ce type d'emploi correspond cependant à de réels besoins de la population, avec des possibilités de de souplesse ou d'aménagement d'horaires.

Le site du Carnet évoqué comme site de développement logistique pour les énergies renouvelables a à ce jour d'importants problèmes d'accès par la route (et le fer) et il

n'y a pas de projet, ce qui risque de poser un problème pour le développement d'une filière logistique.

Sur le territoire de Loire et Sillon, l'accueil des activités logistiques se heurte à l'importance des surfaces demandées par rapport aux emplois créés et au prix que ces entreprises sont prêtes à payer ; de même la demande est forte pour le stockage du matériel des entreprises de BTP.

Plus généralement Nantes/Saint-Nazaire doit assumer son ambition de métropole ouverte sur le monde et sert donc de drain pour toute la région. Il faut faciliter l'acheminement vers les très grosses entreprises qui créent de la valeur ajoutée sur l'ensemble du territoire ; leur implantation n'est pas neutre par rapport aux autres territoires.

La répartition des fonctions au regard de l'atout logistique de telle ou telle partie de notre territoire n'a pas été optimisée. Le fait qu'il y ait des stockages en bord à quai, alors qu'ils n'ont pas grand-chose à y faire et qui pourraient être implantés plus en arrière, nécessite de poser un diagnostic précis. Si l'on ne résout pas cette question de meilleure organisation et qu'en même temps, on accepte une logistique exogène, on risque d'affaiblir l'atout que constitue l'industrie locale. Un **schéma logistique métropolitain** est une première réponse et il semble important d'avoir une valorisation précise de cet aspect, charge ensuite aux différents acteurs de trouver la manière de le mettre en place. Comme dans le transport, une autorité de régulation ou d'organisation pourrait exister afin de permettre de franchir ces étapes ; le pôle métropolitain, voire l'inter-SCoT pourraient jouer ce rôle. Sans préjuger du niveau de détail du schéma, la démarche d'élaboration sera collaborative.

A cet égard, pour les dossiers relatifs à l'implantation de sites logistiques, les élus sont démunis et n'ont pas d'expertise, contrairement au commerce ; des décisions sont prises, mais sans en mesurer l'impact, notamment sur l'économie locale. Des réponses existent, comme le montre

l'exemple du projet de tour à palette de Leclerc à Saint Etienne de Montluc, pour lequel, pour éviter de consommer l'espace et pour faire un silo en hauteur, les élus ont imposé qu'il y en ait une partie enterrée.

S'agissant de **l'optimisation logistique aux chantiers navals** STX, la logistique doit réfléchir à la façon de consommer moins d'espace et d'en libérer. Certains pays comme Hong-Kong, le Japon, l'Allemagne, la Hollande sont dans l'optimisation permanente, parce qu'ils sont contraints par le foncier et sont obligés d'optimiser radicalement, alors qu'ici il y en a encore de la place ; mais pour cela il faut être créatif et investir, plutôt que d'accumuler des m² pour donner l'impression d'être puissant. Aujourd'hui, c'est l'inverse : c'est celui qui a peu de surface qui a le plus de matière grise. Concrètement, la hiérarchisation des localisations pour le stockage amont peut être optimisée. Le développement des énergies en mer à l'horizon des 20 ou 30 ans, implique l'anticipation des tonnes d'acier à approvisionner et à emmener en mer. Il faut aussi réfléchir aux « bases de repli », c'est-à-dire aux ports d'accueil. Quand on regarde la carte de l'Europe et la façade Atlantique-Manche avec Google Earth, on constate qu'il y a deux estuaires pour se protéger : Le Havre et Saint-Nazaire. En zoomant sur Saint Nazaire, des bassins exceptionnels existent dont le bassin C (400 mètres de long et 100 mètres de large) qui offre beaucoup de capacités, parce qu'on peut le mettre hors eau et donc y travailler à sec. Pour les EMR et d'autres activités, il faut concentrer autour des bassins les zones travaillant à fort investissement (grues, moyens de ripage...). Le plus lourd sera près du bassin, pour éviter un long temps de transport, puis le moins lourd et le très léger peut être installé en périphérie. Cette approche circulaire par rapport au poids est un premier axe de recherche. Ensuite, les « stocks morts » comme les tôles, doivent être établis dans des zones moins actives où personne n'habite. La démarche doit être la même pour les autres filières (auto, vrac agro-alimentaire, qui

nécessite d'être stocké à proximité, ou aéronautique qui a besoin de stockage temporaire...). Un schéma complet devrait prendre en compte les besoins des différentes filières qui ne sont pas les mêmes et la nécessité de grouper et dégroupier les produits en local, régional, national, selon les filières et aussi permettre que le fer et les autres modes y arrivent.

Un problème spécifique est posé concernant le fer ; Man demande un accès ferroviaire pour apporter ses blocs moteurs qui viennent d'Allemagne. Or, la desserte de Man passe par les chantiers STX, ce qui pose un problème de responsabilité et d'investissement. STX est prêt à se mettre autour de la table pour considérer tous ces éléments ; c'est typiquement le type de problématique micro-géographique qui doit être pris en charge collectivement sur le territoire, comme le port le fait avec le Réseau ferré portuaire (RFP) en organisant la gestion, l'exploitation et la maintenance des voies ferrées avec l'ambition de développer des connexions ferroviaires pour les différentes filières.

Quatrième question : comment mieux insérer la logistique comme fonction centrale des entreprises et des territoires dans les dispositifs de recherche, formation et développement économique, pôles de compétitivité, IRT, universités, structures collaboratives... ?

Désormais, on ne peut plus se contenter de dire : nous avons une carte, nous avons des zones et nous allons les remplir ; il faut développer de **l'ingénierie de l'implantation logistique** avec de l'intelligence, pour ne pas implanter n'importe quoi n'importe où ; il faut qu'il y ait une hiérarchisation industrielle et commerciale des fonctions logistiques et celle-ci s'articule avec les possibilités et les capacités locales. La France n'a jamais pratiqué le type de logistique hongkongaise ou néerlandaise, parce que jusqu'à présent, nous avons de l'espace, alors qu'aujourd'hui

nous en avons de moins en moins. La question posée pour le Pôle métropolitain est : comment cela va se traduire sur 2LE, sur le Grand Tourteau ou sur Savenay... ? Pour Savenay, il est clair qu'il y aura de la logistique si l'on développe une zone d'activités ; il faut donc définir quel type de logistique ?

Si la matière grise est très puissante au sein de la métropole, elle est encore insuffisamment valorisée dans la logistique ; bien que nous ayons des chercheurs de renommée nationale qui travaillent sur cette question, ils sont plus reconnus au niveau national qu'au niveau local, même si des collectivités comme Nantes Métropole valorisent leurs travaux (logistique urbaine).

Dans le cadre de structures du type Ouest Logistique ou Aslog, les chercheurs travaillent sur des approches trop ponctuelles, en particulier pour les entreprises, alors qu'il y a sûrement des domaines nouveaux à développer. Par ailleurs, les centres de formation et de recherche de la région en sciences de gestion, en sciences sociales et humaines, en sciences de l'ingénieur et en sciences des technologies de l'information et de la communication, travaillent intensément sur ces questions à tous les niveaux post-bac, au niveau régional, national et international. Il faudrait sans doute suivre le modèle des Pays-Bas où les centres de formation et de recherche travaillent intensément avec les entreprises et les organismes publics et privés. La question de la mutualisation et de l'optimisation du territoire est une thématique clé sur laquelle il est nécessaire de travailler.

Le Pasca est un groupement d'intérêt scientifique pluridisciplinaire qui associe un certain nombre d'entreprises et de prestataires logistiques avec l'ensemble des centres de formation et de recherche des différentes disciplines de la région et développe des accords avec des pôles de compétitivité (EMC2, Nov@log). Il a des projets dans différents secteurs : le bois, l'aéronautique, des initiatives sont organisées sur les risques dans les chaînes d'approvisionnement internationales. Dans ce

cadre, il ne faut pas oublier les PME-PMI et leur apporter des solutions logistiques performantes, notamment pour les moyens d'approvisionnement, les méthodes, les systèmes d'information et les moyens physiques, questions très liées à la recherche de pointe sur l'optimisation et la planification des flux. Un grand projet régional, Olasi [Optimisation des réseaux logistiques, stratégie d'achats et systèmes d'Information], est financé par la région des Pays-de-la-Loire et associe un certain nombre de laboratoires. Le Pasca travaille aussi à des projets nationaux comme le Predit : projet Fusion CO₂ pour l'optimisation des transports au service des chaînes logistiques (présentation de ces travaux le 16 mai après-midi), en collaboration avec des entreprises comme Danone et Système U Ouest.

Si l'IRT a développé une « roadmap » technologique dans laquelle l'aspect logistique ne figurait pas, il considère que le Pasca est le fer de lance du développement de la fonction logistique. Les travaux de l'IRT sur la réalité virtuelle ou sur l'usine du futur devraient nécessairement intégrer la logistique, d'autant qu'il est envisagé une troisième plateforme, appelée « site d'essais bord à quai » où on envisage de faire des essais de grosses turbines et où la problématique logistique est essentielle. Il incombe au monde de la logistique de venir camper sur ces différentes plateformes et de venir avec des projets ; dans ce cas, les oreilles de l'IRT, du pôle, de la région ou des institutions vont écouter. Dans ce contexte, et notamment celui des EMR, le Pôle métropolitain aurait intérêt à coopérer avec Le Havre où les problématiques sont semblables (estuaires de la façade Ouest, R&D sur les modèles mathématiques...) et que les deux territoires ne partent pas en guerre l'un contre l'autre.

Afin de développer une démarche d'anticipation il est nécessaire d'avoir des données quantifiées et des ratios qui sont plus parlants ; par exemple faire transiter 100 000 voitures en terminal roulier, crée 100 emplois, l'ambition du port de monter à 200 000

voitures induit 200 emplois. Ce sont les chercheurs qui doivent valider ces ratios.

Pour conclure, quelques idées qui résument la teneur des débats de cet atelier peuvent être avancées.

Premièrement, même si sur le terrain il peut exister des défiances (syndrome Nimby), formellement la plupart des acteurs actifs du pôle métropolitain veut du développement industriel, ou, en tous cas, peut s'y opposer formellement.

Deuxièmement, il y a consensus pour dire que ce territoire connaît une forte croissance démographique. Par conséquent, il faudra mécaniquement développer (quantitativement, mais surtout qualitativement) la logistique. Cette seconde affirmation n'est pas consensuelle, mais à ceux qui ne sont pas d'accord, on peut répondre qu'on ne peut y parvenir sauf à accepter de réduire la consommation.

Les deux jambes du système (production et consommation) font qu'il y a des besoins logistiques nouveaux. La question clé posée dans les trois ateliers et qui est au cœur du schéma, est la suivante : « **comment les accueillir, où les accueillir et qui va accepter de les accueillir ?** » Cette question est posée aux industriels et aux acteurs économiques : comment vont-ils optimiser leur organisation pour réduire le besoin et la demande ? À cet égard, l'idée de faire du benchmark chez les Japonais ou les Hollandais est intéressante (par exemple la logistique à étages dont on dit qu'elle ne marchera pas dans des régions comme l'Île de France, mais ce que l'exemple de Leclerc à Saint Etienne de Montluc infirme). Maintenant, il faut mettre plus d'intelligence dans les démarches d'implantation.

Le dernier thème – l'immatériel, la recherche, la formation, l'emploi –, est peut-être moins prégnant dans la réalité quotidienne, mais il n'en n'est pas moins important. Sur l'emploi, il y a plusieurs idées à valoriser, y compris en cassant certaines idées fausses :

- La densité des emplois n'est pas généralement faible, elle est très variable, de 10 à 200 emplois par hectare bâti selon l'activité ; une plateforme de matériaux de construction emploie beaucoup moins de monde qu'une plateforme qui gère des flux de produits high-tech.
- La nature des emplois, la logistique proposant un certain nombre d'emplois peu qualifiés (dont le tissu social a besoin), mais qui évoluent en qualification ; la plateforme de Leclerc à Saint-Étienne-de-Montluc emploie 800 personnes ; elle consomme peut-être beaucoup de terrain, mais si demain, on la fermait, ce serait un cataclysme social.
- La formation est une question qu'il faut poser fortement ; comment allons-nous former les logisticiens du futur ? La fonction de logisticien devra monter en puissance en termes de qualification.
- Il faut aussi que l'on aménage les zones logistiques pour qu'elles soient plus accueillantes pour les salariés : transport collectif, services, etc.

En ce qui concerne la recherche et l'excellence logistique, le constat est fait que, généralement en France, les projets technologiques, notamment autour des pôles de compétitivité, ignorent souvent la logistique qui est pourtant porteuse de questions clés. La logistique, ce ne sont que des caristes ou des manutentionnaires, c'est aussi de l'optimisation et c'est souvent plus compliqué encore que la technologie pure.

Suite aux débats, une suggestion est faite : est-ce que « **l'ingénierie de la localisation** », ne pourrait pas faire l'objet d'une 23^e action, qui pourrait donner du travail aux chercheurs locaux, sur la question suivante : comment pourrait-on articuler l'optimisation de la logistique des entreprises avec les contraintes territoriales ? Cette réflexion articulerait la question de l'aménagement du territoire, de la localisation, prise en charge par les techniciens du territoire et les élus avec la problématique des industriels, des distributeurs. Il faut une réflexion intelligente, où l'on a besoin de ratios, mais aussi d'une connaissance des processus.

ATELIER N°2

Un aménagement durable et structuré de la logistique

L'essentiel

Une augmentation des besoins en logistique liés à la croissance démographique

Des enjeux environnementaux très présents

Une « périphérisation » des espaces dédiés à la logistique : un accroissement des flux routiers

Une concentration des activités sur les axes routiers principaux

Une absence de zones logistiques dédiées : des zones logistiques « de fait »

Les enjeux

- Favoriser la « plateformisation » de la logistique pour lutter contre le mitage de l'espace
- Optimiser les sites existants : densification et renouvellement
- Accompagner les grands projets du territoire et leurs besoins en logistique
- Profiter de l'atout de la sextimodalité du Port : les marges de manœuvre sont importantes pour le transport fluvial
- Travailler sur l'acceptabilité du fait logistique : la pédagogie est nécessaire
- Savoir développer les projets en intégrant la composante environnementale
- La logistique urbaine : l'enjeu du cœur des agglomérations

Cet atelier, animé par Christophe Renard, chargé d'étude à Samarcande, et dont le rapporteur est Stéphane Bois, Directeur du pôle métropolitain Nantes/Saint-Nazaire, assisté par Laurie-Mai Denoux, chargée de mission du pôle métropolitain Nantes/Saint Nazaire, a tout d'abord soulevé au travers d'une **présentation introductive** les principaux traits territoriaux du pôle métropolitain et les grands enjeux qui s'y rapportent.

La question de l'accueil des fonctions logistiques sur l'espace nanto-nazairien renvoie à plusieurs problématiques qui

s'inscrivent dans un contexte géographique fortement marqué par :

- Un dynamisme démographique qui « tire » la demande en biens de consommations, intermédiaires ou d'équipement qui impliquent nécessairement des besoins en services logistiques. Le facteur démographique est une composante première de la logistique.
- Des enjeux environnementaux très prégnants. Le pôle métropolitain est un territoire « espace vert », notamment marqué par ses zones humides et très soucieux du

développement durable qui peut avoir un impact sur bon nombre de projets.

- Une tendance à la « périphérisation » des espaces d'accueil de fonctions logistiques. Cette propension n'est pas spécifique au pôle métropolitain, elle s'observe dans toutes les grandes agglomérations d'importance, mettant en lumière une certaine « concurrence » des fonctions de logement, de loisirs, de commerce, tertiaires ou d'activités sur les lieux les plus centraux. Mais ceci a pour conséquence l'accroissement des flux routiers entre la périphérie et le centre et l'augmentation du fret-tonne-kilomètre, unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre. Les territoires du Scot au Nord sont bien évidemment concernés, mais cette « périphérisation » s'affranchie aussi des limites administratives pour impliquer les espaces Sud hors SCOT (Pays de Retz voire Vignoble nantais).
- Des logiques de concentration d'activités sur les principaux axes routiers, qu'il s'agisse de radiales ou de rocade. Du fait de sa souplesse, la route est aujourd'hui et restera demain le mode d'acheminement principal pour l'ensemble des marchandises et son réseau continuera de structurer la plupart des implantations logistiques. Les modes alternatifs, en particulier le mode ferroviaire, peinent aujourd'hui à prendre une place plus importante. Mais un meilleur équilibre d'usage de tous les modes terrestres est probablement à trouver.
- Une absence de zones logistiques dédiées sur l'espace métropolitain, mais à contrario des zones logistiques « de fait » (Haute-Forêt, D2A, Brais...), c'est-à-dire qui ne sont pas spécifiquement conçues pour

accueillir des activités logistiques, hormis les espaces portuaires qui sont par nature des zones logistico-industrielles de traitement de flux. Cette question renvoie au principe de la « plateformisation » qui est le regroupement géographique des fonctions logistiques sur des sites adaptés. L'entrepôt isolé ou en simple zone d'activités est parfois menacé. La zone dédiée sécurise l'activité, limite les risques de mutation et fixe plus durablement le terrain dans sa fonction logistique.

La maîtrise du développement logistique et son organisation territoriale passe donc par la « plateformisation » qui est garante des performances et de la pérennisation des fonctions logistiques et de leur bon fonctionnement, permettant notamment l'usage plus aisé des modes massifiés et une réduction des conflits entre les activités logistiques et transport et d'autres activités. La « plateformisation » favorise la mutualisation. Elle s'oppose au phénomène de mitage territorial.

Un développement raisonné des fonctions logistiques sur le territoire passe aussi par l'optimisation du foncier existant, par la densification et par le renouvellement des sites anciens et pour certains en voie d'obsolescence. Du point de vue immobilier il existe **différents types d'obsolescence** pouvant être regroupés en 4 ensembles :

- Une obsolescence par l'usage, qui est une inadaptation à l'évolution des pratiques logistiques mettant en cause les entrepôts correspondant à une logistique qui mettait en avant la notion de stock et non celle de flux ou de passage à quai plus rapide. Certains entrepôts qui étaient conçus pour stocker sur de longues durées sont ainsi devenu obsolètes, trop grands ou conçus en étage.
- Une obsolescence par la réglementation qui est une inadaptation aux évolutions des

mesures réglementaires (dites ICPE) et environnementales. La multiplication et le renforcement de ces normes déclassifient un certain nombre de bâtiments.

- Une obsolescence technique, qui est une inadaptation aux caractéristiques immobilières de base (trame, cour de livraison, hauteur, charge au sol...) pour des activités de petite production et de stockage. Cette obsolescence peut découler de l'obsolescence par l'usage.
- Enfin une obsolescence indirecte, liée à l'environnement immédiat et aux services absents sur la zone, qui pénalise des entrepôts dont les capacités d'extension sont impossibles ou très contraintes (faute de place ou par le voisinage d'habitations), qui ne disposent pas de services pour leurs salariés ou leurs véhicules (centre routier, sécurisation...) ou qui n'auraient pas accès à la multimodalité (pour un entrepôt en demande d'embranchement ferroviaire).

Néanmoins, ancienneté et obsolescence ne sont pas automatiquement corrélées : un entrepôt même ancien peut trouver une utilité logistique car il peut correspondre aux demandes du marché, à certains types de logistiques (petite logistique urbaine, textile par exemple) et à des niveaux de loyers plus bas, ajustés au produit. La première valeur d'un entrepôt tient à sa localisation.

La **logistique urbaine** occupe une place particulière dans ce débat : si elle n'est pas au cœur de notre problématique, elle souligne encore plus les conflits qui peuvent opposer activités transport et logistique avec les activités aujourd'hui spécifiquement urbaines ; commerce, habitat, loisirs et tertiaires. La restructuration de l'Île de Nantes, pôle historique de la logistique nantaise avec son marché de gros, sa gare de « Nantes Etat » et ses fonctions portuaires et industrielles, pose la question de la

réappropriation des cœurs de ville, de la rénovation urbaine et de la reconquête de friches industrielles, en mettant peut être trop à l'écart les problématiques de livraisons en ville qui ont, elles aussi, besoin de la proximité.

Enfin, la mise en place d'un aménagement durable et structuré sur l'espace nantais passe par **l'accompagnement du pôle d'activité aéroport du grand ouest**, générateur de sa propre logistique, et par l'intégration de ses effets dans la logique de desserrement. Le futur aéroport va nécessairement générer des besoins et des trafics de marchandises liés à son activité intrinsèque, de maintenance des avions, de services aux passagers, de restauration, de services à bord ou dans les aéro-gares. Tout cela va créer des trafics qui devront être traités de manière territoriale.

L'enjeu de la multi et de l'intermodalité se pose a fortiori sur le pôle métropolitain qui compte l'un des seuls espaces « sextimodal » de France, la zone portuaire de Saint Nazaire bénéficiant des accès par 6 modes de transport, par route, par fer, par voie d'eau, par voie maritime, par voie aérienne et par pipe-line. Mais l'accessibilité à tous ces modes doit être hiérarchisée pour pouvoir être garanti pour les fonctions en ayant véritablement besoin. Il s'agit notamment de concilier les fonctions portuaires, ayant besoin du bord à quai, avec le développement d'activités industrialo-logistiques pouvant être en arrière-plan sur des zones aux accès routiers voire ferroviaires.

Le **redéploiement du fret ferroviaire** est un sujet important qui pourrait donner lieu à un atelier distinctif, et qui doit tenir compte d'un contexte national aujourd'hui peu porteur. Il a été intégré aux réflexions de l'atelier N°3 portant sur la connexion au monde et aux autres pays européens. Mais la connexion de la logistique nantaise au fer sur des sites embranchés ou par une localisation optimale d'un chantier rail-route est une problématique qui doit aussi nourrir les réflexions sur l'aménagement du pôle métropolitain. Sur la seule question de la préservation des

possibilités de redéploiement de l'intermodale (chantier rail-route), différents sites seraient envisageables en fonction de la vocation qui serait donnée à ce site. Ce choix, s'il est fait, ouvrira des perspectives nouvelles pour l'économie nanto-nazairienne.

Pour lancer le débat, plusieurs pistes de réflexion sont synthétisées, reprenant le diagnostic et les enjeux qui viennent d'être présentés. Les objectifs du débat sont les suivants :

- Alimenter le schéma logistique en cours et identifier les localisations optimales et limiter le « mitage »,
- Valoriser les réserves foncières portuaires pour des fonctions utilisatrices du maritime,
- Organiser l'interface entre logistique portuaire et logistique terrestre sur le port,
- Intégrer les territoires hors SCoT aux réflexions,
- Réorganiser les sites de logistique urbaine nantais (MIN, chantier rail-route...).

La première partie du débat est constituée par des interventions spontanées des participants autour des problématiques d'évolution des activités logistiques dans un contexte de croissance démographique, d'obligations environnementales fortes et de développement des activités industrielles et portuaires.

La question du transport routier est directement abordée, car elle est la plus visible.

Les contraintes budgétaires des collectivités territoriales et de l'Etat interdisent la multiplication des infrastructures routières. Cette politique serait d'ailleurs « une fuite en avant ». Le réseau routier est déjà constitué dans ses grandes lignes et les infrastructures ne vont pas beaucoup évoluer, sinon dans l'amélioration des performances du réseau

actuel, hormis les « Grandes liaisons Est-Ouest » du département qui sont projetées de longue date. Le problème du transport ne se réglera pas par les infrastructures routières de transport, du moins pas seulement ni même principalement, mais plutôt par une amélioration des schémas logistiques et un aménagement territorial et durable.

Néanmoins, chaque nouvelle infrastructure, même de plus en plus rare, voire même l'aménagement d'une route existante, est un appel aux implantations de fonctions logistiques. D'après toutes les enquêtes, l'accessibilité routière est parmi les 2 premiers critères d'implantation pour une plate-forme logistique avec la proximité au marché amont (approvisionnement) ou aval (distribution).

De manière corrélée, la question de la cohabitation des flux de marchandises et des flux de personnes se pose.

Un tour de table des autres modes terrestres est lancé.

- **Le transport fluvial dispose de marges de manœuvre importantes.** Des trafics existent sur la Loire, et une flotte industrielle circule avec notamment 1,5 à 2 millions de tonnes de charbon transportés pour la Centrale de Cordemais ce qui équivaut à au moins 170 camions en moins sur la route. Airbus également utilise la voie d'eau à une fréquence hebdomadaire. Ces marges de manœuvre concernent en particulier le transport de conteneurs, de colis lourds et de pièces lourdes.

Mais la voie d'eau est pénalisée par un manque de quai à destination. A Nantes il n'y a plus de quais fluviaux. Il reste un quai maritime, le quai Wilson, mais qui est en déshérence. En aval, il n'y a plus que les quais industriels de Montoir et de Saint-Nazaire.

Le choix d'un site pour une plate-forme multimodale route – fer sur l'agglomération nantaise ne doit pas

mettre de côté le potentiel fluvial important.

- **S'agissant du transport ferroviaire, l'aspect économique est primordial** aujourd'hui pour les opérateurs ferroviaires. Par exemple, pour envisager d'établir une ligne de transport combiné, il est nécessaire d'avoir au minimum quatre trains quotidiens de 750 m de long.

Comme la route, le fret ferroviaire est confronté au partage de ses infrastructures avec le trafic passagers. Pour la SNCF la difficulté pour les trains de fret à s'insérer au sein du trafic de voyageur est réel en Loire-Atlantique, d'autant que la demande en transport de passagers progresse (TER, grande ligne et TGV), contrairement à la demande en transport de fret. Il faut savoir que la liaison Paris – Nantes est la deuxième liaison radiale depuis Paris après la liaison Paris – Lyon.

Concernant les infrastructures, la capacité du réseau ferroviaire national et régional ne sera pas démultipliée. Comme pour la route, la stratégie pour le réseau ferroviaire est à l'amélioration des infrastructures existantes.

Pour les participants, l'aspect économique et la rentabilité sont et resteront prédominants dans le choix du mode de transport. La route permet une rentabilité que la voie d'eau et le fer ne peuvent obtenir que par la maximisation des tonnages qui diminue les surcoûts de rupture de charge.

La question du risque financier pour la mise en place d'une offre est également posée.

Le dynamisme de la croissance démographique du pôle métropolitain est réaffirmé. Cette croissance démographique est importante. Si la mobilité par personne n'a pas tendance à augmenter (elle avoisine les 3,5 déplacements par jour et par personne), « la Loire-Atlantique accueillera 300 000

habitants de plus d'ici à 2030, dont 150 000 pour le pôle métropolitain » ce qui engendra nécessairement des besoins, besoins en mobilités, besoins également logistiques et transport, et pas seulement routier.

Comment et où accueillir les implantations logistiques inévitablement induites par la croissance démographique du pôle métropolitain et du système urbain Nantes Saint Nazaire, notamment dans les périphéries Nord et Sud nantaises ?

La question de l'acceptabilité du fait logistique et en amont de cette question de sa connaissance de la part des élus et des habitants est rapidement évoquée. L'activité logistique intéresse, mais les habitants et les élus sont en attente d'éclaircissement et d'une approche pédagogique pour se faire une idée plus précise des impacts que la logistique aura sur leurs territoires. Pour certains élus, les autorités locales sont souvent les derniers informés d'un projet touchant pourtant leur territoire.

Certains territoires sont plus particulièrement en attente de réponse à des sollicitations qui touchent leur espace. La question logistique est nouvelle et elle doit être bien expliquée. C'est le cas de la communauté de communes Loire et Sillon, concernée par un projet d'écospace (ou ZID, Zone d'Intérêt Départementale) à Savenay. La Communauté de Commune souhaite avoir des précisions sur ce qu'il est envisagé sur ce secteur, comme par exemple une activité rétro portuaire sur les communes de La Chapelle-Launay ou de Prinquiau. Elle est en attente de réponse du Port, du Département, et des autres acteurs industriels et économiques.

Une **certaine méfiance est perceptible** vis-à-vis de projets qui n'émanent pas d'une volonté locale. Ce n'est pas parce qu'il y a des espaces disponibles qu'ils sont à prendre d'un seul coup d'un seul. Une meilleure information et une meilleure collaboration avec les autorités locales et les habitants sont demandées par les élus locaux qui disent

parfois être mis devant le fait accompli. Les échanges et les débats comme ceux de ces ateliers doivent se renouveler à l'avenir.

De plus, les espaces d'accueil existants sont-ils bien valorisés et utilisés au maximum de leurs capacités ?

Pourtant, le Conseil Général affirme travailler de concert avec les autorités intercommunales sur le développement des Ecospaces, avec en particulier la réalisation d'une Charte de gouvernance et un comité de validation des différents partenaires.

La question de l'emploi et de la formation de la main d'œuvre est abordée. Les habitants sont attentifs aux activités qui vont leur permettre de trouver un emploi. Mais il faut redresser certaines contre-vérités : la logistique est souvent perçue par la plupart des habitants et des élus comme peu pourvoyeuse d'emplois en rapport avec la surface qu'elle occupe. En réalité, les activités logistiques sont multiples et peuvent générer de 10 à 250 voire 300 emplois à l'hectare bâti en fonction des types d'opérations qui sont réalisés. La moyenne communément admise est de l'ordre de 30 à 50 emplois à l'hectare bâti. Les entrepôts sous température dirigés ou de messagerie par exemple ont des ratios très élevés.

La logistique peut donc créer beaucoup d'emplois. Mais la question est aussi celle de la disponibilité du bassin d'emploi et de sa formation. Les territoires à fort taux de chômage attirent les implantations logistiques car ils disposent d'une main d'œuvre rapidement mobilisable. D'autres territoires en France se sont développés en partie « grâce » ou plutôt « à cause » d'un taux de chômage élevé (Bassin minier du Nord Pas de Calais). Néanmoins, les critères de proximité du marché, de disponibilité foncière et de densité des infrastructures routières restent dominants dans le choix d'une implantation logistique.

La question de l'aéroport pose problème. Certains souhaitent la sortir du débat. Certes, ce n'est pas l'enjeu de l'aéroport qui va solutionner tous les problèmes de logistiques

dans l'agglomération nantaises et dans le SCoT. Mais l'occulter ne serait pas légitime car c'est un projet qui a déjà un impact sur le territoire et qui pourrait en avoir encore davantage sur le foncier en matière économique ou d'habitat. Il paraît impossible de ne pas le prendre en considération. L'aéroport est sous-jacent dans bon nombre de débats.

Une position unanime est réaffirmée pour dire que le nouvel Aéroport du Grand Ouest se fera bel et bien, et que la seule question qui pourrait se poser est : quand. 2017 ? 2018 ? Il est donc aujourd'hui de la responsabilité des élus d'intégrer le projet dans les schémas à venir, de prendre en compte ses impacts.

L'aéroport de Nantes Atlantique traite aujourd'hui un trafic fret conséquent : 9 000 tonnes de fret avionné (6 à 7 000 tonnes pour DHL, 1 000 à 1 500 pour Airbus et 1 000 à 1 500 tonnes en soute) et 35 000 tonnes de fret camionné (qui prennent la route en Lettre de Transport Aérienne pour les aéroports de Roissy, voire de Luxembourg ou de Liège).

Mais le gestionnaire a très peu de marge de manœuvre pour développer ce fret : l'aérogare est jugé obsolète et l'investisseur privé ne souhaite pas y réaliser des travaux (et ce d'autant plus qu'il y a un projet de déménagement). Pourtant, les perspectives de développement seraient importantes (DHL déclarerait pouvoir doubler son trafic en cas de doublement de doublement de son emprise foncière).

Le projet de délocalisation prévoit le transfert de toute l'activité fret, fret spécifique DHL et fret en soute, en dehors d'Airbus.

Pour le Conseil Général, les projets de création de nouvelles zones d'activités ne sont pas là par hasard. Le Conseil Général a diagnostiqué **une carence en foncier économique en Loire-Atlantique**. C'est pourquoi le département s'est engagé, notamment financièrement pour l'acquisition du foncier, à la création des Ecospaces.

La question environnementale est particulièrement mise en avant sur le pôle

métropolitain. Le secteur de Savenay est singulièrement évoqué. Mais elle ne doit pas s'opposer à tout développement économique ou tout aménagement. Plutôt que de parler de « contrainte » environnementale, la bonne attitude serait de parler de « composante » environnementale à intégrer dans les projets. Tous les projets intègrent cette composante aujourd'hui par les mesures compensatoires. Mais peut-être faut-il mieux communiquer sur ces mesures, mieux les mettre en avant.

Une **forte inquiétude** est exprimée par certains élus locaux (Loire-et-Sillon) vis-à-vis de la préservation des zones sensibles. La perte des espaces verts est perçue comme une perte d'identité. Ces emprises au sol sont importantes. Et certains objectifs de croissance (en particulier celle du Port sur le développement du trafic de conteneurs) font peur.

De plus, l'aménagement de ces espaces logistiques doit s'accompagner de développement économique global et des services. La création d'emplois va générer des demandes de capacités d'accueil, de logements, mais également au plan scolaire et associatif. Or, les collectivités locales n'ont pas forcément les finances nécessaires. Il faudra faire en sorte que tout cela « s'imbrique » correctement.

La problématique « aménagement et desserrement » ne se pose pas que sur le territoire du SCoT. Sur le Vignoble Nantais, la question de l'usage des terres est une préoccupation majeure. Les instances de la viticulture sont très vigilantes sur les projets, qu'ils soient d'infrastructure routière ou de zone d'activité. Si la porte n'est pas fermée pour l'accueil de fonctions logistiques, la question est difficile à régler.

Le Pays de Redon au Nord (Ille-et-Vilaine) aurait des ambitions pour l'implantation de zones logistiques rétro-portuaires.

L'organisation des zones logistiques, la « plateformisation » ou le mitage, est directement posée aux participants. La question centrale est la suivante : doit-on continuer dans le laisser-faire, laisser les

acteurs économiques décider des implantations logistiques à l'opportunité, au cas par cas ? ou bien doit-on tendre vers une certaine organisation. Si le choix est fait de l'organisation, il faut définir où, comment, et appliquer la pédagogie nécessaire.

Un certain consensus semble apparaître pour souhaiter maîtriser et organiser les implantations logistiques sur le territoire métropolitain, et ce pour les rendre acceptable du point de vue de l'habitant et de la préservation des espaces et de la qualité de vie. Certains élus prennent la parole dans ce sens.

Mais c'est une position sur laquelle d'autres acteurs veulent avoir des éclaircissements : quel type d'implantation logistique ? combien d'emplois pourront être générés ? Et des territoires un peu plus « isolés », ou du moins plus à l'écart des axes structurants comme Loire-Divatte, revendiquent une dose de mitage pour soutenir les industries locales, les entreprises du territoire ayant besoin par exemple de leurs transporteurs.

Pour aller dans le sens d'un aménagement structuré, il faut être très vigilant sur les outils que sont les SCoT et les PLU et travailler de façon collégiale.

Enfin, la Samoa évoque le sujet de la réversibilité des zones logistiques et de la difficulté du renouvellement de ces espaces.

Comment organiser l'interface entre logistique portuaire et logistique terrestre sur le port ?

Le Grand Port Maritime de Nantes St Nazaire apporte des éclairages sur les fonctions portuaires et les multiples formes qu'elles prennent.

Le port est par nature une plateforme logistique à la fois de proximité, car elle accueille des industries lourdes, et pour d'autres territoires, par exemple via les autoroutes de la mer qui sont une forme de report modal à l'échelle d'un grand espace. Mais sur les 39 Mt traités par le Port, il n'y en

a que 19 Mt qui ont besoin d'une suite terrestre. La majeure partie a donc besoin d'une valeur ajoutée spécifique, transformation ou reconditionnement par exemple. C'est pourquoi le Port a besoin d'espace, et notamment de zones logistiques en arrière des quais.

Mais ces espaces nécessitent des emplacements différenciés par rapport à la proximité portuaire : ils se doivent d'être très proches dans le cas des industries lourdes, assez proches pour le vrac, un peu plus lointaine pour les conteneurs où il est possible d'accepter une distance raisonnable d'une vingtaine de kilomètres.

Ces principes guident les réflexions sur les implantations logistiques portuaires.

Mais la stratégie a été aussi de densifier au maximum les espaces proches et d'avoir une logistique intégrée, notamment sur la zone 2LE qui a été le fruit d'une action commune entre le Port, la CARENE et la CCI. La tendance globale est à la réduction des espaces portuaires qui sont beaucoup moins vastes qu'auparavant.

Sur les zones plus lointaines, les zones rétro-portuaires, le Port a pris position il y a quelques années sur 2 sites : le « secteur » de Savenay, mais sans localisation précise, et Le site de Lavau/sur-Loire, au Nord de l'ancienne zone de Donges-Est. L'intérêt de ces zones est qu'elles sont connectables au fer.

A noter que le Port mène aussi une réflexion sur des zones encore plus éloignées, en Région Centre voire même en Rhône-Alpes.

Mais le Port doit aussi se mettre au service des industries locales et utiliser au mieux les particularismes de l'estuaire de la Loire. Le fleuve fait bien partie des réflexions du port. Le trafic de charbon représente 2 Mt aujourd'hui, mais de réels potentiels pour des trafics conteneurisés demeurent, pour Airbus, pour les hydroliennes... Des quais doivent être disponibles. Le Port travaille avec les collectivités pour cela.

La question du chantier de transport combiné n'est pas précisément abordée, sinon par le

Port qui soutient un emplacement en aval de la Loire, secteur de Montoir, à relativement court terme, avec une mixité conteneur et caisses mobiles.

Comment réorganiser les sites dédiés à la logistique urbaine notamment dans le cadre de la restructuration de l'île de Nantes ?

La Samoa avance les grands traits du projet urbain de l'île de Nantes : un programme déjà bien avancé, puisqu'il a commencé en 2003, qui est conçu comme une « extension du centre-ville de Nantes » (baptisé « métacentre ») et comme « le poumon de respiration » du centre-ville. Une centaine d'hectares est à aménager sur la pointe Sud-Ouest dans les 15 prochaines années, avec un objectif d'accueil de 15 à 20 000 nouveaux habitants.

Du point de vue transport et logistique, le diagnostic de la Samoa souligne le fait que l'île de Nantes est traversée par 200 000 déplacements par jour, dont la moitié sont des trafics de transit ; Le MIN et la gare de Nantes Etat devront être déplacés dans 5 à 6 ans et le nouveau CHU réalisé dans 8 à 10 ans. Clairement, les activités industrielles et logistiques sont difficilement compatibles avec le centre-ville.

Pourtant, Nantes Métropole rappelle l'intérêt pour les transporteurs à être au plus proche de leurs marchés, au centre ou à la périphérie immédiate. La problématique du « dernier kilomètre » devrait être probablement mieux intégrée qu'elle ne l'est actuellement dans les projets d'aménagement.

Est-ce qu'une partie de l'espace de l'île de Nantes pourrait encore être allouée à une activité de transport de marchandises en villes ? et ce d'autant que la logistique urbaine fait aujourd'hui l'objet d'une promotion à travers des opérations réalisées en particulier à Paris¹. L'affichage donné à ces opérations est

¹ Opération Franprix depuis septembre 2012, qui est l'acheminement de marchandises depuis le port de Bonneuil/Marne vers le quai de la Bourdonnais, quai

bénéfique du point de vue développement durable. Le fluvial présente aussi l'intérêt d'être un « stock flottant » peu coûteux et qui arrive en cœur de ville.

La Samoa indique que le quai Wilson, mais qui tend à se fragiliser, et plus probablement d'autres quais au Sud de l'île pourraient voir le développement d'une plateforme fluviale. Les choses ne sont pas figées, « tout reste à l'étude » pour la Samoa.

Néanmoins, l'opération de l'île de Nantes est soumise à des contraintes d'équilibre financier. Il s'agit d'une opération urbaine. Et « qui dit opération urbaine dit opération déficitaire, ce qui suppose une participation de la collectivité assez conséquente ».

La question de la logistique hospitalière et du futur CHU est rapidement abordée. Le centre logistique de Saint Jacques, ne va pas changer.

Enfin, RFF rappelle que la suppression des installations de la gare de Nantes Etat aura des répercussions sur les circulations de fret depuis Angers jusque dans le Sud Loire. Ces installations permettaient de manœuvrer, ce qui ne sera plus possible. Faire ces manœuvres en gare de Nantes pour descendre ensuite au Sud de Nantes semble impossible pour RFF. Des solutions sont en cours d'examen pour « reconstituer ce qui est aujourd'hui à la gare de Nantes Etat ». Mais le site du Grand Blottereau n'est pas connu par le représentant RFF.

Branly, pour 45 dans 7 arrondissements, ou encore l'opération « Vert chez vous », depuis novembre 2011, qui est la mise en service par les transporteurs Labatut et Tendron de péniches-entrepôts qui s'arrêtent sur 5 escales (Tolbiac, Henri IV, Louvre, Gros-Cailou et Grenelle), pour les colis de moins de 30 kg. Ces colis sont ensuite repris par des vélos électriques à destination de magasins et officines pharmaceutiques parisiennes.

ATELIER N°3

Une connexion au monde et aux autres pays européens

L'essentiel

Un rôle faible du Fer dans l'ouverture au monde : territoire à l'écart des grands axes et du corridor fret atlantique, des risques et des capacités limitées des infrastructures existantes.

Un port encore modeste à l'échelle des grands ports à conteneurs français et européens, or c'est un facteur essentiel du développement économique

Les enjeux

- Maintenir et développer la dimension mondiale des activités de l'estuaire
- Intégrer le port et le fer comme outils de la compétitivité des entreprises et des produits
- Réussir le passage de port régional à port national et européen
- Valoriser la dimension fluvio-maritime
- Reconquérir le fret diffus en essayant de répondre à l'équation de la massification et des pratiques logistiques

Le fer joue un rôle encore faible dans l'ouverture au monde :

Cet atelier, animé par Nathalie Mattiuzzo et Yves Bouvart, respectivement directrice d'études et expert maritime à Samarcande et dont le rapporteur est Laurent Fouin, chef de projets « transports et déplacements », Auran (Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise) assisté par Amélie Ranty, chargée de mission, Nantes Métropole, a d'abord mis en valeur, au travers d'une **présentation introductive**, la bipolarité maritime et continentale de Saint-Nazaire et de Nantes, qui conduit à appréhender l'ouverture au Monde et à l'Europe. Les problématiques de *foreland* maritime et d'*hinterland* terrestre, pour faire du pôle de Nantes/Saint-Nazaire un grand pôle logistique à l'échelle de la façade atlantique et la porte d'entrée ouest de la France renvoient à la fois au maritime et aux modes terrestres et à l'interconnexion entre ces modes.

- D'abord, pour des raisons géographiques et spatiales, car le territoire est encore à l'écart des grands axes et du corridor éco-fret atlantique.
- Pour des raisons de services, ensuite, car le Grand Ouest a été particulièrement touché par la reconfiguration des plans de transport de l'opérateur historique et la stratégie des nouveaux opérateurs qui se positionnent essentiellement sur des trains entiers et ne captent que très modestement le trafic diffus.
- Enfin, pour des raisons de capacités et de risques de saturation des infrastructures.

Ces questions se posent en outre dans un contexte spécifique de projet urbain à Nantes qui soulève la question de la reconstitution des fonctionnalités présentes aujourd'hui sur l'île de Nantes.

Pour le port, un des traits saillants est la réussite industrielle exceptionnelle, fondée sur le potentiel multimodal. Néanmoins, comme « porte d'entrée au monde », le port est encore modeste à l'échelle des grands ports à conteneurs français et européens. Les terminaux aval et amont sont encore mal reliés entre eux et la capacité foncière sur le port doit amener des arbitrages entre la performance des fonctions portuaires (accueil des navires et opérations de transbordement) et la capacité d'utiliser ce foncier pour attirer de nouvelles activités logistico-industrielles.

Il s'agit, pour le port, de s'adapter aux évolutions maritimes, d'offrir de nouvelles capacités, de s'adapter à l'accueil des nouveaux navires, de développer les trafics « Ro-Ro », de se doter d'un outil d'élargissement de l'hinterland, un de ces outils pouvant être le transport combiné. Pour le fer, il s'agit de préserver son avenir et ses performances, de fluidifier les trafics, de prévoir la croissance des flux de passagers et de fret et d'optimiser l'étoile nantaise. Enfin, il s'agit de développer l'intermodalité en relation avec le dispositif logistique nantais et de rechercher des complémentarités entre continental et maritime. Les principaux enjeux sont par conséquent les suivants :

- maintenir et développer la dimension mondiale des activités de l'estuaire ;
- intégrer le port et le fer comme outils de la compétitivité des entreprises et des produits ;
- réussir le passage de port régional à port national et européen ;
- valoriser la dimension fluvio-maritime pour en faire une force ;
- reconquérir le fret diffus en essayant de répondre à l'équation difficile de la massification et donc de la rentabilité

et des pratiques logistiques qui conduisent à plus de fractionnement.

Les enjeux d'intermodalité, de connexion du portuaire et du terrestre, des transports et du dispositif logistique suscitent des réflexions autour des pôles du Grand Blottereau, de Cheviré et de l'ensemble des terminaux portuaires, du triangle de Savenay, du futur aéroport de Notre Dame Des Landes.

La première partie du débat est constituée par des interventions spontanées des participants autour des problématiques relatives à l'ouverture au Monde et au rôle du port et des modes alternatifs dans cette ouverture.

Parmi les thématiques développées, **celle de l'importance du port dans le développement économique**, est clairement abordée notamment au regard de la question des investissements étrangers sur le territoire et de sa fonction de marketing territorial. La conférence des Villes de l'Arc Atlantique se mobilise d'ailleurs pour que les ports de la façade atlantique soient mieux reconnus par la Commission Européenne, notamment dans le cadre de la stratégie atlantique qu'elle a initiée afin que l'océan Atlantique ne soit plus considéré comme une limite périphérique mais comme un des moteurs de la croissance européenne. Il a, par ailleurs, été souligné que, sans port, un territoire industriel ne peut pas fonctionner. Le port est ainsi un élément essentiel dans la stratégie de groupe comme **Airbus industrie** qui :

- a mis en place la liaison nord, entre Hambourg, Mostyn et Saint-Nazaire et, sur la partie sud, une *Mediterranean Milk Run* qui relie Naples, Tunis, Cadix et Saint-Nazaire ;
- développe une nouvelle liaison multimodale composée d'un transport routier de Filton à Portbury, d'un transport maritime entre Portbury et Montoir et d'un transport aérien entre Montoir et Séville ;

- a pour projet de développer un hub maritime pour les États-Unis au départ de Montoir-de-Bretagne.

Deux questions sont notamment posées :

- n'y a-t-il pas une spécificité nazairienne qui pourrait permettre une identification au niveau international en matière de pré-acheminement de composants lourds de l'industrie, avec une spécialisation nazairienne sur la logistique XXL et la manutention de très gros colis ?
- quel avenir du poste roulier dans les prochaines années : quelle offre pour les clients, quelles possibilités logistiques en lien avec les réseaux ferroviaires, les possibilités d'entreposage...

La question **des capacités ferroviaires** a également mobilisé une partie des débats. Le réseau nécessite, en effet, des travaux assez conséquents. Un des points de vigilance de RFF vise à libérer de la capacité pour le fret. La gestion des capacités en sillons et l'articulation entre le fret et le réseau des voyageurs a été soulignée comme une priorité stratégique par plusieurs acteurs. En matière d'offre, l'ensemble des participants souligne l'importance des interconnexions entre le fer et le maritime et la nécessité de massifier pour élargir l'hinterland. La SNCF – Géodis précise que le fer et en particulier le fret diffus fait l'objet d'une profonde réorganisation mais qu'aujourd'hui, sur le territoire de la Loire-Atlantique et notamment sur le port de Nantes Saint-Nazaire, tous les sites sont reliés et les wagons isolés remis s'interconnectent sur tout le réseau. Plusieurs participants reviennent également sur **l'articulation nécessaire entre Nantes et Rennes** et sur les complémentarités potentielles à l'échelle des villes de l'Ouest.

La problématique ferroviaire amène plusieurs remarques sur le projet de **virgule de Savenay et sur le triangle de Savenay**. La communauté de communes de Loire et Sillon précise que des arbitrages seront nécessaires entre le développement des activités notamment

logistiques et la préservation des espaces agricoles.

La problématique de l'intermodalité mer/fleuve donne également lieu à plusieurs interventions, notamment d'opérateurs très ancrés sur le territoire (Compagnie Ligérienne de Transports) ou qui ont le projet de s'y développer (Logiseine).

Afin de compléter, l'analyse des modes de transport sur le port, **les conduites** sont citées.

La question **du projet aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes**, de la mise en synergie des différents modes et territoires et de la place de la logistique aéroportuaire dans le cadre du transfert de l'aéroport est également évoquée.

L'importance de **l'articulation du volet logistique entre le niveau macro, à l'échelle de l'estuaire, et le dernier kilomètre, à l'échelle de Nantes Métropole** a également été soulignée ainsi que la question de l'intégration de la logistique urbaine aux plans de déplacements urbains.

Plusieurs participants soulignent l'importance d'une **vision systémique pour construire une performance globale du système logistique** et pour donner une visibilité de l'excellence logistique du territoire.

Les discussions de l'atelier se structurent ensuite autour de deux questions :

Nantes/Saint-Nazaire, grand port conteneurs de l'Atlantique, porte d'entrée de l'Ouest ou porte d'entrée ouest de la France ; quels services pour desservir l'hinterland, quels liens avec les territoires voisins ?

Le port remplit actuellement près de 1 500 trains par an (notamment de vracs alimentaires) mais aucun ne concerne des conteneurs. En termes de développement, toutes filières confondues et en intégrant le développement du terminal conteneurs à 600 000 EVP, le port envisage, à l'horizon 2020

- 2030, de multiplier par trois ou quatre les flux ferroviaires. Cet objectif suppose de disposer de capacités sur le réseau ferré national. Deux axes de développement sont privilégiés :

- l'axe Est-Ouest, en destination de la région Rhône-Alpes ou de l'artère Saône-Rhône. Dans ce cadre, le port appuie la démarche de connexion aux corridors nationaux et européens portées par Raco [Rhône-Alpes Centre Océan] et VFCEA [Voie Ferrée Centre Europe Atlantique].
- la connexion avec Rennes, avec qui des complémentarités peuvent être développées dans le cadre de chantiers de transport combiné ou de nouveaux services. A ce titre, cette problématique provoque une discussion autour du **projet de virgule de Savenay** et autour de **la nécessité d'un schéma logistique** (objet d'un autre atelier).

Le port déploie par ailleurs un axe de travail consistant à réinstaurer des connexions fluviales sur l'estuaire dans le cadre du développement industriel, avec des besoins pour les colis lourds et avec un objectif de connecter des plates-formes existantes : Cheviré, Montoir... voire une plate-forme à Nantes.

La Compagnie ligérienne de transport prolonge en indiquant qu'elle transporte actuellement 2 millions de tonnes sur la Loire, essentiellement entre Montoir et Cordemais dans le cadre du projet d'EDF pour sa centrale. Pour Airbus, 80 transports exceptionnels de morceaux d'A380 sont passés par la voie fluviale en 2012. S'agissant du transport de conteneurs, la problématique est liée à la concentration des volumes, or dans l'agglomération nantaise, les volumes sont très éclatés. Des possibilités de massification vers le fleuve auraient pu exister avec la plate-forme ferroviaire du Grand Blottereau, qui pouvait être connectée au mode fluvial mais ce projet a été abandonné. Parallèlement et dans le cadre de **la question du**

franchissement, le fleuve est l'un des modes qui permet de traverser aisément d'une rive à l'autre et la possibilité d'implanter différents terminaux sur la rive sud et la rive nord est une piste importante.

La question de l'interconnexion ferroviaire / fluvial est reprise par la SNCF – Géodis qui indique la nécessité, à 600 000 EVP, de disposer d'un système intermodal, ce qui suppose des capacités mais également des volumes en consolidant éventuellement le fer et le fleuve, des conteneurs maritimes et des contenants continentaux de l'agglomération nantaise. Pour lancer une ligne ferroviaire combinée, il faut en effet au moins deux allers et retours ; l'optimum étant un aller et retour par jour entre une origine et une destination. Ce seuil est de quatre allers et retours par jour pour les autoroutes ferroviaires.

Pour Airbus, Saint-Nazaire est déjà la porte Ouest de l'Europe pour plusieurs raisons :

- l'intermodalité avec l'aérien, le maritime, le terrestre et l'interconnexion entre ces modes (dont maritime / aérien). Concernant l'aérien, Airbus réfléchit au développement d'une aire de stationnement plus importante notamment dans le cadre du projet « Fly 10 000 » consistant à faire voler les Beluga 10 000 heures par an. Au niveau du port, des développements sont en cours autour du Ro-Ro. Par ailleurs, Airbus n'a pas recours au fer aujourd'hui mais pourrait explorer cette option qui pose néanmoins la questions de l'adaptation du fer à des gabarits exceptionnels (le groupe Géodis mène nationalement une réflexion dans ce sens) mais pourrait également porter sur des produits qui n'engagent pas le gabarit.
- Les opportunités liées aux nouvelles normes environnementales qui ne concernent pas Nantes/Saint-Nazaire,
- Le positionnement, en provenance des États-Unis plus intéressant vers Montoir (que vers Hambourg) qui fait

gagner deux jours de mer et des coûts en termes de transport.

Yves Bouvard synthétise les différentes réflexions en indiquant la mise en place d'une logistique industrielle de pointe utilisant : le roulier, le maritime, le fluvial, l'aérien, le routier, le ferroviaire et qui doit s'appuyer sur un grand port, qui doit développer des capacités pour accueillir les grands navires actuellement mis en service. Cette intégration d'une logistique portuaire dans une logistique plus spécialisée et industrielle crée une tension que l'on retrouve notamment au niveau de la gestion des espaces du port. En termes de services maritimes Yves Bouvard souligne un retournement possible du paradigme visant à orienter des liaisons directement vers les ports du sud – Algerias, Tanger –, qui deviennent des nœuds de connexion extrêmement importants. En terrestre, le port doit également améliorer la liaison avec l'hinterland et l'ouverture vers l'arrière, pour faire en sorte d'attirer les armateurs. Il faut pour cela s'appuyer sur le fer et le fleuve de façon à intégrer la logistique à l'amont et à l'aval et résoudre la question rive nord – rive sud pour donner une dimension plus importante à la massification portuaire, notamment en termes de conteneurs. Ceci pose de façon sous-jacente la question du franchissement de la Loire.

Nantes, pôle de logistique endogène : quelle stratégie de transport combiné – ferroviaire ou fluvial –, pour quels usages, quels services, équipements et localisation(s) ?

Pour SNCF - Géodis, **la présence du fret ferroviaire au cœur de l'agglomération est une vraie question.** Les projets de valorisation urbaine, sont non contestables. Par conséquent, il faut impérativement, notamment par rapport à la notion de développement durable, identifier un endroit où reconfigurer les fonctionnalités actuellement présentes sur l'île de Nantes (opérations de manutention internes au ferroviaire, opérations de tri, ...). À côté, il faut

un outil de transfert modal ouvert à plusieurs fonctionnalités et qui permette de faire de la multi-modalité (mais pas nécessairement un chantier de transport combiné). Au Grand Blottereau, cet équipement serait sur un axe de passage et de continuité de flux qui peuvent émerger du port de Nantes/Saint-Nazaire y compris des flux fluviaux. Une des questions centrales au développement du fer demeurera celle des coûts d'exploitation des services qui doit être le plus réduit possible sachant que, pour le chargeur, le prix de référence est celui de la route. Personne n'est prêt à payer l'avantage écologique d'un système non polluant. Parallèlement et à titre d'exemple, le travail de modernisation réalisé sur l'axe Raco – VFCEA permet aujourd'hui de venir à Saint-Nazaire avec des convois de 2 400 tonnes en traction électrique respectueuse de l'environnement et tous les jours, ce sont 100 camions qui n'entrent pas dans Saint-Nazaire.

En relation avec la question de la qualité des services ferroviaires, **Nantes Métropole** souligne que l'objectif, d'ici quelques années, est d'avoir moins de travaux. La région n'est pas dans une démarche de cadencement, pour l'instant. Celle-ci va se mettre en place sur la branche sud à partir de 2015 et progressivement ensuite avec l'arrivée de la LGV en 2017. Cela permettra, d'industrialiser le système et l'organisation des circulations, l'objectif étant de **dégager de la capacité pour le fret** et de donner la possibilité, sur des flux identifiés, d'obtenir des autorisations de circulation et d'offrir des sillons sur de courtes et moyennes distances aux opérateurs de fret.

La question des coûts afférents au transport de conteneurs est également soulignée par Logiseine pour mettre en évidence la **compétitivité des solutions intermodales ferroviaires ou bargées** : « *le conteneur est la propriété de l'armateur. L'utilisateur du conteneur maritime, a un droit de détention jusqu'à cinq jours et paie, au delà, des frais à la compagnie maritime. Parallèlement, au niveau des terminaux portuaires, existe un droit de franchise pour laisser un conteneur en stationnement ; au-delà de ce temps, le*

stationnement doit être payé. Or, les modes bargé et ferroviaire ont la capacité de sortir les conteneurs du port pour éviter ces frais ». La question de l'hinterland rejoint également celle du coût : l'hinterland n'est pas géographique ; il est économique.

La question du coût et celle des ruptures de charges, appelle, pour le port et SNCF-Géodis, des outils intermodaux complémentaires : le chantier de Nantes, plus lié au développement logistique induit par le développement urbain et un chantier proche du port. Une étude menée par RFF et le port a montré que l'implantation sur le site de la gare de Montoir présentait un certain nombre d'intérêts (difficultés à trouver des espaces sur le port, possibilité en gare de Montoir de disposer d'un outil mutualisable pour le maritime et des flux continentaux à proximité des terminaux et des zones comme 2LE). Les flux sortant du port de Nantes/Saint-Nazaire et allant vers l'est et passant par Nantes, pourraient, par ailleurs, profiter au passage de la dynamique d'un site situé à Nantes. Vers Rennes, la virgule de Savenay ne se limite pas à l'implantation d'une infrastructure fondamentale pour éviter le tête-à-queue (réalisé en gare de Savenay). Il conviendra de réfléchir aux gabarits limitant sur la ligne de Rennes et au passage en gare de Rennes.

Les sites évoqués, en dehors de Montoir et de Grand Blottereau sont très contraints :

- Carquefou Haute-Forêt, est situé en bordure de la route de Paris, donc non embranchable.
- 2LE, n'a pas encore d'embranchement mais offre la possibilité d'en avoir ou de disposer, à proximité, d'installations immédiates.
- Grandchamp, n'est ni embranché fer ni proche du fleuve,
- Cheviré permet la multi-modalité (proximité du périphérique, fluvial, éventuellement aérien, système ferroviaire existant avec des voies) mais l'accès ferroviaire est très

contraint et pourrait limiter les possibilités de développement.

La question du **franchissement de la Loire** est, à nouveau, évoquée comme un des éléments de la captation par le port de trafics vendéens (qui vont aujourd'hui au Havre ou à Anvers).

La question (initialement prévue) de la bipolarité Nantes / Saint-Nazaire et des complémentarités fonctionnelles et opérationnelles ayant été abordée dans le cadre des deux questions précédentes, le groupe engage un nouveau tour de table de synthèse.

De manière générale, il apparaît qu'en Loire-Atlantique, **il existe un système logistique relativement intégré, utilisant en partie la multi-modalité**. Cela s'observe pour le développement industriel notamment. Dans le même temps, il existe des **contraintes** : contraintes d'espaces disponibles (traitées dans un autre atelier), problèmes d'engorgement de la logistique, notamment par rapport au développement de l'hinterland du port.

En termes de desserte terrestre :

- l'importance d'intégrer **le fluvial** a été soulignée. Le fluvial apparaît comme un axe de développement de liaisons et a tout son sens dans le cadre de la problématique de bipolarité Nantes/Saint-Nazaire. Les réflexions doivent permettre de mailler un certain nombre de plates-formes existantes ou à créer avec un maillage amont – aval (Nantes / Saint Nazaire) et Nord – Sud (Cheviré et Carnet, par exemple).
- Les échanges et l'expérience des participants montrent qu'il existe une volonté notamment chez les chargeurs d'utiliser le **fer classique et le combiné** qui permet de massifier des flux. En termes de localisation, Montoir et Grand Blottereau pourraient être deux outils complémentaires. Reprenant le terme

de « arc-en-ciel logistique », l'Isémar indique que chaque type de plateforme de transports combinés (y compris au-delà de Montoir et Blottereau) peut avoir sa pertinence dès lors qu'on prend en compte : la zone portuaire, la zone rétro-portuaire et une zone plus territoriale ou métropolitaine.

- Globalement il est relevé que pour sortir de l'hinterland régional, le port doit disposer de **connexions adaptées**.
- L'importance des infrastructures est également soulignée de même que celle de la **connexion du territoire aux réseaux**. Il y a des entreprises, qui sont situées en bord de quai mais qui ne bénéficient pas d'infrastructures portuaires c'est également le cas pour le fer ou le fleuve (contrairement à la route qui est partout).

En termes de **desserte maritime** et d'aménagement portuaires, il est relevé que :

- La **dimension interportuaire de la façade atlantique** est une notion essentielle.
- L'intermodalité est une réalité sur le port de Nantes/Saint-Nazaire : **liaisons ferrées, aériennes, routières et bargées**. En outre le climat social est favorable.

La nécessité d'intégrer le **futur aéroport** dans les réflexions sur le maillage logistique a été souligné. Cette problématique renvoie par ailleurs à la nécessité d'intégrer l'axe **Nantes – Rennes** au-delà de l'axe Saint Nazaire – Nantes.

En conclusions de ces réflexions :

- la question est posée de la nécessité de réfléchir moins à des triangles

(Savenay, Nantes, Saint Nazaire) qu'à un espace au sein duquel il convient de définir des **nœuds modaux**.

- Il y a nécessité de partager les réflexions et les enjeux avec les populations et donc de **faire preuve de pédagogie** sur des questions qui demeurent très « techniques ». Cette communication sera également nécessaire sur la question de la logistique urbaine.
- A été plusieurs fois abordée le passage d'une situation de « portillon » à celle de « porte ouverte sur le Monde ». Les membres de l'atelier se sont, dans ce cadre, interrogés sur **les changements d'échelle**. Une question majeure a été posée : **existe-t-il une originalité sur Nantes-Saint Nazaire pour les produits de grands gabarits** (dans la logique d'Airbus, de STX ou des EMR) avec, pour ces produits, une position de porte d'entrée spécifique pour rayonner à grande échelle.
- La question des échelles est également celle des échelles temporelles. Une des difficultés mises en exergue dans le cadre de l'atelier est celle de la **visibilité et de l'organisation des actions dans le temps** entre des investissements à très long terme (franchissement, problématique de tunnels,...) et des contraintes immédiates à gérer comme celles de l'espace. S'agissant de la priorisation des projets logistiques, **ce phasage** entre ce qu'il est possible de faire très rapidement, à moyen terme et à très long terme sera également nécessaire.

SYNTHESE

Atelier n°1

Un consensus s'est dégagé sur les perspectives de ce territoire en matière logistique en raison des perspectives industrielles, largement partagées et qui vont interroger la logistique industrielle, mais aussi en raison des perspectives démographiques, qui vont interroger les capacités de la logistique de distribution.

Il a été demandé **d'élargir cette vision aux territoires voisins**. Pourquoi élargir ? Parce que ce sont des territoires qui sont des territoires industriels, mais aussi des tissus de PME-PMI qui sont en lien avec nos grands donneurs d'ordres industriels.

Derrière la logistique, il y a des emplois. Plusieurs exemples d'industriels ont mis en évidence que la logistique était associée à plusieurs termes : **compétitivité, valeur ajoutée, mutualisation, rationalisation, optimisation**.

Pourquoi ? Parce qu'il y a des contraintes de coûts pour être compétitif, mais également une rareté de l'espace, qui pèsera aussi sur les coûts. Cela pose des questions en termes d'organisation, de rationalisation et de coût.

À côté de cette notion de valeur ajoutée et de compétitivité émerge une autre notion, qui renvoie à l'aménagement de l'espace : **le territoire manque d'espace**, en particulier pour les activités industrielles en bord à quai. Des contraintes d'aménagement existent aussi parce qu'il y a d'une part des questions d'acceptabilité de ces activités industrielles et logistiques et d'autre part, des contraintes de plus en fortes au niveau de l'organisation spatiale de l'ensemble de ces activités logistiques.

Ces constats soulèvent de nombreuses questions :

- comment, demain, avec cette montée en puissance des activités logistiques, va-t-on gérer les flux et les stockages ?

- comment le modèle économique portuaire, qui est plutôt fondé sur les flux, peut-il s'adapter à un modèle d'accueil d'activités industrielles ?
- le fer est le grand laissé-pour-compte des modes de transport.

Le maître mot, énoncé à de nombreuses reprises, est **l'anticipation**.

Anticipation pour **être en capacité d'accueillir sur ce territoire les activités logistiques** que l'on identifie aujourd'hui, mais aussi des demandes qui, demain, pourraient venir de l'extérieur, ces fameuses activités exogènes. Il faut être en mesure de prévoir des espaces pour les accueillir.

La deuxième réponse à cette nécessité d'anticiper est **l'innovation : il faut que être créatifs** pour apporter des réponses, car face à des contraintes de foncier et de coût, la seule solution est de s'en sortir par l'innovation.

Une volonté politique qui devra s'exprimer, une expertise à créer et des financements à trouver.

Il apparaît indispensable d'avoir un schéma logistique. Des choix politiques vont devoir être opérés à l'échelle du pôle métropolitain, mais aussi dans le cadre d'une démarche un peu plus large avec les territoires voisins, qui est à organiser.

Il faut développer de l'expertise. Cela a été dit par les élus. Comment ce territoire peut-il bénéficier d'une expertise qui lui permettra de choisir des activités logistiques créatrices d'emplois et de valeur ajoutée ? Cette expertise doit d'abord se faire à travers des activités de recherche. À cet égard, il y a un vrai sujet qui est confié aux chercheurs : comment optimiser l'espace face aux demandes des entreprises ? La deuxième expertise passe par les qualifications et la formation. Il y a de fortes demandes dans ce domaine.

Un troisième point a été soulevé à deux reprises, **la question du financement**. Les entreprises ont d'importants besoins mais ne sont parfois pas prêtes à les financer.

Atelier n°2

En premier lieu, **la pluralité d'acteurs implique leur mise en synergie**. Il y a eu un débat entre mitage versus « plateformisation ». En tout état de cause, la « plateformisation » et le refus du laisser-faire du mitage sont un objectif, mais pas à n'importe quel prix et pas n'importe comment, notamment parce qu'il y aura toujours une logistique diffuse répondant aux besoins des entreprises au plus près de leur implantation.

Ce territoire n'est pas vierge de logistique. Il y a de l'existant, il y a beaucoup de richesse en la matière. Il est donc nécessaire, dans un contexte de contraintes spatiales et dans un territoire où la composante environnementale est de plus en plus prégnante de s'appuyer sur l'existant, voire de le transformer.

Le terme de « boulevard inoccupé » a été employé pour désigner la Loire. C'est aussi un boulevard assez court, entre Saint-Nazaire et Nantes. Dans quelles conditions ce boulevard pourrait-il retrouver des usages autres que ses usages portuaires vers l'extérieur ?

Les infrastructures programmées – l'aéroport du Grand Ouest, en cours d'étude, les évolutions du projet stratégique du Grand Port maritime – ont aussi été évoquées, de même que des évolutions d'infrastructures non programmées : pour différentes raisons, à la fois environnementales, d'aménagement du territoire et financières, de nouvelles infrastructures routières ne verront pas forcément le jour. Des connexions est-ouest sont programmées, mais dans une logique d'acceptabilité par les populations et de rationalisation du maillage actuel.

Pédagogie, anticipation, programmation et définition du rôle de chacun

La question de **l'ambition collective de l'espace métropolitain** en matière de logistique a été posée. Il a rappelé que la logistique était une fonction économique et de marché et que par conséquent, elle répondait aussi à une demande.

Savoir identifier et programmer les besoins d'infrastructures à court terme est aussi un élément qui a été mis en avant. Il ne faut pas se contenter d'envisager ce qui est nécessaire à long terme, qui parfois, ne dépend pas uniquement du territoire, notamment pour les infrastructures.

La question du **risque financier** a été soulevée sur des logiques d'amorçage. Cela a été évoqué au niveau de la Loire, mais aussi au niveau du fer, de voies alternatives, dans cette logique de massification des flux pour proposer une offre susceptible de répondre à un modèle de développement économique.

Il ne faut pas oublier **l'emploi et la formation professionnelle, de même que la pédagogie de la plus-value logistique pour les territoires**. Cette idée répond à la question sous-jacente de l'acceptabilité : il faut dire la logistique ne représente pas uniquement 10 emplois à l'hectare et les nuisances des camions. La logistique est diverse et s'exerce à des échelles différentes.

Le degré de précision de ce schéma logistique a également fait débat à propos des échelles, de la finesse de distinction des différentes formes logistiques et notamment, tout ce qui concerne la logistique urbaine, la vie d'une grande métropole interrégionale comme l'est l'agglomération nantaise, mais aussi à d'autres échelles : la question de la logistique du

dernier kilomètre doit également pouvoir être posée pour l'agglomération nazairienne.

Une idée de travail intéressante a également été apportée à la lumière de l'aménagement et du projet urbain, mais elle doit pouvoir se décliner un peu partout : **la question de la réversibilité des espaces économiques allié à l'existant**, c'est-à-dire la question de leur mutation, qui est aussi en lien avec la question de la contrainte spatiale.

Atelier n°3

Il a plutôt été question de passer de « portillon » à « porte ». C'est un changement d'échelle, qui traduit d'ailleurs bien ce qui a été dit précédemment sur la notion de massification, le besoin de développer les synergies et ce qui est en place pour pouvoir avoir un modèle économique rentable.

Le pôle métropolitain ne peut se passer de son port, connecté aux autres modes de transport, qu'il s'agisse du ferroviaire ou de l'aérien, afin de pouvoir revendiquer une ambition française, voire européenne, dans les années à venir.

Le territoire a **énormément d'atouts** : ses compétences en termes de logistique, ses dynamiques, présentes depuis très longtemps déjà, son savoir-faire, le nombre d'infrastructures de transport qui existent, qui demandent certes à être renforcées, améliorées, connectées...

Unité de lieu. Être connecté au monde signifie aussi **être connecté à son territoire**. Du local à l'international, il y a énormément d'échelles à appréhender, qui recouvrent des systèmes ou des modèles économiques différents, des gouvernances politiques différentes... Ces éléments sont à prendre en compte dans le devenir de la logistique.

Unité de temps. Un besoin de **travailler les différentes temporalités** a été fortement souligné ; à la fois la temporalité des projets,

mais aussi les temps d'adaptation pour que la logistique puisse se développer en rapport avec le territoire et les échelles.

Unité d'action. L'ensemble des moyens techniques qui pourraient être mis en place pour connecter ou améliorer les connexions du territoire du pôle métropolitain au local, au national, voire à l'europpéen. Il est **nécessaire de disposer d'infrastructures de transport de qualité, des infrastructures qui sont parfois à améliorer**.

Quelle nécessité d'avoir de la place sur l'étoile ferroviaire, si l'on développe le transport de voyageurs et a fortiori, le transport de marchandises ? L'importance de relier et de connecter tout cela à un modèle économique a également été invoquée. Mais qui va financer ? Qui va payer ? Et enfin, pour le développement des différents projets, la nécessité de prendre en compte l'ensemble des usages dont on a besoin a été soulevée.

Le besoin de commencer par ancrer notre position et d'aller ensuite vers un développement plus fort a été largement affirmé.

Le problème de la gouvernance a également été évoqué. Les sujets de logistique et de transport de marchandises sont extrêmement complexes et il faut, sinon les rendre simples, au moins pouvoir les expliquer afin de pouvoir les partager avec les populations et les territoires.

Synthèse générale

La préservation. Le tissu industriel est riche et l'enjeu de préservation est très fort. La logistique joue un rôle très important dans la préservation des activités.

La croissance. La logistique va croître. Il y a un consensus global pour développer l'activité industrielle et que dès lors, développer la logistique est inévitable. La démographie est dynamique dans ce territoire et plus globalement, dans la région, ce qui se traduit arithmétiquement par un développement de la consommation, donc de la distribution, donc de la logistique afférente. Il y a un objectif commun de développer l'influence mondiale de ce territoire au travers de l'ouverture ; cela implique aussi des besoins logistiques.

L'accessibilité. L'accessibilité maritime, l'accessibilité terrestre, mais aussi l'accessibilité interne sont indispensables.

La rareté du foncier. C'est LA grande question. Les contraintes environnementales sont parmi les plus fortes en France. Il faut trouver de nouvelles solutions.

Pistes de réflexion

Il y a d'abord la revalorisation ou la valorisation du mot « logistique ». Il existe, encore aujourd'hui, beaucoup d'idées fausses sur ce qu'est la logistique. Il est nécessaire de revaloriser la logistique. C'est une activité fondamentale.

La deuxième piste est l'anticipation ; l'anticipation du développement des activités économiques, de la démographie et des formes de logistique nouvelles. L'innovation permettra sans doute de régler la question de la croissance des besoins et celle de l'insuffisance des capacités foncières du territoire. Il faut de l'innovation de la part des collectivités, de la part des entreprises, qui doivent apporter leurs savoir-faire et leurs réflexions pour créer une véritable démarche d'ingénierie de localisation pour aider les collectivités dans le choix des sites pour telle ou telle activité et dans l'articulation avec la réalité foncière et de l'innovation en termes d'expertise. Il faut mettre cette expertise en œuvre au service du territoire.

Troisième piste de réflexion : l'intervention volontariste. Rien ne pourra se faire sans intervention volontariste des acteurs publics, en relation très étroite avec les acteurs privés.

Enfin, cela ne peut pas se faire sans une coopération plus étroite avec les territoires voisins.

La question a été posée d'un système d'observation pour que les informations soient pérennisées.

Conclusion

Jean-François Retière, élu du Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, Vice-président de Nantes métropole

La passion des débats ne permet pas les échanges que nous aurions pu souhaiter. Mais il apparaît clairement que par cette confrontation des différents acteurs aujourd'hui, nous pouvons nous construire une culture commune sur cette activité logistique. Nous sommes bien au cœur de ce qui préoccupe l'ensemble de la population ; je le dis volontairement, parce qu'il s'agit de l'activité économique et de l'emploi. Mais en même temps, nous voyons bien où sont les contraintes. Nous avons évoqué les questions d'acceptabilité, des contraintes du foncier, des contraintes environnementales, des normes qui s'y superposent. On pourrait donc penser que la tâche est immense et insurmontable en raison du nombre d'obstacles. C'est la raison pour laquelle je pense qu'il faut travailler sur plusieurs horizons et donner des signes forts. Il y a des actions dont on sait qu'elles seront à long terme ; la question des infrastructures, par exemple, recouvre souvent des délais de dix à quinze ans. Mais il y a des actions immédiates que nous pouvons mener pour essayer de donner le cap et de préciser la direction dans laquelle nous allons. Pour donner un exemple récent, nous avons eu à nous poser ces questions sur la logistique urbaine à Nantes et nous avons mis en œuvre des actions immédiates comme la requalification d'aires de livraison ou la conception de réglementations mieux adaptées. Ce que l'on observe là doit pouvoir s'observer ailleurs.

Il me paraît important que nous nous revoyions avant de pouvoir élaborer ce grand schéma à l'échelle métropolitaine, afin d'arrêter les axes de court, moyen et long terme et nous entendre sur des actions qui soient des actions emblématiques que nous puissions partager.

Je mettrai un petit bémol sur la question de la pertinence des périmètres d'étude. Il y a toujours le voisin du voisin... Cela me rappelle que je suis également maire et que lorsque l'on essaie de définir les zones constructibles, il y a toujours la petite frontière : « et si c'était constructible ici ? » Certes, mais cela deviendrait constructible aussi pour le voisin suivant, puis pour le suivant, et tout l'espace le deviendrait aussi. Il y a certainement un périmètre, mais il faut étudier sa pertinence. C'est l'une des missions de la logistique que de savoir quels sont les périmètres logiques. Sinon, on pourrait étudier la France entière... Il faut être prudent sur ces questions.

Par ailleurs, je crois qu'il va falloir aussi, dans un temps assez proche, revisiter les questions de la logistique chacun dans nos propres instances et – je le dis ici pour les acteurs publics – revoir avec nos partenaires de la région et du département, en lien étroit avec le pôle métropolitain mais aussi avec les services de l'État, quelles sont les actions à privilégier et surtout, quelles réponses nous pouvons donner à vos interrogations, notamment celles que vous avez exprimées sur la question des coûts et des investissements. En effet, il y a plusieurs termes que vous avez utilisés, qui nous renvoient à d'autres politiques et que nous commençons à bien connaître, à savoir mutualisation, rationalisation, optimisation et surtout, travail en réseau et articulation entre ces différents réseaux. En toile de fond, il y a toujours cette dimension d'innovation qui est liée à la recherche, et cet appel à la créativité est extrêmement important. On ne peut pas calquer des modèles existants sur des situations qui sont nouvelles et soumises à des contraintes réglementaires nouvelles.

J'ai donc envie de vous proposer, puisque nous avons procédé à l'enregistrement de nos débats, qu'il y ait une publication assez rapide des actes de ce séminaire, que chacun, au sein de ses sphères d'activité et d'influence, en fasse un retour pour pouvoir les partager et parvenir à construire cette culture commune. Nous nous retrouverons ensuite avant de proposer l'organisation de ce schéma logistique dans le cadre du pôle métropolitain et surtout, du SCoT, avec des échéances rapides, pour signaler qu'il y a une mise en mouvement. Il s'agira de trouver les actions les plus symboliques sur le court terme pour montrer qu'il y a des évolutions, en partageant aussi, en complément de cette culture commune, toutes ces questions d'échéances et de réglementation. Je pense

notamment aux infrastructures les plus lourdes, qu'elles soient ferroviaires, portuaires, fluviales ou routières. Il faut envisager comment tout cela peut se mailler intelligemment, dans un souci de complémentarité, pour éviter des concurrences qui sont toujours très néfastes, quand on est dans un système contraint comme le nôtre à l'heure actuelle.

Voilà l'invitation que je voulais vous faire. Si vous avez été privé d'un débat dans l'instant, ce débat pourra rebondir dans un temps qui reste à déterminer. Nous allons étudier le calendrier, mais l'objectif est de nous revoir assez vite pour mettre en phase cette culture commune.

LISTE DES PARTICIPANTS

Raphaëlle	APPE	Communauté urbaine Nantes métropole
Nicolas	AUBERT	Syndicat mixte Aéroport du Grand Ouest
Christian	AVIS	SNCF
Anne-Cécile	BERNARD	Chambre de Commerce et d'Industrie
Marc-Antoine	BERTRAN DE BALANDA	RFF
Lorraine	BERTRAND	CARENE
Christian	BIGUET	Communauté de communes Loire et Sillon
Stéphane	BOIS	Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
Philippe	BOISDRON	UFMO
Philippe	BRASSELET	SNCF Géodis
Christian	BRUN	Communauté de communes Loire et Sillon
Camille	CASSAGNE	RFF
Luc	CHAMBAULT	IDEA Groupe
Jérémie	CHATELLIER	RFF
François	CHEVALIER	Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire
Jacques	DALIBERT	Communauté de communes Loire et Sillon
Patricia	DALLET	CODELA
Patricia	DARD	Nantes métropole
Bertrand	DE BALANDA	RFF
Gilles	DE LATAILLADE	SNC LAVALLIN
Pierre	DEJAX	Ecole des Mines
Laurent	DELAMBILY	Communauté urbaine Nantes métropole
Karine	DELETRAZ LE ROY	L'Art de Construire
Thierry	DESMOULIN	Université de Nantes
Cédric	D'HAUSSY	IDEA Groupe
Stéphanie	DIGUILIO	Pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire
Denis	DOUILLARD	DREAL
Yann	DUFOUR	CARENE
Philippe	DUONG	SAMARCANDE
Jean-Luc	DURAND	Communauté de communes Erdre et Gesvres
Bruno	DURAND	Université de Nantes/ASLOG
Yvan	FORGEOUX	DDTM
Hélène	FORTIER	Région Pays de la Loire
Gildas	FOUASSON	Conseil Général Loire Atlantique
Laurent	FOUIN	AURAN
Anne	GALLAIS BOUCHET	ISEMAR

Dominique	GODINEAU	Communauté urbaine Nantes métropole
Dominique	GREZELEAU	AIRBUS Operations SAS
Laurent	GUIHARD	CODELA
Amélie	HAMON	Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire
Frédéric	HESELMANS	LIEGE AIRPORT
Marcel	HUOU	Communauté de communes Cœur d'Estuaire
Lénaïc	LE FAOU	CLT (Compagnie Ligérienne de Transport)
Yann	LE GAL	AURAN
Anne-Marie	LE GLANIC	CARENE
Alain	LEBLANC	Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire
Dominique	LEFLOHIC	AIRBUS INDUSTRIE
Laurent	LEFLOHIC	Somaloir
Yvon	LERAT	Communauté de communes Erdre et Gesvres
Eric	MAGALHAES	Conseil Général Loire Atlantique
Claude	MAILLERE	ADDRN
Dominique	MANACH	Communauté de communes Loire et Sillon
François	MARIE	Syndicat mixte Aéroport du Grand Ouest
Bernard	MAROT	Communauté de communes Loire et Sillon
Jean-Yves	MARTIN	Communauté de communes Loire et Sillon
Bruno	MARTIN	LOGISEINE
Thierry	MAUGIS	AIRBUS INDUSTRIE
Hélène	MAURIS	AURAN
Frédéric	MERIGUET	PROUDEED
Virginie	MERLE	Conseil Général Loire Atlantique
Fanny	MICONNET	Communauté de communes Loire et Sillon
Marc	MORINEAU	ADDRN
Amaury	MOURCOU	CARENE
Muriel	MOYSAN	Communauté de communes Loire et Sillon
Yannick	MUSSETA	SCOT Vignoble Nantais Communauté de communes Loire Divatte
Charles	NICOL	CARENE
Françoise	OLLIVAUD	Chambre de Commerce et d'Industrie
Ludivine	PERINEL	CARENE
Patrick	PIRRAT	STX
Pascal	PRAS	Communauté urbaine Nantes Métropole
Eric	PROVOST	CARENE
Alain	RAGUIDEAU	Chambre de Commerce et d'Industrie
Gaël	RANNOU	Communauté de Communes de la Région de Blain
Amélie	RANTY	Communauté urbaine Nantes Métropole
Eric	RENAUD	SCOT du Pays des Mauges

Laurent	RENOU	Conseil Général Loire Atlantique
Tristan	ROBERT	DREAL
Patrick	ROBERT	Nantes Métropole développement
Anne	ROUILLE	SCOT Vignoble Nantais
David	SAMZUN	CARENE
Sophie	SAUPIN	CARENE
Laurent	SEGURA	AURAN
Thomas	SIMON	SAMOA
Nicolas	TERRASSIER	ADDRN
Angélique	THUILLIER	SCOT Pays de Retz
Philippe	TROTTE	Communauté de communes Erdre et Gesvres
Damien	VIGNEAU	SELA
Christophe	YVRENOGÉAU	CLT (Compagnie Ligérienne de Transport)

Avec la participation de :



Schéma logistique de la métropole Nantes Saint-Nazaire / Séminaire de travail du 21 février 2013

