

Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

Feuille de route

à l'issue des ateliers de travail

21 septembre 2023

une initiative



PRÉFET
DE LA RÉGION
GRAND EST

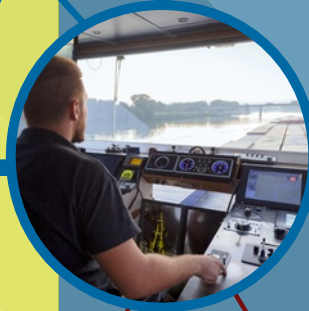
*Liberté
Égalité
Fraternité*

La Région
Grand Est

organisée par



ORT&L Grand Est
Observatoire Régional Transports & Logistique





Éditorial

Le fret et la logistique constituent des domaines essentiels de la transition énergétique et la réindustrialisation de la France et de ses territoires. Le besoin de renforcer l'action publique en la matière a amené l'État à mettre en place un Comité interministériel de la logistique (Cilog). Une des mesures qu'il a adoptées consistait à organiser dans chaque région française une conférence spécifiquement consacrée à ces sujets et leurs enjeux sur le territoire.

Le 2 septembre 2022, quand l'État, la Région Grand Est et l'Observatoire Régional Transports et Logistique (ORT&L) ont lancé la Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est, ils partageaient l'**ambition commune d'échanger sur les enjeux liés à ces sujets** afin de dresser un constat partagé de la situation et d'identifier les enjeux et les actions à mener. Il s'agissait aussi de sortir du cercle parfois étroit des grands décideurs et des techniciens spécialisés pour que ces sujets clés entrent davantage dans le débat public, en y associant en particulier les collectivités, les entreprises fournissant ou utilisant des services logistiques ou encore les organismes professionnels.

Un an plus tard, cette ambition a clairement été atteinte. La mobilisation collective est apparue exemplaire avec **une volonté forte d'échanger et de travailler ensemble.**

Après une phase de préparation minutieuse pilotée par les services de l'État et de la Région avec le cabinet Interface Transport et associant les autres membres de l'ORT&L, plus de 200 personnes d'horizons très divers ont participé à **5 journées de travail entre novembre 2022 et mars 2023** et ont ainsi pu débattre et enrichir de leurs idées les propositions formulées lors de ces ateliers.

L'ensemble de ces débats met bien en évidence les grands enjeux auxquels les territoires du Grand Est devraient faire face dans les années à venir. Sur chacun d'entre eux, il s'agira d'organiser **la mobilisation de l'ensemble des acteurs** pour que, dans les 10 années à venir, les projets aujourd'hui définis soient financés et mis en œuvre.

Cette méthode de travail apportée par la Conférence régionale du fret et de la logistique a été unanimement appréciée par les participants, qui ont esquissé des solutions à la fois pragmatiques et innovantes. Ils ont exprimé leur **souhait que cette dynamique de dialogue et de travail collectif se poursuive.**

L'objet de ce document de synthèse est d'acter les grandes propositions qui se sont dégagées des ateliers d'échanges et de formaliser l'engagement autour d'un **programme de travail** de l'ensemble des acteurs publics et privés mobilisés dans le processus. L'État et la Région Grand Est sont, d'ores et déjà, prêts à s'engager à porter un certain nombre d'actions.

Les **6 ambitions** identifiées dans la Feuille de route se déclinent en 17 actions opérationnelles qui seront évaluées annuellement afin de pérenniser la démarche collective.

Josiane Chevalier
Préfète de la région Grand Est

Franck Leroy
Président de la Région Grand Est

Jean-Pierre Caillot
Président de l'Observatoire Régional
Transports et Logistique du Grand Est

Le fret et la logistique : des activités stratégiques pour le Grand Est avec de nombreux enjeux

Ensemble des échanges, des moyens et des acteurs permettant à chaque individu, à chaque entreprise et à chaque territoire de disposer des marchandises dont ils ont besoin, la logistique joue un rôle **indispensable au fonctionnement et au rayonnement du Grand Est et de son économie.**

Les diagnostics sur la logistique en Grand Est dressent tous un constat ambivalent : **la région dispose d'atouts et de potentiels remarquables**, mais elle n'en tire pas autant parti qu'elle pourrait le faire, tant sur le plan du développement économique de ses territoires que sur les plans social et environnemental.

Au carrefour d'axes d'échanges européens, le Grand Est bénéficie de sa proximité avec l'Île-de-France et les autres grands bassins de consommation français et européens. Il dispose d'une bonne accessibilité grâce à **des réseaux de transport et des équipements diversifiés**, notamment s'agissant du transport fluvial et du fret ferroviaire.

Du fait de son positionnement sur plusieurs grands corridors européens, le Grand Est est traversé par de **nombreux flux de transit** qui occupent une place majeure sur les principaux axes routiers de la région. Ces flux sont sources de nuisances et de coûts économiques, sociaux et environnementaux, mais ils peuvent aussi être un atout. C'est grâce à la qualité de son positionnement et de ses infrastructures que le Grand Est a pu attirer des activités logistiques et industrielles qui bénéficient à son tissu économique, ses territoires et ses habitants.

Plus de 125 000 personnes exercent, en Grand Est, un métier directement lié à la logistique. Cela représente 7 % de l'emploi salarié total dans la région. Beaucoup de ces métiers peinent cependant à attirer. Le manque grandissant de personnels représente une menace importante pour le devenir de la filière et de l'économie régionale.

La logistique constitue un secteur majeur en soi, mais son importance se mesure surtout par le fait qu'elle est **indispensable aux autres activités économiques.** Ainsi, elle concourt au bon fonctionnement, au dynamisme et à l'attractivité du Grand Est. Sans logistique performante, il ne peut y avoir d'économie performante.

Un territoire au cœur de l'Europe logistique

5,6 millions d'habitants

4 frontières internationales

4 corridors du Réseau transeuropéen de transport



Rocade champenoise

En périphérie de l'Île-de-France
Des agglomérations de taille moyenne séparées par des espaces ruraux : Reims, Troyes, Châlons, Charleville
Importance des activités agro-alimentaires (céréales, vins...)
Infrastructures structurantes : A26, A4 et A5
Ligne ferroviaire Paris-Strasbourg
Seine et Meuse
Aéroport de Vatry

Reims - Châlons - Troyes

Sillon lorrain

Couloir d'échange entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud
Influence du Luxembourg
Population importante vivant dans la vallée de la Moselle
2 agglomérations structurantes historiquement en concurrence : Metz et Nancy
Un chapelet de pôles urbains secondaires
Industrie lourde historiquement fortement présente
Infrastructures structurantes : A31, A4
Axe ferroviaire Luxembourg - Vallée du Rhône, Artère Nord-Est Moselle à grand gabarit

Thionville - Metz - Nancy - Épinal

Plaine d'Alsace

Densité de population élevée
Une métropole principale : Strasbourg
Des pôles urbains majeurs de différents niveaux d'importance
Un tissu de nombreuses entreprises industrielles de taille intermédiaire
Interface avec l'Allemagne, la Suisse et l'Europe centrale
Infrastructures structurantes : A35, A36, A4
Ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle
Rhin canalisé
Aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg-Entzheim

Strasbourg - Colmar - Mulhouse

Une région logistique structurée autour de 3 axes majeurs avec des spécificités et dynamiques spécifiques en son sein

Mettre en place un dialogue entre acteurs pour relever collectivement les nombreux défis

L'importance croissante des enjeux autour de la logistique a conduit l'État à développer une politique spécifique et transversale, allant au-delà des actions sectorielles. Conscient de la diversité des enjeux et des acteurs concernés, il entend jouer un rôle moteur en développant **une gouvernance partenariale de la logistique associant les territoires et les acteurs économiques.**

Afin d'assumer son rôle et de coordonner ses actions, il a notamment mis en place, en 2020, le Cilog: le Comité interministériel de la logistique. La 2^e édition a eu lieu le 21 octobre 2021. Parmi les mesures de ce 2^e Cilog, figure le lancement de conférences régionales de la logistique. Celles-ci visent à **renforcer les dynamiques public-privé** dans les politiques publiques locales en matière de logistique et de structurer un dialogue efficace entre les acteurs.

Conscient de la diversité des territoires, l'État a laissé une grande latitude à l'échelon régional dans les modalités d'organisation de ces conférences en permettant à chaque région de mener une démarche adaptée à ses réalités et aux besoins de ses acteurs.

La mise en œuvre de la Conférence régionale du fret et de la logistique a été confiée par l'État, la Région et l'ensemble de ses membres à **l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.**

Cette association, animée par la DREAL Grand Est, a pour vocation d'**améliorer** et de **diffuser les connaissances liées au transport et la logistique dans la région.** Regroupant une trentaine de membres (administrations, collectivités, professionnels...), l'ORT&L Grand Est constitue un lieu d'échanges et de partages entre ses adhérents mais également avec l'ensemble des acteurs concernés par la logistique en Grand Est.



La **Région Grand Est** partage l'intérêt d'une telle démarche pour le territoire mais aussi pour exercer au mieux ses propres missions, que ce soit en matière d'aménagement, d'infrastructures, d'économie ou de formation.

Ayant déjà identifié le besoin de mener une démarche collaborative avec les acteurs économiques et locaux autour des enjeux liés au fret et aux infrastructures de transport, la Région a souhaité s'impliquer pleinement dans le portage de cette Conférence régionale du fret et de la logistique, afin de pouvoir **s'appuyer sur les échanges avec les acteurs professionnels pour nourrir les politiques publiques régionales** qu'elle porte avec ses partenaires publics comme privés.



Un travail collectif pour passer des enjeux aux actions structuré autour de 5 ateliers de travail thématiques



La Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est a été **lancée le 2 septembre 2022** par la Préfète de la région Grand Est, le Président du Conseil régional et le Président de l'Observatoire Régional Transports et Logistique, à l'occasion de la Foire de Châlons-en-Champagne.

**5
ateliers
de travail**



Immobilier logistique et foncier

6 octobre 2022 - Strasbourg



Infrastructures et flux de fret

15 novembre 2022 - Metz



Transition écologique

10 janvier 2023 - Reims



Ressources humaines

3 février 2023 - Nancy



Système logistique régional

2 mars 2023 - Mulhouse



À l'issue des ateliers, une **synthèse des travaux** a été produite et présentée à l'occasion de l'Assemblée générale de l'ORT&L. Celle-ci proposait une première consolidation des pistes de travail exprimées lors des ateliers.

28 avril 2023

Châlons-en-Champagne

5 ateliers de travail thématiques ont été organisés dans 5 villes différentes du Grand Est entre octobre 2022 et mars 2023.

Chacun a réuni **entre une quarantaine et une soixantaine de participants** avec des profils variés : responsables d'entreprises, salariés, transporteurs, logisticiens, chargeurs, énergéticiens, professionnels de l'immobilier d'entreprise, de la formation, de l'insertion professionnelle, gestionnaires d'infrastructures, chambres consulaires, fédérations et organismes professionnels, collectivités, etc.

Chaque atelier s'est déroulé sur une journée.

La matinée était consacrée au **partage des enjeux** avec, d'une part, une présentation du dossier préparatoire produit en amont par le cabinet Interface Transport et posant un **diagnostic** de la thématique pour les territoires du Grand Est et, d'autre part, des interventions de profils variés sous forme de table ronde afin d'enrichir et de construire une vision partagée des enjeux.

L'après-midi avait pour but de **faire émerger des pistes d'actions** pour répondre à ces enjeux. Pour ce faire, les participants ont travaillé à chaque fois en petits groupes où ils ont pu exprimer leurs idées, mais aussi témoigner sur ce qui se fait déjà ainsi que sur leurs préoccupations. Suivant les thématiques, les propositions d'actions étaient plus ou moins concrètes, reflétant aussi le niveau de maturité collective sur le sujet.

À cette occasion, les participants à cette première restitution intermédiaire ont largement émis le souhait que soit mené un travail de **priorisation** afin de **cibler les chantiers les plus matures** et pour lesquels il est possible d'**identifier des actions concrètes** pouvant être mises en œuvre et **susceptibles de commencer à porter leurs fruits à court et moyen termes.**

Une Feuille de route pour le fret et la logistique en Grand Est traduisant en actions les ambitions et pistes de travail issues des ateliers

Afin de répondre à ce souhait d'**aboutir à des actions suffisamment mures et précises**, les chantiers synthétisant les expressions des participants aux ateliers ont été retravaillés et approfondis.

Les partenaires identifiés comme **parties prenantes potentielles à leur mise en œuvre ont été consultés** afin d'**identifier les actions qu'ils étaient en capacité d'engager** dès maintenant ou d'ici quelques mois.

Les actions issues de ces consultations prolongent donc les réflexions des ateliers, tout en les rendant **plus opérationnelles**.

Elles résultent aussi d'un travail de **priorisation**. Elles ne sauraient résumer à elles seules tous les chantiers à mener pour répondre aux nombreux défis identifiés, mais elles constituent une **première étape** permettant d'avancer dès à présent.

Structurée autour de **6 grandes ambitions** partagées par l'ensemble des participants à la Conférence, la présente **Feuille de route** cible, pour chaque ambition, 2 à 4 **actions concrètes**.



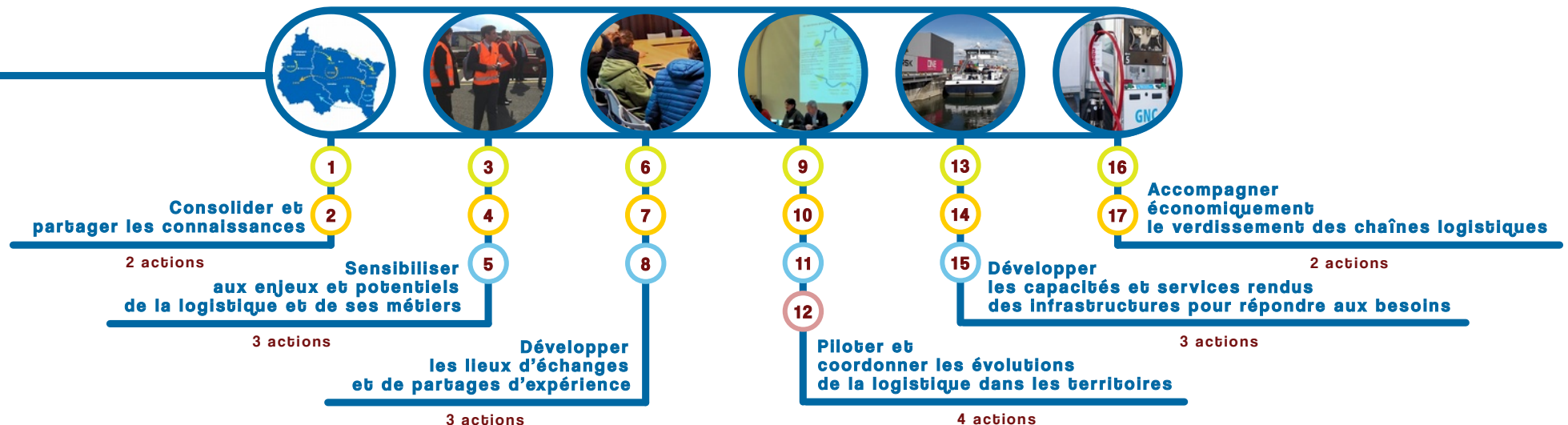
17 actions

Les 17 actions de la Feuille de route concernent les chantiers **les plus matures** identifiés suite aux ateliers.



et des chantiers en réflexion

En complément des actions matures, il est apparu utile, dans cette feuille de route, de citer quelques chantiers correspondant à **des attentes exprimées lors des ateliers**, mais pour lesquelles **les modalités de mise en œuvre sont encore à préciser** et qui s'inscrivent donc généralement dans un temps plus long.



La présente Feuille de route est **amenée à évoluer** au fur et à mesure que ses actions progresseront dans leur mise en œuvre.

Afin de suivre l'avancement des actions et éventuellement procéder à des ajustements, il est prévu d'organiser un **point d'étape chaque année**.



www.logistique-grandest.fr/feuille-de-route

Retrouvez sur ce site les actualités et les productions autour de la Feuille de route et de la Conférence régionale du fret et de la logistique.



Ambition n°1

Consolider et partager les connaissances

La consolidation et le partage des connaissances ont été identifiés très largement par les participants de la Conférence comme un **besoin prégnant formalisé de manière systématique** dans le cadre des ateliers thématiques.

Les besoins énoncés portent, en effet, sur une **meilleure caractérisation des enjeux** et particulièrement en matière de foncier et d'immobilier logistique (besoins des opérateurs et opportunités foncières) et de transition énergétique (réglementation, avitaillement, offre de véhicules, etc.).

Ces différentes considérations s'expriment en complémentarité de besoins plus classiques inhérents à la connaissance des flux de marchandises, des projets, ou des dynamiques territoriales à l'œuvre.

Les besoins portent ainsi, à la fois, sur la production de **nouvelles connaissances**, mais également sur la **valorisation et l'actualisation des études et des indicateurs déjà existants**.

La prise en compte des **spécificités locales** et de la **diversité des territoires** a aussi été jugée prépondérante pour pouvoir développer des solutions adaptées à l'échelle des territoires.

En lien avec cette ambition, **deux actions** sont retenues dans la présente Feuille de route :

Action 1 Lancer un observatoire de l'immobilier logistique

Dans un contexte de raréfaction des fonciers disponibles et de volonté politique de freiner l'artificialisation des sols (objectif de « zéro artificialisation nette » en 2050), **disposer d'une vision précise du marché** du foncier et de l'immobilier logistique devient de plus en plus nécessaire.

Cet observatoire doit permettre de mieux **maîtriser la connaissance du parc** (recensement et qualification des plateformes et entrepôts existants) et d'en suivre l'évolution (suivi des flux commerciaux et nouvelles constructions). Il doit aussi permettre de **mieux cerner la demande** en qualifiant et quantifiant le besoin en termes de surfaces, de types d'objets immobiliers recherchés, de services associés...

En lien avec la nécessité d'optimiser l'usage des sols, l'observatoire a également vocation à mettre en avant les potentiels de réutilisation d'espaces déjà artificialisés, en documentant notamment le gisement de **friches** sur le territoire.

Cet observatoire sera mis en place par l'ORT&L et s'articulera autour de la **mise en réseau des acteurs ainsi que de leurs connaissances et données respectives**. Il s'appuiera sur les membres de l'ORT&L ainsi que sur les professionnels de l'immobilier logistique et les agences de développement et d'urbanisme.

Action 2 Actualiser et renforcer les productions de l'ORT&L

L'Observatoire Régional Transports & Logistique a pour finalités **l'amélioration des connaissances** autour des transports et de la logistique et le partage de celles-ci au service des acteurs publics et privés du territoire. Il dispose d'un site web où il publie ses productions : www.ortl-grandest.fr.

Face aux besoins de connaissances exprimés lors des ateliers, les membres de l'association souhaitent que **l'ORT&L amplifie les actions qu'il mène ou avait déjà prévu d'engager**, en complément du nouveau chantier autour de l'observation de l'immobilier logistique constituant l'action n° 1.

Deux recueils ayant fait l'objet de publications en 2022 seront **actualisés** régulièrement : **l'atlas des plateformes multimodales** ainsi que le **recensement des aides au verdissement** des véhicules dans le transport de marchandises.

L'Observatoire ambitionne également **d'actualiser et d'enrichir ses publications statistiques** ainsi que de **développer ses productions à une échelle infrarégionale** (cf. action n° 4).

Une **newsletter** mensuelle va être lancée très prochainement à destination, à la fois, des professionnels du fret et de la logistique et des acteurs publics tels que les collectivités locales. Son contenu comprendra les derniers travaux de l'ORT&L et **les actualités publiées sur le Portail Logistique Grand Est**.

Ce site (www.logistique-grandest.fr) édité par l'ORT&L sera, lui aussi, enrichi prochainement de nouveaux contenus. Une équipe de journalistes a été sélectionnée par l'association pour produire régulièrement des articles sur les **actualités, enjeux et initiatives en matière de fret et de logistique dans la région**.

Quelques-unes des dernières publications de l'ORT&L disponibles sur son site web : www.ortl-grandest.fr





Ambition n°2

Sensibiliser aux enjeux et potentiels de la logistique et de ses métiers

La logistique et le transport de fret jouissent souvent d'une **image assez négative** dans les représentations collectives, **invisibilisée** ou seulement perçue comme « un mal nécessaire » en tant que fonction support des autres activités économiques. Pour autant, ce secteur revêt aussi un caractère hautement stratégique et est, en outre, confronté à de profondes mutations (évolutions sociales et technologiques, transition énergétique, etc.).

Ce constat a été partagé à maintes reprises par les professionnels du secteur, mais aussi par les acteurs publics ayant participé aux ateliers de la Conférence. Un consensus a ainsi émergé autour du besoin de **communiquer davantage sur les bénéfices apportés par le transport de marchandises et la logistique** au sein des territoires, notamment en termes de développement économique et de création d'emplois.

Cette ambition n°2 doit permettre, en complément de la précédente, de mieux faire découvrir la réalité des métiers, **d'œuvrer à une meilleure compréhension des enjeux** et des projets de développements d'activités logistiques, d'objectiver leur valeur ajoutée pour le territoire sans, pour autant, occulter leurs impacts négatifs. Une telle ambition suppose l'accompagnement collectif d'une pluralité d'acteurs : élus locaux et services des collectivités, prescripteurs en matière d'orientation, de formation et de recherche d'emploi, afin de fournir l'ensemble des clés de compréhension nécessaires.

Action
3

Amplifier les actions de valorisation et d'attractivité des métiers

Les entreprises de transport et de logistique sont confrontées à des **difficultés de recrutement croissantes**.

Les métiers du fret et de la logistique souffrent d'une **image assez mauvaise** auprès du grand public. Ils sont souvent vus comme contraignants, assez mal payés, pénibles voire inintéressants.

Si certains clichés sont faux et d'autres ont une part de vrai, il n'en demeure pas moins que nombre d'entreprises et d'organismes œuvrent pour **améliorer les conditions de travail** de leurs salariés ainsi que leur **équilibre vie professionnelle / vie personnelle**, dans le but de fidéliser les équipes et d'attirer de nouveaux publics à ces métiers. Ces efforts doivent être davantage connus pour **contredire les clichés négatifs** et **diffuser les bonnes pratiques** au sein de la profession.

Les efforts menés pour mieux faire connaître les formations existantes et les rendre plus attractives sont à poursuivre et à amplifier. En particulier, les fédérations professionnelles et l'AFT, l'organisme de branche en charge de l'attractivité des métiers et du développement des formations, vont continuer à renforcer leurs actions de communication autour des métiers et des formations. Ces actions devront être plus **largement relayées**, notamment par l'ORT&L et ses membres.

Action
5

Développer les Journées Portes Ouvertes visant à faire découvrir les entreprises et les métiers

Parmi le grand public mais aussi les acteurs publics, beaucoup de personnes ne connaissent pas les métiers et les entreprises des transports et de la logistique. Ils ne perçoivent pas ou mal **les potentiels de ces métiers et la plus-value de ces activités pour leur territoire**.

Il y a ainsi un enjeu à davantage **faire découvrir les entreprises et les métiers** des transports et de la logistique afin de les rendre plus attractifs et **faciliter l'intégration et l'acceptation des activités logistiques** dans chaque territoire.

Pour ce faire, les entreprises vont être encouragées, notamment par leurs fédérations professionnelles, à être plus nombreuses à **ouvrir régulièrement leurs portes** afin de montrer leurs activités et leurs métiers dans leur diversité. Des initiatives telles que la Semaine des métiers du transport et de la logistique organisée par Pôle Emploi constituent, à cet égard, des occasions à davantage mettre à profit.

Action
4

Informier les collectivités locales sur les enjeux liés à la logistique

Si **le fret et la logistique sont nécessaires au fonctionnement et au développement de tout territoire**, ils ne sont souvent appréhendés, par les habitants et les élus d'un territoire, qu'au travers des externalités négatives et nuisances qu'ils génèrent.

Il apparaît donc nécessaire de **mieux les informer** afin qu'ils disposent d'éléments utiles pour se forger une évaluation nuancée des **bénéfices** et des **inconvenients** pouvant être liés à des projets de développement, d'implantations ou d'infrastructures sur leur territoire.

Un travail sera donc mené à destination des collectivités locales (élus comme techniciens) et des entités concernées par l'aménagement du territoire, afin de mieux leur **faire connaître les enjeux et réalités du fret et de la logistique**.

Cela passera par la **production de documents explicatifs** et l'organisation de **réunions d'information**.

L'ORT&L y contribuera notamment au travers de la **newsletter** qu'elle va mettre en place (cf. action n°2) et en développant la **production de connaissances à des échelles infrarégionales**, à l'image des dépliants de « Chiffres clés » qu'il vient de produire à l'échelle des SCOT et des « pays ».



Développer les lieux d'échanges et de partages d'expérience

Constituer un espace pour développer les échanges entre les acteurs publics comme privés était à la base même des objectifs de la Conférence régionale. Cette dynamique partenariale déployée a fait l'objet de retours très positifs des participants. Ces derniers sont largement convaincus par la nécessité de pérenniser et développer de **nouvelles opportunités d'échanges et de coopération** entre les acteurs d'horizons très variés, mais tous concernés par le devenir du fret et de la logistique sur le territoire.

Le fret et la logistique étant au croisement d'une multiplicité d'enjeux et d'échelles territoriales, le décloisonnement et le partage des points de vue sont, en effet, perçus comme des leviers efficaces de création de valeur pour **appréhender et partager les problématiques et identifier des solutions**. Faire perdurer et développer des lieux d'échanges entre acteurs à l'échelle régionale apparaît donc comme une attente forte à mettre en œuvre en prenant appui si possible sur des réseaux locaux déjà constitués.

Parmi ces espaces de dialogue, figure bien sûr **l'ORT&L**. Son rôle de lieu de partage et de confrontation de points de vue entre acteurs variés, publics comme privés, est reconnu et à conforter, car permettant notamment de construire des visions communes. Il constitue aussi un espace de partages d'expériences entre des acteurs qui en ont parfois peu l'opportunité.

Enfin, les points qui seront régulièrement faits pour **suivre la mise en œuvre de cette Feuille de route** constitueront évidemment des occasions de partage et d'échanges entre les parties prenantes.

Action 6

Faciliter les partages d'expériences

Les participants aux ateliers ont souligné l'intérêt, tant pour les acteurs privés que publics, de **davantage partager les retours d'expériences de chacun, positifs comme négatifs**. Ceci est d'autant plus important face aux nombreux défis à relever qui nécessitent d'expérimenter des organisations, des méthodes ou encore des matériels pour lesquels les acteurs manquent de connaissances et d'expérience eux-mêmes.

Les fédérations professionnelles et associations de chargeurs doivent permettre à leurs membres de davantage partager leurs expériences entre pairs confrontés aux mêmes problématiques. Les rencontres entre adhérents constituent, à cet égard, des occasions importantes à valoriser et à multiplier. **La conversion des véhicules à des sources d'énergies moins polluantes et non fossiles et le recours aux modes ferroviaire ou fluvial** constituent deux sujets où le partage de retours d'expériences est essentiel pour aider les entreprises qui n'osent pas se lancer par manque de connaissances.

Sur ces sujets, des **événements** (colloques, webinaires ou autres) seront organisés, notamment par l'ORT&L et plusieurs de ses membres, **à destination des entreprises mais également des collectivités** et autres acteurs publics.

L'ORT&L facilitera également le partage entre ses membres, en particulier à destination des collectivités, notamment sur les sujets de **logistique urbaine**.

Les salons et événements régionaux destinés aux professionnels de la logistique tels que **Euro Supply Chain** et **Multimoday** concourent également à l'objectif de cette action. Ils seront soutenus pour continuer à constituer des lieux de rencontre et de partage bénéficiant, d'année en année, à davantage d'acteurs.

Le Portail Logistique Grand Est, les réseaux sociaux ainsi que la newsletter mise en place par l'ORT&L seront également mis à profit pour partager des retours d'expérience et des initiatives intéressantes, notamment en ce qui concerne **l'attractivité des métiers, l'amélioration de la qualité de vie des salariés** ou **la réduction des risques**.

Action 7

Structurer un réseau d'échanges à une échelle interprofessionnelle

En complément des fédérations professionnelles qui sont au service des entreprises d'un secteur et de leurs intérêts, il apparaît souhaitable de **développer et de structurer les échanges à un niveau interprofessionnel**, c'est-à-dire regroupant l'ensemble des acteurs de la filière logistique, qu'ils soient transporteurs, commissionnaires, logisticiens, chargeurs ou autres. Cela est d'autant plus important face aux enjeux nécessitant une collaboration entre clients et donneurs d'ordre, tel que le verdissement des chaînes logistiques.

Il s'agit également de **faciliter le portage d'actions et de positions communes et coordonnées au niveau de l'ensemble de la filière logistique en Grand Est**.

Le **GIATEL** (Groupement interprofessionnel des activités du transport et de la logistique) portait historiquement ce rôle en Lorraine et a vu son périmètre s'élargir au Grand Est suite à la fusion des régions. Les dirigeants de cette association ont enclenché une démarche visant à la **renforcer**, afin qu'elle puisse assurer progressivement davantage ces missions en s'appuyant sur la mobilisation de ses membres, en l'encourageant et en mettant à profit leurs outils et méthodes.

Action
8

Développer les échanges avec les usagers des infrastructures

Les gestionnaires d'infrastructure développent les échanges avec leurs utilisateurs au travers de **réunions avec les chargeurs, transporteurs et logisticiens**.

Ainsi, **Voies Navigables de France** réunit deux fois par an ses usagers afin d'échanger avec eux sur l'état du réseau, les conditions de navigation ainsi que les projets. Localement, les **ports** s'appuient sur un comité ou groupement des utilisateurs (Ports de Strasbourg et prochainement le Syndicat mixte pour la gestion des ports lorrains).

Pour le ferroviaire, la **Plateforme Services et Infrastructures Est**, portée par l'État (IGEDD) et animée par SNCF Réseau, réunit utilisateurs et institutionnels afin d'établir une vision moyen / long terme du besoin de transport et s'assurer que les développements de capacité sont en adéquation. Son groupe de travail fret est à disposition des utilisateurs du réseau pour mettre en lumière des points d'amélioration ou partager des perspectives.

Ces échanges devront aussi se développer à une échelle multimodale, à l'image du **Laboratoire d'Innovation pour le Multimodal Rhénan**, porté par VNF et SNCF Réseau, et réunissant des chargeurs, transporteurs, commissionnaires, logisticiens et organisations volontaires.

Les différentes manifestations organisées dans l'année sont et seront également mises à profit pour toujours améliorer le dialogue entre les gestionnaires d'infrastructures et leurs utilisateurs, à l'image de **RégioFret** organisé par la direction territoriale de SNCF Réseau ou **Multimoday** organisé par les Ports de Strasbourg et leurs partenaires.



Autres chantiers

Les participants aux ateliers ont souligné le besoin d'intensifier le dialogue entre les responsables de la création et de l'évolution des formations et leurs bénéficiaires, à la fois les entreprises et les individus.

Le Comité Régional de la Formation Professionnelle dans les Transports et la Logistique (CRFPTL) constitue un espace d'échanges privilégié entre acteurs sur les sujets de la formation dans la branche professionnelle.





Piloter et coordonner les évolutions de la logistique dans les territoires

Les différents sujets abordés dans le cadre des ateliers de travail de la Conférence ont mis en lumière un besoin systématique de **pilotage** et de **coordination des actions aux différentes échelles territoriales du Grand Est**.

Ce besoin est apparu indispensable s'agissant des enjeux de **planification** et d'**appui aux acteurs des territoires**. Il concerne notamment les infrastructures de transport et le maillage des plateformes multimodales, les zones d'accueil de nouvelles activités logistiques ainsi que le développement des énergies décarbonées dans le transport de marchandises.

Action
9

Étudier le réseau ferré, ses usages et potentiels pour lever les obstacles à son développement

En complément des études déjà menées par SNCF Réseau, l'État et la Région projettent de mener dans les deux prochaines années un ensemble d'études pour disposer d'une **vision agrégée des différents usages, des conditions de circulation et identifier les besoins de renforcement des infrastructures et points d'accès au réseau**.

Il sera tenu compte des **contraintes et opportunités foncières**, de l'engagement des chargeurs, des décisions nationales et européennes ainsi que de la nécessaire **décarbonation** des chaînes logistiques.

Les **investissements publics** sur le réseau ferré, sur les plateformes intermodales ou encore sur les embranchements privés s'inscriront dans la vision volontariste issue de ces études. Cette démarche fera également l'objet d'échanges au sein du Groupe de travail fret de la Plateforme Services et Infrastructures Est.

Action
10

Intégrer davantage les enjeux liés à la logistique dans les documents d'urbanisme

Les participants aux ateliers ont souvent **regretté le manque de prise en compte de la logistique dans les stratégies territoriales** des collectivités, en particulier dans les documents d'urbanisme.

Le législateur a récemment élevé singulièrement les attentes de la loi sur le contenu des SRADDET et SCoT en matière de transport de marchandises et de logistique, en 2019 avec la loi d'orientation des mobilités et en 2021 avec la loi dite « Climat & Résilience ».

La prise en compte de la logistique dans le SRADDET Grand Est va donc s'accroître à l'issue de sa modification, en cours.

Au niveau des **SCoT**, l'État et la Région seront vigilants, en tant que personnes publiques associées à l'élaboration des documents de planification et d'urbanisme, à l'intégration de la logistique commerciale au sein des Documents d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL).

À cet égard, ils veilleront à ce que leurs représentants **s'approprient davantage les enjeux autour du fret et de la logistique**, en lien avec les autres enjeux des territoires concernés, afin notamment de pouvoir enrichir les notes d'enjeux destinées aux autorités responsables de la planification.

Il sera également cherché à répondre à l'intérêt exprimé lors des ateliers de la Conférence de davantage disposer de **lieux d'échanges** entre les acteurs publics concernés par l'intégration des enjeux de fret et de logistique dans les stratégies d'aménagement du territoire.



Autres chantiers

Dans un contexte de lutte contre l'artificialisation des sols et de raréfaction des terrains constructibles, **le foncier** est amené à devenir une **ressource de plus en plus précieuse** pour les territoires comme pour les entreprises portant des projets de développements logistiques.

Cela explique pourquoi les participants aux ateliers ont fréquemment souligné le besoin de **mieux piloter cette ressource**.

Ils plaignent notamment pour que les emprises foncières les plus intéressantes pour l'accueil d'activités logistiques fassent l'objet d'une **préservation** dans les documents d'urbanisme. L'identification de ces zones et des moyens pertinents à mobiliser pour les préserver constitue un chantier devant intégrer de nombreuses dimensions et prendre en compte les enjeux de développement des territoires.

Un autre chantier lié concerne la valorisation et de la **diffusion des bonnes pratiques** en matière d'optimisation de la consommation et de l'usage de la ressource foncière, par exemple autour de la réutilisation des friches ou de la construction sur plusieurs niveaux.

Action
11

Intensifier les études territoriales « Motorisations à faibles émissions »

L'objectif de neutralité carbone des transports impose l'ambition de se passer, dans un avenir proche, des énergies fossiles et, en particulier, du gazole qui est aujourd'hui la source d'énergie prédominante pour le transport de marchandises. Cette ambition implique de **proposer des énergies alternatives**, renouvelables et moins polluantes, dont le succès reposera notamment sur la possibilité pour les utilisateurs de **pouvoir accéder à des infrastructures d'avitaillement adaptées**, bien situées, en nombre suffisant, avec des surcoûts aussi faibles que possible.

Le développement des flottes de véhicules dotées de motorisations alternatives au diesel doit se faire de manière coordonnée avec celui de la production d'énergies faiblement carbonées et des lieux d'avitaillement, **en s'appuyant au maximum sur les ressources du territoire**, tant s'agissant des énergies renouvelables disponibles que des entreprises et acteurs de celui-ci ou encore du foncier.

C'est tout le but des **études territoriales « motorisations à faibles émissions »** promues par la Région Grand Est. À partir d'un diagnostic des ressources mobilisables localement pour décarboner les transports lourds, elles permettent de proposer, en lien avec les acteurs locaux, **des scénarios de conversion des flottes du territoire** et un maillage en stations d'avitaillement multi-énergie pour répondre à la demande énergétique.

La Région porte l'ambition que ces études se multiplient et, pour ce faire, **aide financièrement les intercommunalités et leurs groupements** (PETR, par exemple) qui portent de telles études. L'aide représente 50 % des coûts (80 % jusqu'à fin 2023) sur une assiette de 40 000 à 100 000 €. Leur mobilisation doit être amplifiée et est fondamentale pour la réussite de cette action.

Action
12

Coordonner au niveau régional le développement des énergies alternatives

Les participants aux ateliers ont souligné l'importance que le développement des énergies renouvelables se fasse de manière coordonnée entre les différents territoires du Grand Est afin de **limiter les effets de frontière** et **d'éviter les zones blanches**. Il est notamment essentiel que les transporteurs soient assurés de la capacité de ravitailler leur véhicule en énergie alternative lorsqu'ils s'éloignent de leur territoire. Cela passe par **un accroissement rapide et significatif des stations multi-énergies pour couvrir l'ensemble de la région**.

Cet objectif partagé par la Région Grand Est s'est traduit par l'adoption, fin 2021, d'un **Plan Motorisations à Faibles Émissions** qui définit les orientations et les actions pour parvenir à une mobilité durable et décarbonée à l'horizon 2030.

Dans ce cadre, **un comité opérationnel a été constitué** pour suivre la mise en œuvre de cette politique et de ses différents dispositifs (études territoriales, aides, etc.) mais également **animer et développer la mise en réseau des acteurs et faciliter la coordination de leurs actions**. Il réunit notamment les collectivités locales, les producteurs, distributeurs et syndicats d'énergies ou encore les fédérations professionnelles des transports et de la logistique. Ce dialogue entre acteurs se poursuivra et a vocation à se renforcer, au travers de ce comité ainsi que d'autres cadres.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'hydrogène, la Région Grand Est s'est dotée d'une stratégie régionale de développement de ce vecteur énergétique. Les résultats de **l'étude « Corridor H2 »** lancée fin 2022 devraient permettre de **structurer le développement de cette filière et de ses infrastructures** (production, distribution...) pour les usages liés aux mobilités.



Ambition n°5

Développer les capacités et services rendus des infrastructures pour répondre aux besoins

Pour exercer leurs activités, les acteurs économiques ont **besoin d'infrastructures de transport et de plateformes multimodales performantes** et en bon état, et ce pour l'ensemble des modes de transport.

Cela nécessite la mobilisation de **financements** ainsi que la **planification et l'organisation des investissements**.

L'amélioration de l'efficacité des transports de marchandises afin de renforcer la compétitivité des territoires et des ports, **l'accélération du report modal** ainsi que **la diminution des impacts environnementaux liés au fret** constituent de grands objectifs des politiques d'investissements et figurent notamment dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) qui cadre la stratégie de l'État en la matière.

Action
13

Financer le développement des infrastructures de transport pour les différents modes

Le financement des infrastructures de transports est notamment traité au travers du **Contrat de Plan État – Région** (CPER) dont le volet Mobilité pour la période 2023-2027 est en cours de négociation entre les différents contributeurs (État, Région et autres collectivités). L'accord final qui en résultera début 2024 sera cohérent avec les priorités régionales définies dans le SRADDET et doit s'inscrire dans les objectifs fixés par la LOM. **Le montant global** tous modes et usages confondus (ferroviaire, routier, fluvial et portuaire ; voyageurs comme marchandises) **dépassera les 1,4 milliard d'euros**. La plus importante part des financements sera apportée par l'État et la Région, à parité.

Par ailleurs, en matière de routes, la Région Grand Est bénéficiera, à sa demande, à partir de 2025, de la mise à disposition de plusieurs grands axes tels que l'A31 et la RN4, dans le cadre des dispositions de la loi dite « 3DS ». Cela constitue une opportunité stratégique pour elle. Dans ce cadre, elle a prévu de mettre en place, à l'horizon 2027, une **éco-contribution** sur les trafics de poids lourds sur son réseau, afin de pouvoir compléter les leviers financiers pour les grands projets d'infrastructures, la régénération des réseaux et **l'amélioration des services**.

Action
15

Financer le développement des plateformes multimodales structurantes

Le Grand Est dispose d'un réseau d'infrastructures routières, ferroviaires et fluviales dense ainsi que de plateformes logistiques multimodales qui constituent d'**importants points d'entrée et de sortie des réseaux de transport massifiés**. Le maillage logistique du Grand Est par les plateformes multimodales et services associés représente ainsi un enjeu prioritaire pour les territoires.

Dans une démarche volontariste, l'État, la Région Grand Est et les collectivités participent au financement des plateformes multimodales structurantes (ports, gares de triage...), afin notamment qu'elles soient dotées d'accès ferroviaires performants et de zones de stockage et de manutention permettant de **faciliter la massification des flux** sur le territoire.

Au travers du CPER 2023-2027, l'État et la Région Grand Est envisagent d'apporter environ 20 millions d'euros d'investissements sur les ports fluviaux du territoire.

Action
14

Pérenniser les lignes capillaires fret

Alternatives au transport routier de marchandises, les lignes ferroviaires dédiées au fret constituent un réseau nécessaire pour limiter les émissions de gaz à effet de serre des transports. Avec plus de 450 km de lignes en activité, le Grand Est présente **le réseau capillaire fret le plus étendu de France**, soit 15 % du réseau national, et le plus dynamique avec un quart des volumes transportés à l'échelle nationale. Son fort potentiel de développement en fait une réelle opportunité pour le territoire.

Convaincus de l'utilité du ferroviaire pour le transport de marchandises, l'État et la Région cherchent à **maintenir et à développer le fret sur les lignes du Grand Est**. D'une part, pour soutenir les activités industrielles et les emplois qui y sont liés et d'autre part, pour limiter le report vers la route et encourager les entreprises du territoire dans l'amélioration de leur performance environnementale.

L'État et la Région envisagent d'apporter une contribution majoritaire aux nouvelles opérations de remise en état des infrastructures, estimées à **140 millions d'euros de travaux entre 2023 et 2027**, en sollicitant également les collectivités locales et les chargeurs au travers de comités de ligne animés par les préfets.



Autres chantiers

Vis-à-vis de l'enjeu de piloter les investissements et les financements nécessaires pour les porter, les participants aux ateliers ont exprimé leur intérêt à ce que soient expérimentés de nouveaux **modèles de gouvernance des infrastructures**. Ceux-ci devraient notamment apporter de la souplesse et de la proximité, en associant davantage les chargeurs et les territoires directement concernés



Ambition n°6

Accompagner économiquement le verdissement des chaînes logistiques

L'ambition de se passer du gazole et des autres carburants d'origine fossile pour répondre aux impératifs de décarbonation implique de **proposer des énergies alternatives issues de sources renouvelables**.

Leur développement nécessite que les utilisateurs de ces énergies puissent accéder à des **stations d'avitaillement** réparties sur l'ensemble du territoire. Cependant, leur maillage est encore à construire. Des projets voient le jour depuis quelques années, à la faveur d'initiatives portées par différents types d'acteurs (collectivités, syndicats d'énergie, énergéticiens, acteurs du transport...). Il y a néanmoins un enjeu à porter une vision d'ensemble pour **disposer d'un maillage cohérent** à l'échelle du territoire régional.

Au-delà des questions énergétiques et de transition des flottes de véhicules, **le développement des modes massifiés et du transport multimodal** nécessite, lui aussi, **un accompagnement des différents acteurs des chaînes logistiques**.

Action
16

Aider financièrement les transporteurs verdissant leurs flottes

La conversion des flottes de véhicules vers des motorisations alternatives au diesel et des énergies moins polluantes et décarbonées représente des **coûts importants**. Or, les entreprises de transport n'ont généralement pas les capacités financières pour porter seules de tels investissements dans un contexte de forte concurrence et de faiblesse des marges.

Les transporteurs ont donc **besoin du soutien de leurs clients et des pouvoirs publics** pour limiter le surcoût à l'acquisition ou à la conversion de matériels. Le montant des surcoûts et des soutiens nécessaires dépendent des différentes technologies (électricité, hydrogène, biogaz, biocarburants...) et de leur maturité. Ils auront tendance à diminuer au fur et à mesure que ces technologies seront de plus en plus répandues au sein des parcs de véhicules.

L'État a mis en place des dispositifs permettant de réduire les coûts de ces véhicules, tel que le suramortissement, et l'aide au développement des écosystèmes de véhicules lourds électriques au travers d'appels à projets pilotés par l'ADEME.

La Région Grand Est a également instauré un dispositif d'aide dans le cadre de son **Plan Motorisations à Faibles Émissions** avec des aides allant de 1 600 à 60 000 € par véhicule, selon le type de véhicules (acquisition ou retrofit, énergie et poids). Lié à la mise en œuvre d'études territoriales, elles devraient permettre d'aider un nombre croissant de véhicules au fur et à mesure que davantage de territoires seront couverts par de telles études.

Au niveau local, le Grand Reims et l'Eurométropole de Strasbourg se mobilisent également pour aider financièrement les entreprises convertissant leurs flottes, dans le cadre du déploiement des **zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)**.

Afin d'aider les transporteurs à mieux connaître les différentes technologies de motorisations alternatives, à identifier et à solliciter les aides disponibles, la Région, l'ADEME, l'Aftral, GRDF et GRTgaz financent un poste de **chargé de mission à la disposition des entreprises pour les accompagner**. L'ORT&L va également actualiser son recensement des dispositifs d'aides existants.

Action
17

Soutenir le développement des raccordements au réseau ferré

Les **installations terminales embranchées (ITE)** constituent un enjeu stratégique pour le développement du fret ferroviaire. Elles permettent la desserte ferroviaire directe d'activités économiques, tels que des sites industriels ou agricoles. Cela permet d'éviter les ruptures de charges et les coûts élevés qui y sont associés.

Dans le cadre du volet mobilité du CPER 2023-2027, l'État et la Région prévoient de **soutenir financièrement les projets de création, de rénovation ou d'amélioration d'ITE**. Ce soutien, dans le cadre d'un régime d'aide aux entreprises devant être approuvé par la Commission européenne, priorisera les investissements selon leur intérêt en particulier en termes de report modal du mode routier vers le mode ferroviaire.



Autres chantiers de plus long terme

Lors des ateliers de travail, les participants ont émis des souhaits quant à l'évolution des cadres politiques et réglementaires nationaux et européens.

Un des enjeux fréquemment mentionnés est celui de l'harmonisation des réglementations (normes), aides et taxation entre la France et ses pays voisins, un sujet particulièrement important en Grand Est, région française ayant le plus de frontières avec d'autres pays.

Parmi les autres chantiers mentionnés, on peut citer le développement de l'accompagnement des professionnels du transport dans la transition énergétique par des référents spécialisés, fournissant des conseils neutres et indépendants.

**Directeur de publication**

Jean-Pierre Caillot, Président de l'ORT&L Grand Est

Rédaction

Kevin Pereira, Martin Claude (Interface Transport)

Nicolas Boidevezi, David Lombard, Philippe Lauzi (DREAL Grand Est)

Damien Romont (Région Grand Est)

Conception graphique

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Cartographie et infographie

Nicolas Boidevezi, Christophe Belenger (DREAL Grand Est),

Interface Transport

Photos et illustrations

© Terra, MTE, ORT&L, DREAL, AFT



www.ortl-grandest.fr

ortl.grandest@i-carre.net

Ce document a été produit par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.

Association regroupant administrations, collectivités locales et représentants des acteurs professionnels du secteur de transports et de la logistique, l'ORT&L Grand Est a pour objectifs l'amélioration et la diffusion des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique sur l'ensemble du Grand Est.