

Elections régionales 2021 Contribution de France Logistique

**Logistique et transport de marchandises :
Au service de la croissance verte
De l'économie, des territoires et des citoyens**



Dossier constitué de :

- **une présentation de France Logistique ;**
- **une présentation des enjeux du secteur transport de marchandises et logistique, au service des territoires ;**
- **une présentation de 7 propositions relevant des compétences des Régions, fondées sur la volonté des acteurs privés de travailler avec elles pour faire de la logistique un levier de la croissance verte.**

Présentation de France Logistique

Lancée début janvier 2020, France Logistique rassemble pour la première fois les acteurs privés de l'ensemble de la chaîne logistique française.

Sa raison d'être ?

« **Faire prendre en compte dans les politiques publiques, le rôle essentiel des solutions logistiques au service de la croissance verte et travailler à leur compétitivité** » Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique.



1. Que représente France Logistique ?

C'est une plateforme de coordination entre professionnels privés de la filière. France Logistique intervient en complément des organisations et associations professionnelles du secteur pour promouvoir les actions communes transverses.

France Logistique est composée :

- des principales organisations et associations professionnelles de la filière :



- d'entreprises privées : à ce jour, Barjane, Bolloré Logistics, Carrefour Supply-Chain, Catella, Cdiscount, Ceva Logistics, Daher, Geodis, Heppner, ID Logistics, La Poste, Prologis, Relais Colis, Segro, Société de développement de l'axe Nord, Sogaris, STEF.

2. Quelles sont les missions de France Logistique ?

- Promouvoir la filière au service des territoires, des entreprises, et des consommateurs.
- Construire des réponses aux défis des transitions écologique et numérique, de la compétitivité et des compétences.
- Développer un dialogue structuré avec les pouvoirs publics.

Au niveau national, France Logistique participe au comité interministériel de la logistique (CILOG) présidé par le Premier ministre, et contribue à ses décisions, avec l'ensemble des ministres et administrations concernés.

3. Quels champs d'action prioritaires ?

- **Une vision globale stocks/flux des chaînes logistiques articulant international/interrégional/local**
- Rappeler l'importance de la logistique pour la résilience de l'industrie, de l'agriculture et les évolutions du commerce, et pour la souveraineté nationale.
- Mesurer la performance logistique.
 - **La compétitivité de chaque maillon**

- Fiabiliser la chaîne logistique française notamment pour les ports et les modes massifiés.
- Garantir la compétitivité de l'ensemble des modes de transports.
- Établir des conditions d'installation d'entrepôts compétitives, en termes de coût et de délais.
 - **La transition écologique**
 - Participer à l'élaboration d'une feuille de route public/privé, ambitieuse et réaliste, pour accélérer la transition énergétique du transport routier.
 - Accompagner l'objectif de doublement des modes de transport massifié ferroviaire, fluvial, combiné, dans une vision intermodale.
 - Proposer la mise en place d'un cadre juridique favorable aux entrepôts logistiques vertueux au niveau environnemental - notamment en termes de sobriété foncière.
 - **L'évolution des métiers et des compétences**
 - Communiquer sur les emplois créés par la filière, la formation et l'apprentissage.
 - Définir les besoins en emplois et compétences dans une perspective à moyen et long terme et les traduire en orientations de formation.
 - **La logistique urbaine durable.**
 - Améliorer la connaissance des flux.
 - Soutenir l'engagement des professionnels pour construire avec les collectivités des solutions vertueuses, sur le foncier et les transports.
 - **L'organisation logistique du territoire**
 - Promouvoir l'organisation de concertations public/privé avec les régions et les collectivités urbaines pour une meilleure organisation d'espaces dédiés à la logistique.
 - Prioriser les investissements en infrastructures, en fonction des schémas logistiques retenus.

Les enjeux de la filière transport et logistique au service des territoires

Le transport de marchandises et la logistique constituent un secteur essentiel et stratégique pour le développement de l'économie - agriculture, industrie, commerces... Ils représentent près de 10 % du PIB et plus de 1,8 millions d'emploi à l'échelle nationale. Ce secteur fait face à d'énormes enjeux, risques et opportunités pour répondre aux défis du 21ème siècle.

1. Un enjeu de compétitivité globale de l'économie française

La crise sanitaire a mis en lumière que sans transport et logistique, les services publics ne peuvent fonctionner, les entreprises s'approvisionner, distribuer ou exporter leurs produits, les particuliers satisfaire leurs besoins élémentaires. Les transporteurs et logisticiens ont su s'adapter pour approvisionner la **vie quotidienne des français et des entreprises**.

Le transport de marchandises et la logistique sont des **secteurs très concurrentiels**, en partie **délocalisables**. Ainsi le transport routier international est-il assuré en quasi-totalité par des transporteurs étrangers. Par ailleurs, de nombreux entrepôts de distribution de produits vers la France ou de stockage de produits Made in France sont installés dans des pays périphériques.

Assurer la compétitivité du territoire français permet de **capter, en France, la valeur et les emplois associés aux acteurs logistiques**. Si, *a contrario*, se confirmait la tendance au départ à l'extérieur du pays d'une partie de la valeur ajoutée de la logistique opérationnelle, les emplois de tous niveaux, dont certains à haute qualification, quitteront aussi notre territoire.

L'agilité de ce secteur est indispensable **pour fiabiliser les supply chains des entreprises et contribuer à assurer leur compétitivité**. Il s'adapte sans cesse pour satisfaire les besoins des professionnels et des consommateurs : réindustrialisation des territoires, appui à l'omni-canalité dans le commerce et la distribution, optimisation des espaces de stockage et de vente...

2. Un enjeu de transition énergétique et de développement durable

Même si depuis 30 ans, la consommation d'un poids lourd longue distance a été réduite de 30 % et les entrepôts récents sont à énergie positive, la logistique est engagée dans une accélération de ses contributions à la transition écologique.

L'impact environnemental se mesure tout au long de chaînes articulant stocks et flux logistiques. Ainsi le déploiement, en France, de plateformes logistiques de massification (malheureusement délocalisables), celui d'entrepôts de distribution urbaine proches des centres, ainsi que le passage par nos ports et aéroports nationaux de davantage de produits de/vers la France permettent-ils de réduire les distances de transports et donc l'impact environnemental des flux.

La réduction des émissions de CO2 est déjà engagée par la baisse de l'intensité énergétique du transport. Les étapes à venir seront celles des **transitions vers des énergies décarbonées** qui mériteront des soutiens importants ; elles seront essentiellement rythmées par la disponibilité de véhicules technologiquement et économiquement adaptés et la capacité de l'économie à en absorber les inévitables surcoûts.

3. Un enjeu d'aménagement du territoire

La logistique est un levier important d'attractivité et de développement des territoires : **logistique urbaine durable, revitalisation des centres-villes, redynamisation des territoires ruraux, modernisation des commerces, accompagnement de l'économie circulaire, maintien de l'ancrage territorial voire relocalisation des industries.**

Elle est aussi facteur d'équité territoriale en permettant aux entreprises et citoyens, qu'ils soient en zone urbaine ou rurale, de disposer d'un accès similaire aux biens de toutes provenances, du local à l'international.

4. Un enjeu sociétal : des emplois pour tous

Le transport de marchandises et la logistique représentent et 10 % de l'emploi salarié en France (plus que le tourisme), soit plus de 1,8 millions d'emplois avec une création nette annuelle de 30 000 postes. Ce sont des secteurs **offrant des emplois pour tout niveau d'études**. Ils permettent l'entrée dans le monde du travail et l'intégration de populations peu ou pas diplômées. Ce sont aussi des secteurs où l'ascenseur social est très présent, puisque la moitié des postes de management sont issus de la promotion interne.

Par ailleurs, la transition énergétique, la digitalisation et l'innovation sont trois axes forts qui contribuent à l'attractivité de nos métiers, en diminuant les tâches les plus pénibles, ou en permettant aux salariés d'acquérir de nouvelles compétences.

7 propositions au service des politiques régionales

Pour mémoire : La mobilité des marchandises relève essentiellement de relations marchandes privées ; les interventions potentielles des Régions sont donc très différentes de celles afférentes à la mobilité des personnes ; en particulier elles n'engagent pas les Régions dans des aides au fonctionnement des services

1. Le développement économique :

A travers notamment les **Schémas régionaux de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII)**, les Régions appuient les entreprises, industrielles ou commerciales.

L'organisation/l'optimisation des flux de marchandises (la logistique) est clé pour plusieurs de ces politiques : moderniser les commerces, développer les actions de type « territoires d'industrie » ou « sites clés en mains », l'économie circulaire et les circuits courts, faciliter l'export des acteurs locaux....

Proposition 1 : Intégrer la logistique dans les démarches économiques globales, en y associant en amont les professionnels des solutions logistiques

NB. Toute augmentation de la fiscalité (entrepôts ou éventuellement écotaxe poids-lourds) pénalise les acteurs logistiques français et les économies locales

2. L'aménagement du territoire :

2.1 Le foncier logistique

A travers les **Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)**, les Régions fixent des objectifs d'implantation des infrastructures et des activités. Les espaces logistiques (entrepôts) y sont rarement pris en compte.

Il s'ensuit une sous-optimisation à la fois de la consommation d'espaces et des mouvements de marchandises, qui sont directement liés à la localisation des stocks, entrants/sortants. Etablir avec les professionnels des cartes, corrélées avec celles des infrastructures, et intégrant les besoins des clients - industrie, agriculture et distribution... -, permettrait une meilleure efficacité.

Proposition 2 : intégrer les besoins en foncier logistique dans les SRADDET

2.2 La logistique urbaine

En matière de logistique du dernier km, la construction, par les EPCI, de schémas de logistique urbaine intégrés dans les politiques d'aménagement permet de concilier efficacités économique et écologique.

Afin d'optimiser les flux entre EPCI, et pour améliorer la visibilité des opérateurs, nécessaire aux investissements, une coordination entre EPCI pourrait être utile.

Proposition 3 : soutenir la mise en place de politiques intercommunales de logistique urbaine durable, et éventuellement en assurer une certaine coordination régionale

2.3 Les ports

Les ports maritimes et fluviaux et les aéroports font naturellement le passage entre les stocks et les flux et sont donc les poumons économiques du pays, tout en étant ancrés dans un territoire.

Proposition 4 : pour les Régions concernées, encourager les relations des ports avec leurs hinterlands, l'implantation d'entrepôts et la connexion aux modes de transport massifiés

3. La transition écologique :

3.1 Le transfert modal vers le ferroviaire (et la voie d'eau)

Si le mode routier est appelé à demeurer, en France et en Europe, majoritaire à hauteur de quelque 75% du transport de marchandises, tout doit être fait pour améliorer la compétitivité et l'attractivité du segment ferroviaire, et dans les Régions concernées, du fluvial.

A cet égard, l'un des principaux obstacles reste la qualité du réseau et son accessibilité au fret - compte tenu des politiques régionales menées en faveur du transport des voyageurs.

En termes d'infrastructures, les besoins spécifiques aux marchandises concernent surtout les plateformes multimodales de transport combiné ainsi que la régénération des lignes capillaires de fret ferroviaire. Certaines innovations technologiques peuvent aussi améliorer l'efficacité du ferroviaire au service de ses clients.

Proposition 5 : intégrer dans les CPER et autres procédures (PIA...) les enjeux de la mobilité des marchandises liés aux infrastructures et à l'innovation pour le transport ferroviaire (et le cas échéant fluvial)

3.2 L'accompagnement du renouvellement des flottes de camions

Le poids lourd est l'équivalent du bus ou de l'autocar pour les voyageurs, à savoir une solution de mutualisation pour diminuer la congestion et la pollution. Les professionnels sont très volontaires pour accélérer sa décarbonation, au rythme de la disponibilité industrielle des matériels et de leur approvisionnement énergétique.

Proposition 6 : soutenir le développement des stations d'avitaillements alternatives au diesel et le cas échéant abonder les aides de l'Etat à l'acquisition de camions non-diesel

4. La formation professionnelle : valoriser l'emploi en transport et logistique

L'objectif est d'assurer la montée en compétences et la professionnalisation du personnel de la filière pour répondre aux exigences croissantes des clients et aux enjeux conjugués d'efficacité économique, de transition numérique, et de conversion énergétique.

Proposition 7 : organiser des partenariats avec le secteur, et ses organismes de recherches et de formation, pour définir ensemble les besoins en compétences