



# Livre blanc

*Transport de marchandises et logistique  
sur le territoire du  
Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire*

Nous réalisons des études sur-mesure pour  
apporter des solutions à vos besoins en mobilité des  
marchandises depuis 1995



# Sommaire

**4** *Edito*

**5** *La logistique, c'est quoi ?*

**8** *La logistique en chiffres*

**11** *La logistique en cartes*

**14** *Défis de la logistique et leviers d'action*

**17** *Glossaire*

► Les termes définis dans le glossaire sont identifiés dans le document par des \*

# » Edito

## La logistique, une fonction vitale pour le Pôle Métropolitain

Trop souvent appréhendées au seul prisme des nuisances qu'elles génèrent, les activités logistiques constituent pourtant **une fonction essentielle** du territoire métropolitain, contribuant à la performance économique, environnementale et servicielle des entreprises qui y sont implantées. Parce qu'elle est **garante de la distribution des biens** sur le territoire, la fonction logistique devient même vitale lorsqu'il s'agit de satisfaire certains besoins primaires des habitants tels que s'approvisionner en nourriture, en produits d'hygiène, de santé, etc.

Secteur **pourvoyeur d'emplois pérennes** en tant qu'« activité essentielle » (cf. crise covid) et non délocalisable, la logistique est aussi synonyme de **consommation foncière**, dans un contexte de forte concurrence entre fonctions dans les cœurs urbains et de lutte contre l'artificialisation des sols. Cet enjeu est particulièrement prégnant sur le territoire du Pôle Métropolitain, où des grands projets d'infrastructures, et plus récemment l'implantation de grands entrepôts logistiques, ont suscité des controverses auprès des élus et des habitants.

Sur le territoire du Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire comme ailleurs en France (et plus largement au sein de l'UE), le transport de marchandises et les activités logistiques sont très largement **confiés à l'initiative privée**, dans une logique de marché concurrentiel. Contrairement à la mobilité des personnes, les acteurs publics n'interviennent pas directement dans la production des services de transport de marchandises. Pour autant, l'augmentation tendancielle des flux conjuguée à la résurgence de chocs exogènes et le besoin pressant d'adaptation aux enjeux climatiques a redonné toute sa place à **la logistique comme objet de politique publique**.

Si la logique de marché façonne l'organisation des chaînes logistiques, **les collectivités territoriales ont un rôle d'orientation** grâce à plusieurs leviers. Elles disposent d'outils de **planification**, incarnés notamment par le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), constitutif du SCoT. Les autorités locales peuvent d'autre part être porteuses de solutions pour les acteurs économiques à travers la **réalisation d'infrastructures et d'équipements** ou le portage de **programmes d'innovation** (ex : AAP FLUX de Nantes Métropole). Elles agissent enfin sur le plan de la **régulation**, au titre de leur prérogative d'édition d'arrêtés et de délibérations.

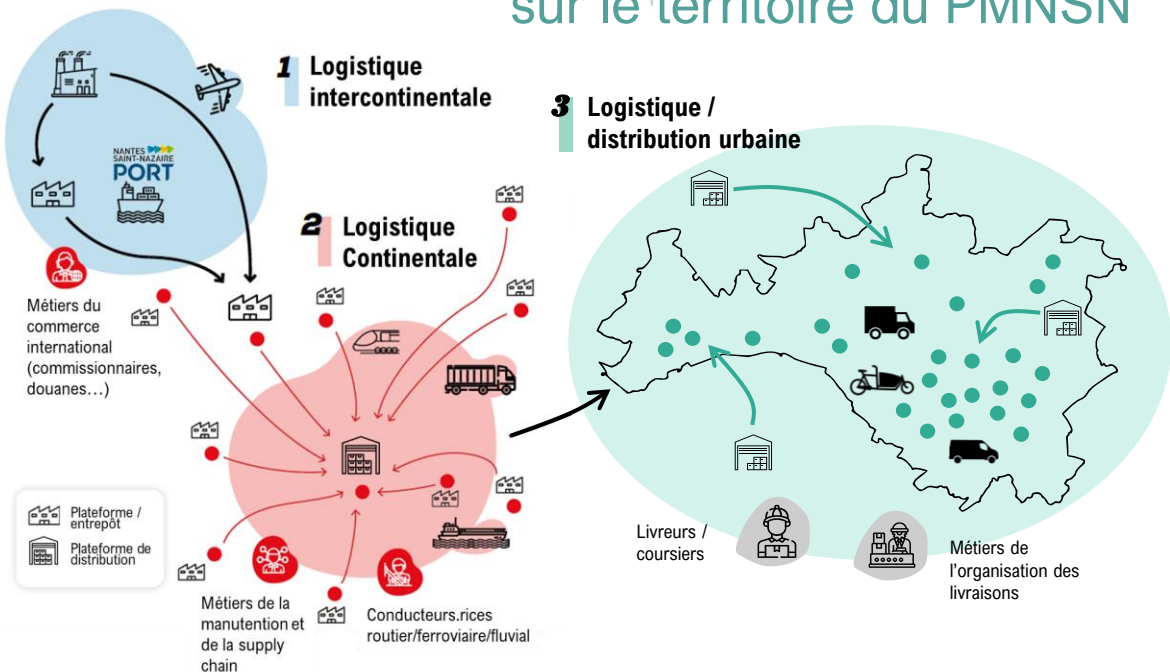
Ce livre blanc vise à dresser **un portrait logistique du Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire**. En dépit du morcellement de la statistique publique, voire de la carence de données précises et localisées, en matière de mobilité des marchandises, le présent document permet de mettre en évidence quelques données clés à prendre en compte au moment de **définir des orientations de long terme** pour le territoire.

# La logistique, c'est quoi ?

“ La logistique désigne une **série d'opérations physiques portant sur des produits** agricoles ou industriels et complétant leur fabrication : **transport, entreposage, manutention, emballage**, constituant une part substantielle de la valeur finale des produits. ”

*Ministère de la transition écologique*

## 3 échelles de logistique sur le territoire du PMNSN



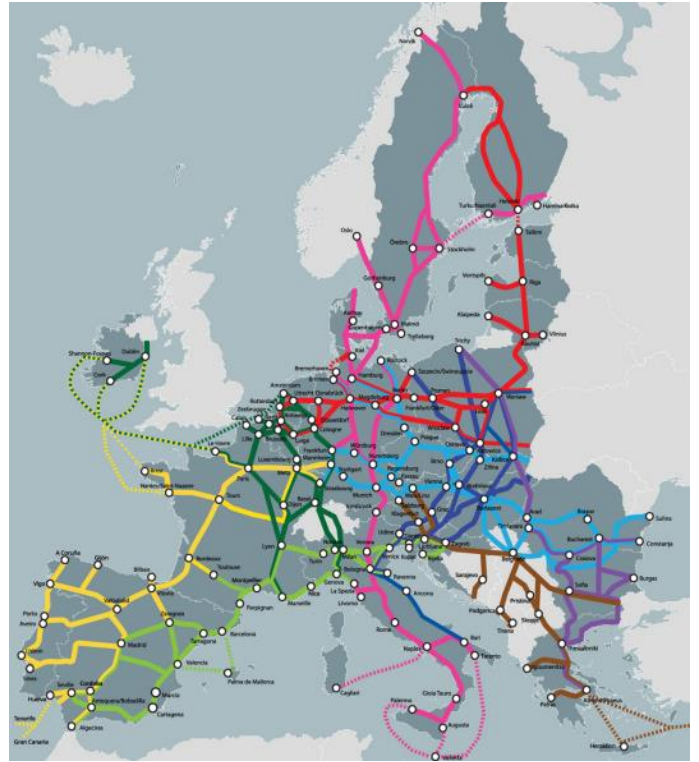
Source : Interface Transport, 2023



## Une approche en termes d'infrastructures

Le territoire du Pôle Métropolitain Nantes Saint-Nazaire est rattaché au **corridor fret atlantique européen (RTE-T)**

Il est notamment connecté aux flux internationaux via le **Grand Port Maritime**, porte d'entrée / sortie pour le continent

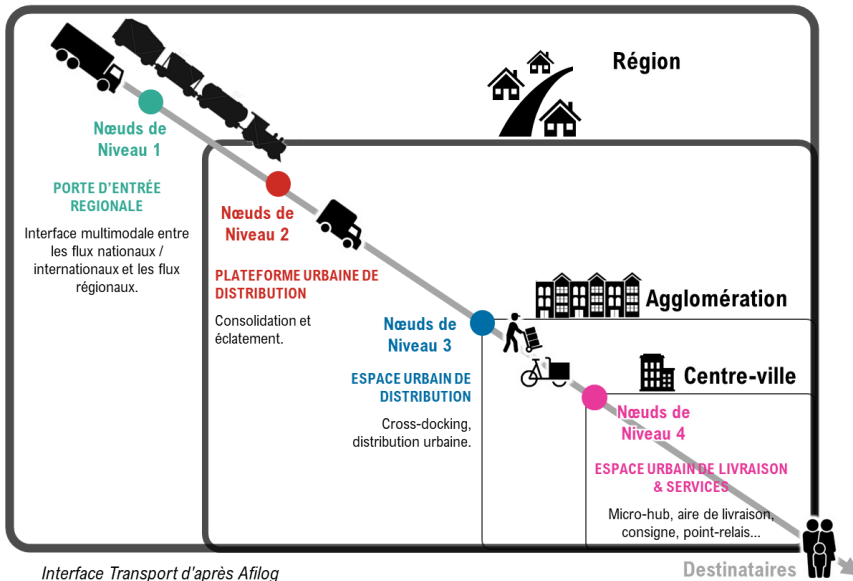


Source : Union Européenne, 2021, projet de révision du RTE-T

## Une approche en termes de sites Equipements et entrepôts

De la grande à la petite échelle  
Les espaces logistiques urbains

Replacer ces échelles dans le contexte local  
Quelques exemples



### PORTE D'ENTRÉE REGIONALE\*

- ▶ Terminaux du Grand Port Maritime
- ▶ Plateforme SCA Ouest (Leclerc) à Saint-Etienne de Montluc (120 000 m<sup>2</sup>)

### PLATEFORME URBAINE DE DISTRIBUTION\*

- ▶ Agence Heppner à Carquefou (~5 000 m<sup>2</sup>)

### ESPACE URBAIN DE DISTRIBUTION\*

- ▶ Local Triporteurs Français à Nantes (280 m<sup>2</sup>)

### ESPACE URBAIN DE LIVRAISON & SERVICES\*

- ▶ Amazon Hub Locker à la Gare routière de Saint-Nazaire



## Une polarité logistique secondaire mais dynamique à l'échelle nationale

### Parc d'entrepôts de plus de 5.000 m<sup>2</sup>

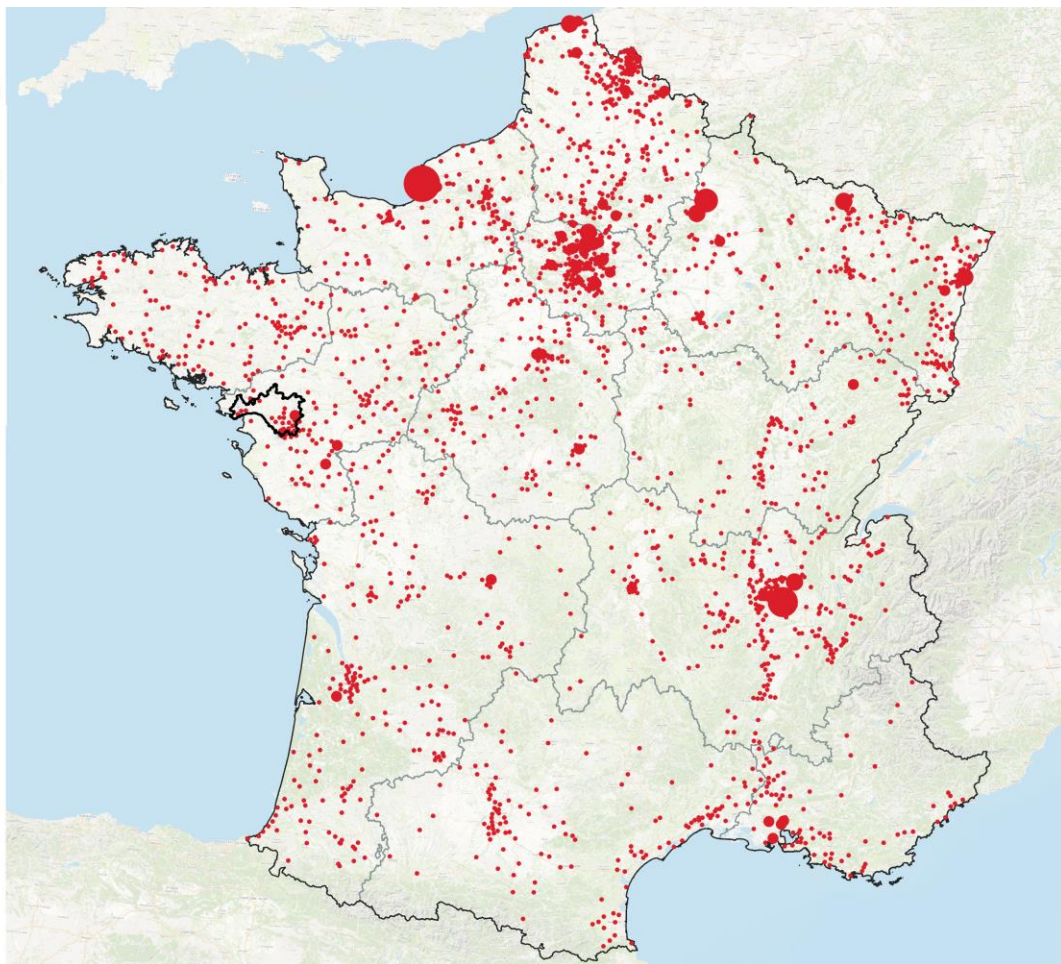
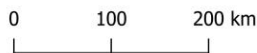
#### Entrepôts de plus de 5000m<sup>2</sup>

PMNSN

Surface communale des entrepôts de plus de 5000 m<sup>2</sup> (m<sup>2</sup>)

- 1800 - 200000
- 200000 - 400000
- 400000 - 600000
- 600000 - 800000
- 800000 - 1000000
- 1000000 - 1014193

Source : © SDES, 2015



#### Cumul de surfaces d'entrepôts autorisées en 2022

Oise	564 000 m <sup>2</sup>
Loiret	367 000 m <sup>2</sup>
Nord	350 000 m <sup>2</sup>
Seine-et-Marne	323 000 m <sup>2</sup>
<b>Loire-Atlantique</b>	<b>317 000 m<sup>2</sup></b>

#### Nombre de permis d'entrepôts autorisés en 2022

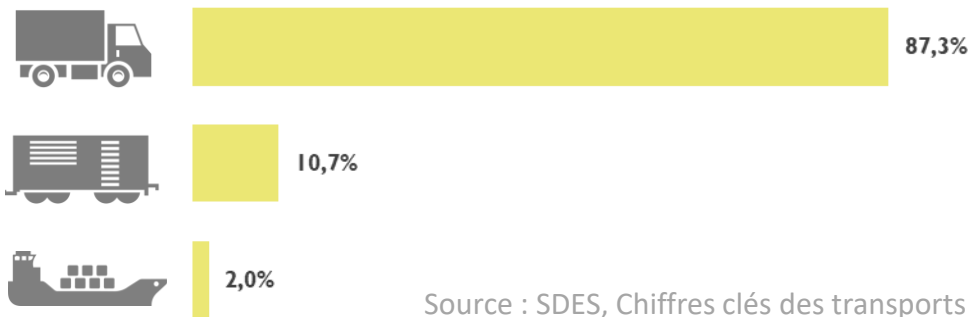
<b>Loire-Atlantique</b>	<b>213</b>
Nord	198
Haute-Garonne	179
Ille-et-Vilaine	178
Gironde	153

Source : Base SITADEL, 2023

# 2

## La logistique en chiffres

### Partis modales du transport de marchandises en France



Source : SDES, Chiffres clés des transports 2023

### Tonnages de marchandises transportées

Source : SITRAMI 2021

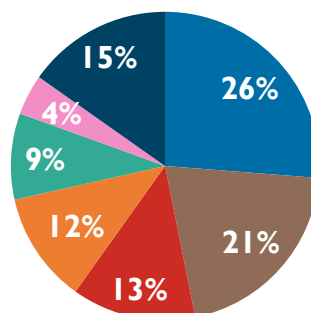


### Soit l'équivalent par habitant de...

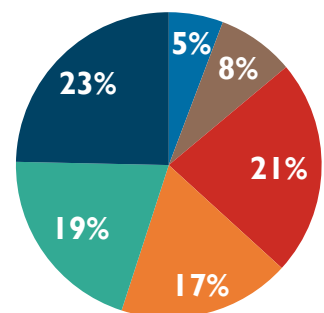


- ▶ Minerais / Produits d'extraction
- ▶ Minéraux non métalliques
- ▶ Agriculture / Chasse / Forêt / Pêche
- ▶ Alimentaires / Boissons / Tabac
- ▶ Marchandises groupées
- ▶ Matières premières et secondaires / Déchets
- ▶ Autres (déménagements, véhicules, bois...)

**74%**  
de flux internes  
au territoire



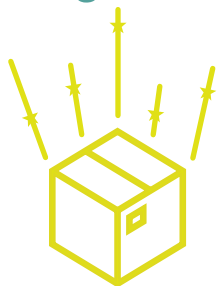
**26%**  
de flux entrants  
dans le territoire







## L'activité générée sur le Pôle Métropolitain



# 89 000

livraisons / enlèvements de marchandises par jour



### BtoB\* ~75%

des livraisons / enlèvements de marchandises sont générés par les établissements économiques



### BtoC\* ~25%

des livraisons / enlèvements de marchandises sont générés par les achats avec livraison des ménages

Source : LAET, Interface Transport, Modélisation SILOGUES 2023

## Le cas du e-commerce et son impact en matière de logistique

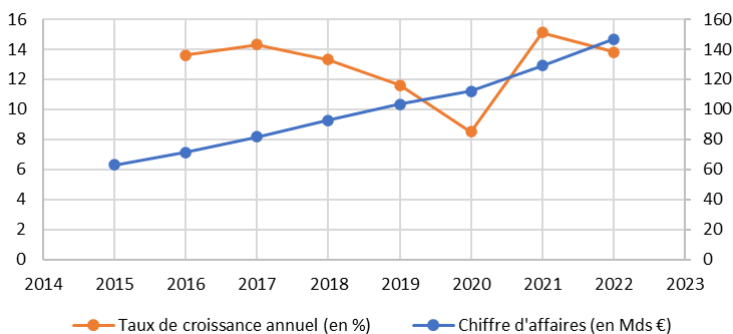


# 12,5%

du commerce de détail en 2022

Une croissance continue et forte, plus qu'une « explosion » du e-commerce

Evolution du commerce en ligne en France depuis 2015



Source : Fevad

**Forte hausse de la demande de surfaces logistiques pour soutenir la croissance du e-commerce**

Les pure players et prestataires logistiques recherchent

**Plateforme XXL (> 50.000 m<sup>2</sup>).**

Les opérateurs de transports et réseaux de distribution recherchent

**Agence de distribution**

**Hub urbain**

→ **Implantations à maîtriser à travers des outils de planification tels que le DAACL** (définit un cadre avec lequel les PLU devront être compatibles)

## 2. La logistique en chiffres

L'enjeu de logistique et de foncier sur le territoire est un enjeu industriel. Il n'y aura pas d'équivalent du Système U, pas plus qu'une autre plateforme comme SCAOUEST sur le territoire de Nantes-Saint Nazaire.



PASCA (Pôle Achats Supply Chain Atlantique)

### ➤ Le parc de grands entrepôts dans le Pôle



**1 450 000 m<sup>2</sup>**  
d'entrepôts > 5 000 m<sup>2</sup>

- Soit **67 %** du parc de Loire-Atlantique
- Saint-Aignan-Grandlieu + Carquefou = **1/3 du parc**
- Dynamique de construction volatile, dépendante de données non structurelles (projet d'entrepôt XXL, COVID-19...)

Sources : SDES, Atlas national des entrepôts de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, 2015 ; Base SITADEL, 2023

### ➤ Le parc de véhicules en circulation immatriculés dans le PMNSN

Source : SDES, Données sur le parc de véhicules en circulation au 1er janvier 2022



**83 000**

Véhicules Utilitaires Légers (VUL)\*  
dont **3,27%** Crit'Air 1 ou électriques



**7 400**

Poids Lourds (PL)\*  
dont **2,60%** Crit'Air 1

Renouvellement naturel

➤ **18** ans

➤ **13** ans

Temps nécessaire pour renouveler le parc (Crit'Air 2 et +) sans action de la collectivité



- ▶ Ne prend pas en compte les véhicules desservant le territoire ou le traversant, immatriculés en-dehors du PMNSN
- ▶ Prend aussi en compte les VUL\* et PL\* non affectés au transport de marchandises (artisans, activités commerciales, services, etc.)

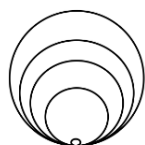
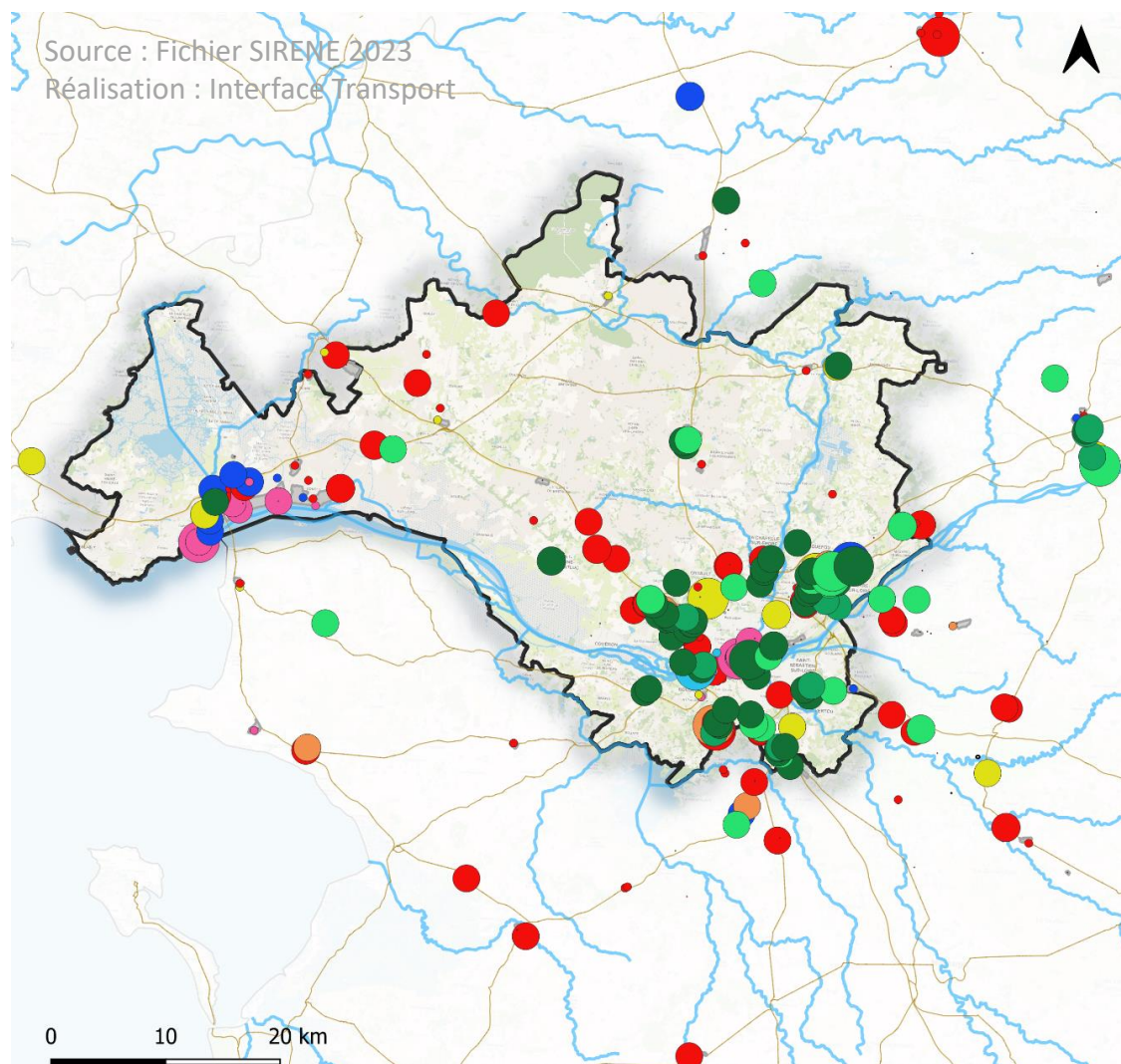
## La logistique en cartes

L'implantation dans l'Est nantais facilite le départ vers Paris ou vers le Sud du territoire. A l'Ouest, il faut contourner la métropole pour rejoindre le réseau national et la congestion sur le périphérique constitue un frein.



Groupe La Poste

### Localisation des acteurs par filière logistique Une complémentarité entre Nantes et St-Nazaire



250 à 499 salariés  
200 à 249 salariés  
100 à 199 salariés  
50 à 99 salariés  
20 à 49 salariés  
10 à 19 salariés

- Logistique
- Transport routier
- Commerce de gros non alimentaire
- Messagerie\* et express
- Commerce de gros BTP
- Transport multimodal
- Commerce de gros alimentaire
- Poste et courrier

# 3. La logistique

en cartes

La Métropole de Nantes est le grand secteur à enjeu du territoire en matière de logistique urbaine.



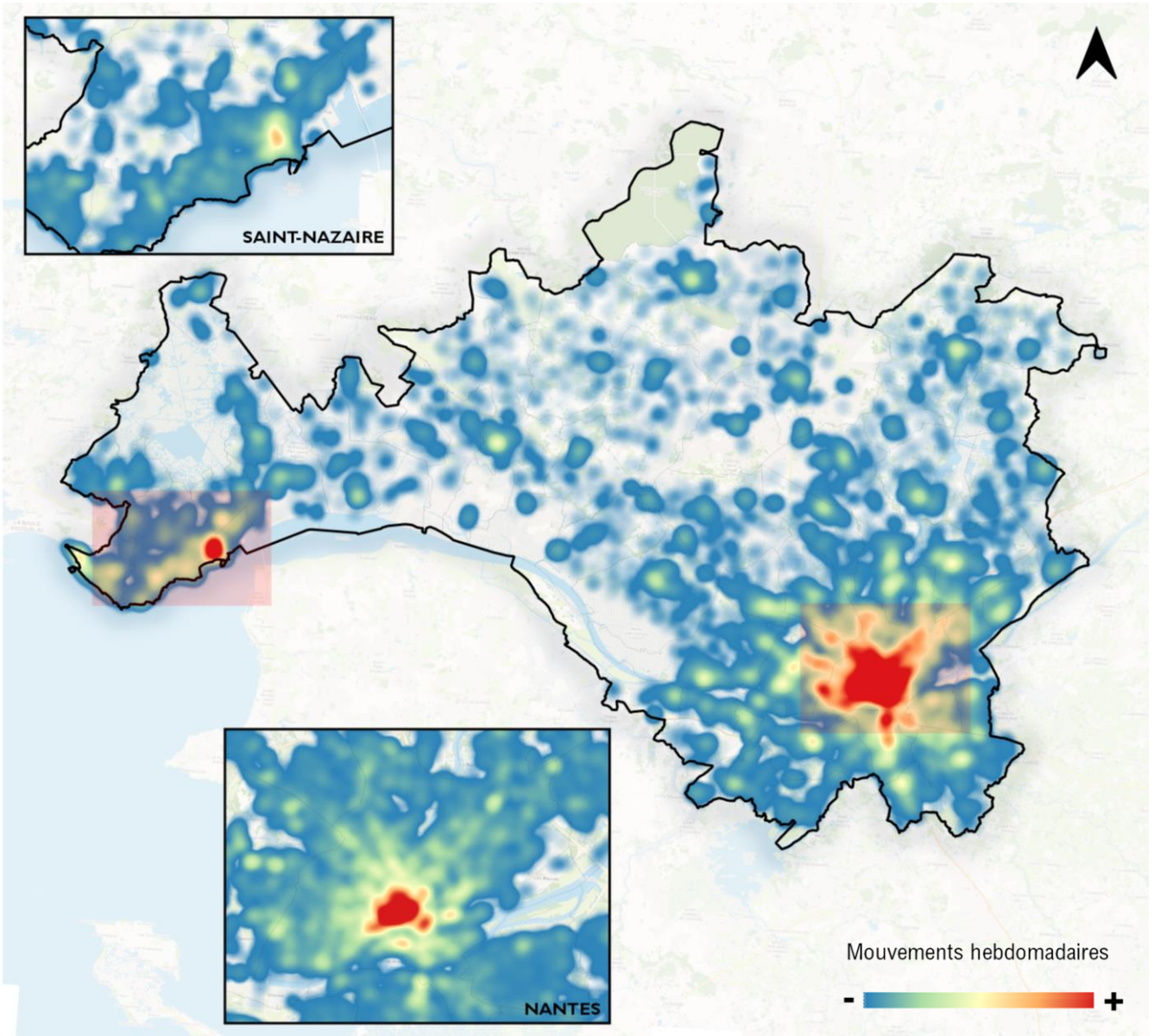
CCI Nantes Saint-Nazaire



Sur le plan de la consommation, Saint-Nazaire est aussi une rotule qui articule la presqu'île de La-Baule, Guérande et Pornic.

CARENE

## ➤ Spatialisation des livraisons et enlèvements BtoB\* sur le territoire du PMNSN



Source : LAET, Interface Transport, Modélisation SILOGUES 2023

➤ **3/4**

des mouvements\*  
BtoB\* concentrés sur  
**Nantes Métropole**

➤ **1/3**

pour la seule commune de **Nantes**

# 3. La logistique

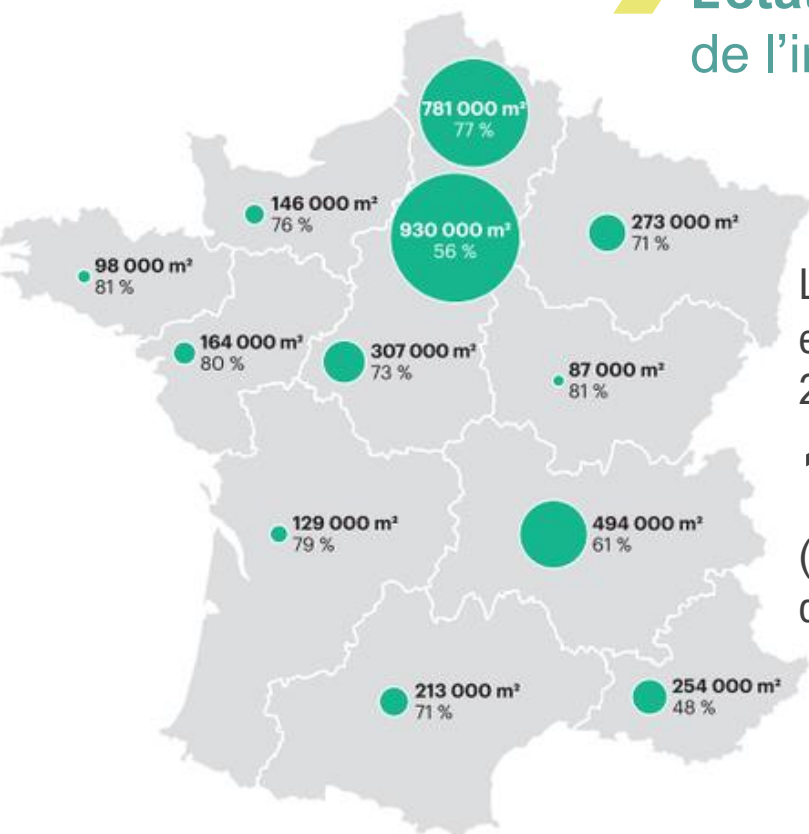
en cartes

Le marché est tendu : les bâtiments lancés en blanc se commercialisent dès le lancement, une situation similaire à la région de Toulouse, et à beaucoup d'autres agglomérations.



Arthur Loyd Logistique

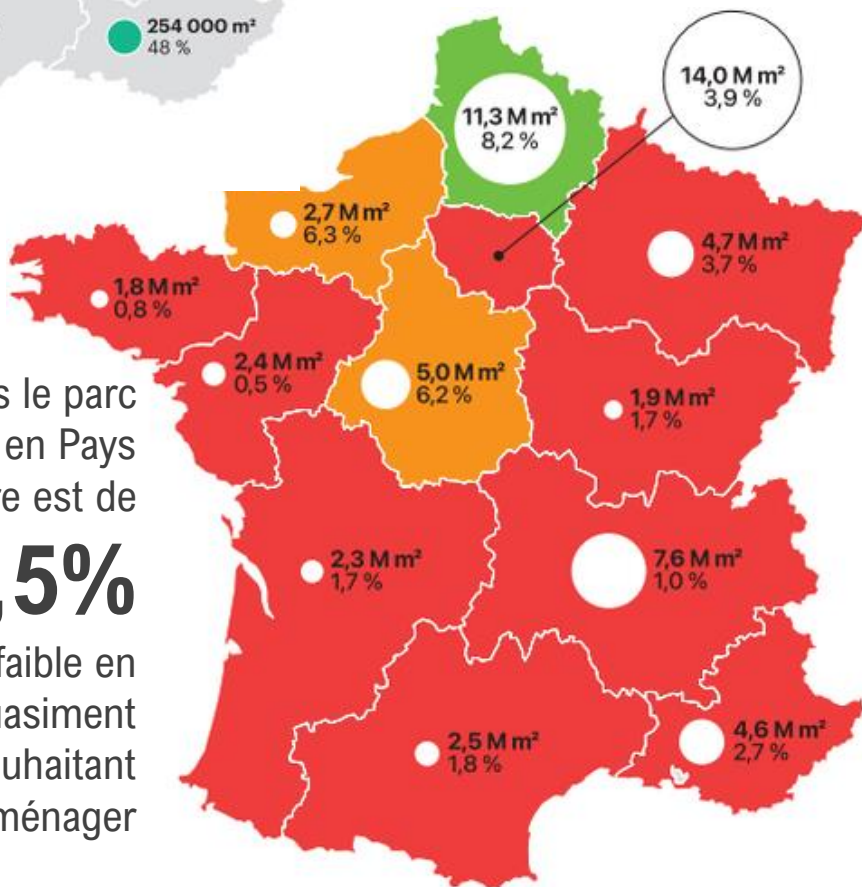
## L'état du marché régional de l'immobilier logistique



La demande placée\* en entrepôts en Pays de la Loire entre 2016 et 2022 est de

# 164 000 m²

(8<sup>ème</sup> région métropolitaine sur 11) dont 80 % dans le neuf



Le **taux de vacance** dans le parc d'entrepôts > 10 000 m² en Pays de la Loire est de

# 0,5%

soit le taux le plus faible en France. L'offre est donc quasiment nulle pour les acteurs souhaitant s'implanter ou déménager

Source : AFILOG, Etat des lieux de la tension foncière et immobilière par région à l'intention des représentants de l'Etat et des collectivités territoriales, 2023

► Cette analyse du marché, réalisée par Arthur Loyd pour le compte d'AFILOG, porte sur les bâtiments logistiques supérieurs à 10.000 m² : classe A, B, frigorifique, messagerie

# 4

## Défis de la logistique et leviers d'action

➤ Des défis pour les années à venir sur différentes dimensions du sujet transport et logistique



### Sobriété foncière

#### Zéro Artificialisation Nette

L'objectif ZAN, inscrit dans la loi Climat et Résilience, vise l'arrêt de tout accroissement de l'artificialisation des sols à horizon 2050. Il impose un véritable changement de paradigme pour le développement des territoires

Nantes et Saint-Nazaire concentrent les besoins logistiques du territoire, mais ne présentent plus, ou très peu, d'opportunités foncières pour héberger ces activités. Ce contexte induit des **enjeux locaux** en matière de :

- ▶ Collaboration entre les EPCI pour bâtir un schéma d'implantations logistiques à l'échelle du PMNSN
- ▶ Réintroduction de petites surfaces logistiques dans l'urbain



*Aucune zone économique ne se développe sur Nantes Métropole, ce qui pose l'enjeu de la densification et de la réhabilitation des zones existantes.*

CCI Nantes Saint-Nazaire



### Transition énergétique

- Réduire les émissions de GES du transport
- Accompagner la transition d'un parc ultra dominé par le diesel
- Réduire la part modale de la route

Les professionnels du transport se demandent quelle énergie plébisciter pour l'avenir, dans un contexte réglementaire mouvant (projets de ZFE-m). En parallèle, l'engagement du syndicat d'énergie local en faveur du gaz pourrait être contrarié par des réglementations européennes sur les émissions des PL. Ce contexte induit des **enjeux locaux** en matière de :

- ▶ Concertation et accompagnement des professionnels dans la transition énergétique
- ▶ Harmonisation des réglementations à l'échelle du territoire



*Avec des ZFE opérationnelles en 2026, il faut que les règles du jeu soient claires et cohérentes.*

Groupe IDEA

# 4. Défis et leviers d'action

## de la logistique



### Emploi

- Revaloriser les métiers du transport et de la logistique
- Trouver de la main d'œuvre disponible pour des postes de chauffeurs-livreurs et manutentionnaires

Le territoire de Nantes Saint-Nazaire se trouve dans une situation de quasi plein emploi, amplifiant les difficultés de recrutement que l'on observe au sein des entreprises de transport et logistique à l'échelle nationale. Ce contexte induit des **enjeux locaux** en matière de :

- ▶ Amélioration des conditions d'accès aux zones d'emplois logistiques (desserte TC, plans de mobilité, ...)
- ▶ Amélioration des conditions d'exercice de leur activité pour les chauffeurs routiers (centre routier pour l'accueil des poids lourds en transit, ...)



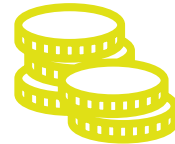
*Il y a des tensions sur les recrutements dans le secteur du transport et de la logistique. [...] L'accès au lieu de travail pose problème, avec des transports en commun qui sont à 2km du site.*

**DB Schenker**



*L'absence de centre routier d'envergure est à déplorer car elle nuit à l'attractivité des métiers de la filière sur le plan des conditions de travail.*

**Club Logistique Pays de la Loire**



### Economie

- Assurer l'approvisionnement du territoire dans un contexte de croissance démographique
- Soutenir l'effort de réindustrialisation (politique nationale)
- Suivre la croissance du e-commerce et ses effets

Le PMNSN constitue un territoire économiquement et démographiquement dynamique. L'activité industrielle, incarnée avant tout par la zone industrialo-portuaire de Saint-Nazaire et la présence de plusieurs fleurons comme STX ou Airbus, est un marqueur fort du territoire. Pour autant le chiffre d'affaires du GPM repose aujourd'hui avant tout sur l'import d'énergies fossiles, un marché au déclin annoncé. Ce contexte induit des **enjeux locaux** en matière de :

- ▶ Accompagnement du développement de la logistique en tant que vecteur d'offres commerciales nouvelles pour ne pas subir simplement la logique de marché
- ▶ Stratégie de réutilisation des fonciers qui hébergent des activités amenées à décroître voire disparaître (en lien avec le GPM)



*La stratégie du GPMNSN est très portée sur la transition énergétique, notamment sur les énergies marines renouvelables, car les flux de matières premières fossiles vont forcément aller en diminuant.*

**Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire**

# 4. Défis et leviers d'action

de la logistique

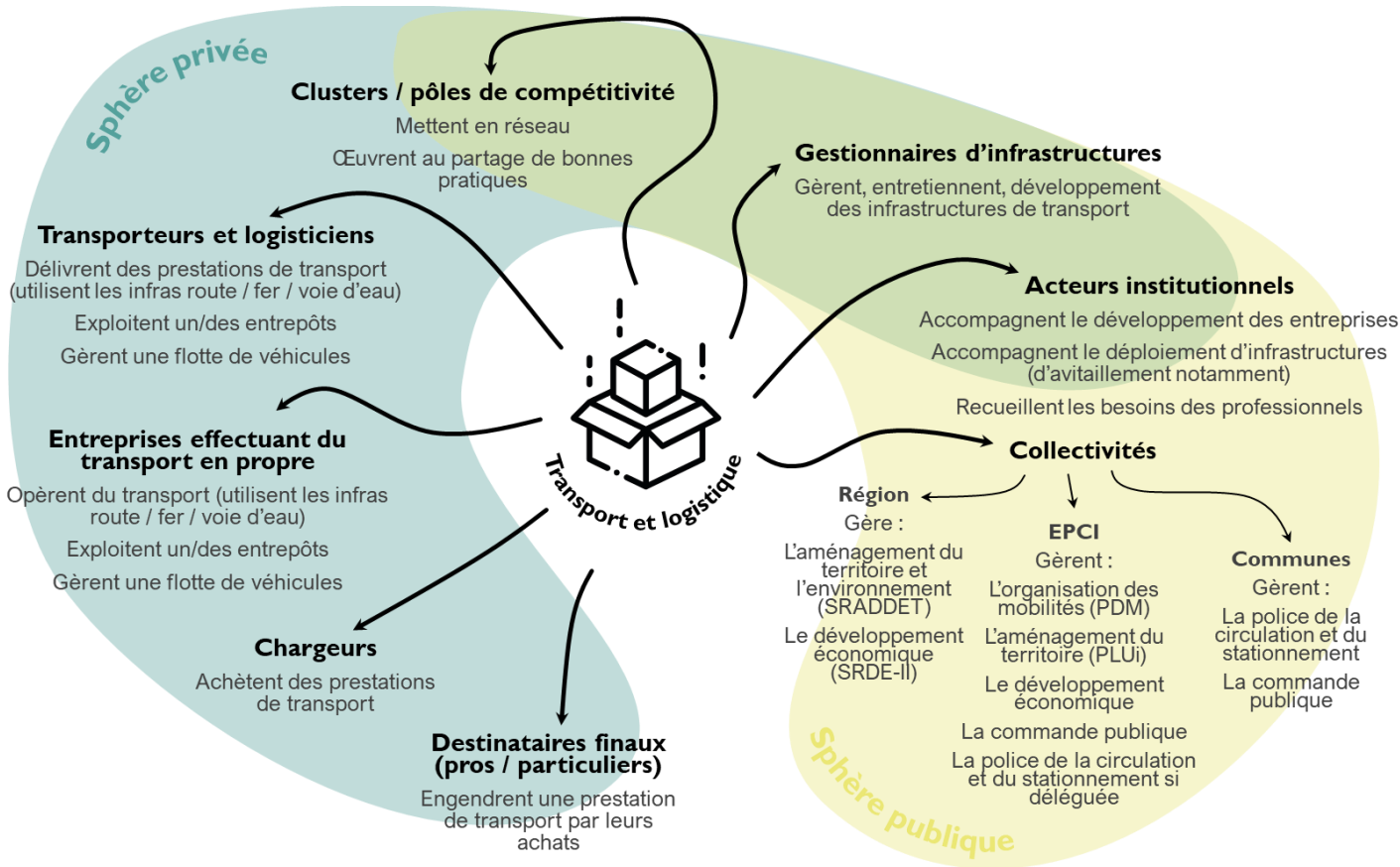
A l'exception du Grand Paris, qui a une gouvernance très particulière, les autres territoires français sont encore en construction sur la question de la logistique urbaine, ainsi les inspirations en matière de gouvernance sont limitées.



T. Guiné – Conseiller métropolitain (NM) délégué à la logistique urbaine

## Des rôles et responsabilités partagés entre de nombreux acteurs

### Entre sphères publique et privée



## Les collectivités disposent de divers leviers d'actions

### Pour accompagner le développement de la logistique



Incitation



Réglementation  
Contrôle



Communication



Aménagement  
urbain



Planification  
foncière



Soutien à  
l'expérimentation



Implication dans des  
services



# ➤ Glossaire

## **BtoB** (*Business to Business*)

Flux émanant d'une entreprise vers une autre entreprise, concernant des marchandises nécessaires à son activité / processus de production

## **PL** (*Poids Lourd*)

Véhicule dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 3,5 tonnes. Les poids lourds peuvent être des camions porteurs, lorsque le châssis supporte la cabine et le chargement ; ou articulés, lorsque le tracteur et une semi-remorque sont dissociés.

## **Mouvement de marchandises**

Opération de livraison et / ou d'enlèvement de marchandises auprès d'un établissement économique ou d'un particulier.

## **Messagerie**

Filière logistique traitant à la fois des flux de marchandises en B2B et B2C, conditionnées en colis ou en palettes. Cette filière est caractérisée par des délais de livraison minimisés (48h, voire 24h en express) rendus possibles par une organisation en réseaux denses d'agences locales communiquant entre elles.

## **BtoC** (*Business to Consumer*)

Flux émanant d'une entreprise vers un particulier, suite à un acte d'achat (généralement en ligne). Par extension, ce terme peut également englober le C2C, soit les flux d'un particulier à un autre, qui transitent généralement par le biais d'une plateforme / entreprise.

## **VUL** (*Véhicule Utilitaire Léger*)

Véhicule dédié au transport de marchandises dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes. Les principaux types de VUL sont les fourgonnettes (notamment utilisées par les artisans), les fourgons et les châssis-cabine supportant une caisse (type 20 m<sup>3</sup>).

## **Supply chain**

Ensemble de la chaîne logistique, constituée de nombreuses étapes achat, conditionnement, transport, stockage...) en amont de la distribution finale d'une marchandise à son destinataire.

## Demande placée

Ensemble des prises de surfaces sur une période donnée, qu'il s'agisse d'acquisitions ou de locations, dans le neuf comme dans l'existant.

## Plateforme urbaine de distribution

Type d'entrepôts et équipements logistiques généralement situés en périphérie des principaux bassins de consommation, visant à recevoir et expédier des flux émanant ou à destination d'autres zones géographiques. Ces entrepôts, appelés « agences » dans la filière sont organisés en « cross-docking » : ils disposent de quais de chaque côté du bâtiment pour permettre une rupture de charge et la constitution de tournées de distribution réalisées avec des moyens adaptés au contexte géographique. Les entrepôts de ce type présentent généralement une surface de quelques milliers de mètres carrés.

## Espace urbain de livraison

Équipement permettant la desserte à l'échelle micro d'une rue ou d'un quartier et s'inscrivant dans une logique de maillage. Cela correspond notamment aux aires de livraisons, aux points relais, consignes ou encore conciergeries.

## Porte d'entrée régionale

Type d'entrepôts et équipements logistiques (port, terminal ferroviaire, marché de gros...) généralement situés en périphérie éloignée des agglomérations, à proximité d'axes de communications majeurs, et destinés à la desserte d'une zone étendue (ex : quart Nord-Ouest, façade Atlantique...). Les entrepôts et plateformes de ce type présentent généralement une surface de plusieurs dizaines, voire centaines, de milliers de mètres carrés. *Dans le cas du GPMNSN, l'hinterland est d'une ampleur supérieure aux portes d'entrée régionale classiques.*

## Espace urbain de distribution (EUD)

Type de locaux consacrés à la logistique du dernier kilomètre à proximité ou en cœur de ville dense. Les EUD correspondent à des surfaces de quelques centaines, voire milliers tout au plus, de mètres carrés dans un tissu urbain contraignant : il peut ainsi s'agir de locaux d'activités initialement non prévus pour de la logistique, ou d'espaces mobilisés dans une logique d'« urbanisme tactique ». Ces locaux sont généralement pris par des acteurs de la messagerie ou de spécialistes du dernier kilomètre pour effectuer une livraison fine en petits VUL, voire vélos cargos.