

Livre blanc 2022

Transports de marchandises et logistique

au service d'une France performante



 **FRANCE
LOGISTIQUE**

Transports de marchandises et logistique



Un enjeu stratégique pour notre économie

150 000 entreprises
en France, majoritairement des PME

Des dépenses logistiques estimées
en France à **10 %** du PIB



De l'emploi pour tous dans tous les territoires

1,8 million d'emplois de tous niveaux de qualification

30 000 créations
annuelles de postes

95 % de contrats
en CDI et à temps plein

10 % de l'emploi
salarié en France



Des solutions pour la transition écologique de l'économie

-70 % d'émissions
de polluants locaux pour les
camions entre 1990 et 2017

100 % des nouveaux
entrepôts certifiés pour
la qualité environnementale

178 stations GNV
ouvertes en France avec
un accès poids lourds

-24 % d'émissions de CO₂ par t.km transportée en camions depuis 2001

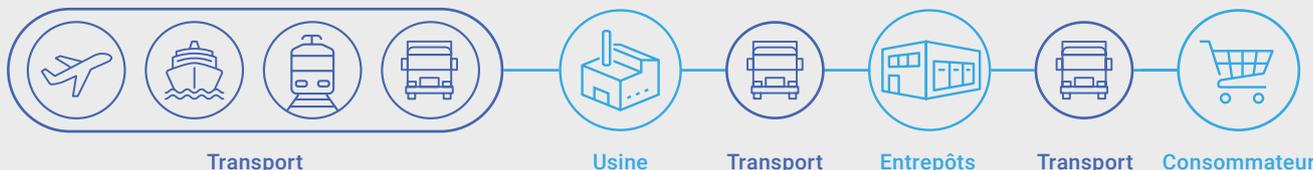


Des implantations partout en France pour l'équité territoriale

78 millions de m² d'entrepôts soit moins
de **1 %** de l'artificialisation des sols

Un réseau
routier, fluvial et ferroviaire dense

4 principales portes internationales :
aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle
et les ensembles portuaires d'Haropa,
de Marseille-Fos et de Dunkerque





« *La France doit et peut mieux utiliser la logistique comme levier de performances économiques et écologiques* »

Anne-Marie Idrac,

ancienne ministre, présidente de France Logistique

C'est la première fois que la filière logistique intervient de manière transverse dans le débat des grandes échéances électorales du pays.

Trois raisons militent en effet pour une prise en considération politique renouvelée de la mobilité des marchandises :

- La **résilience** de notre société passe par la solidité de son organisation logistique nationale, comme l'ont mis en lumière les récentes crises.
- Ces activités créatrices d'emplois contribuent à la **souveraineté** économique et au **développement** des territoires : l'industrie, pour se relocaliser et exporter, le commerce et la distribution, pour se moderniser, ont besoin de plus en plus de services logistiques performants.
- L'accélération de la **décarbonation** des chaînes d'approvisionnement et de distribution mérite de nouvelles impulsions : pour les stocks, la clé est un maillage maîtrisé des entrepôts ; pour les flux, c'est l'accélération du verdissement intermodal des transports.

Tout cela nécessite une **vision stratégique d'ensemble**, de l'international au local :

- Elle relève des politiques publiques interministérielles : l'industrie et la compétitivité, l'innovation digitale et environnementale, les transports, l'aménagement du territoire et l'écologie...
- Prenant en compte les évolutions européennes, elle doit s'attacher à la loyauté de la concurrence et à notre compétitivité.
- Sa mise en œuvre efficace nécessite des **coopérations public-privé** à tous les niveaux.

La France doit et peut mieux utiliser la logistique comme levier de performances économiques et écologiques.

C'est avec cette conviction que les acteurs privés réunis au sein de France Logistique proposent de porter à haut niveau d'ambition et de performance une stratégie logistique globale, au service de leurs clients et de la société.

Transports de marchandises et logistique
au service
des performances
économiques, écologiques
et sociales de la France

AXE
1

Installer une gouvernance politique forte pour de nouvelles ambitions logistiques françaises

AXE
2

Augmenter la contribution de la filière à la transition écologique

AXE
3

Mieux utiliser les chaînes transports et logistiques françaises pour développer notre économie

AXE
4

Améliorer l'attractivité d'une filière d'avenir créatrice d'emplois



« On ne pourra ni relocaliser l'industrie, ni moderniser nos commerces, ni verdir notre économie sans une logistique performante »

• Une filière stratégique et essentielle au service de notre économie et de la transition écologique

La crise a montré que **l'efficacité et l'agilité** de la filière transports de marchandises et logistique sont **essentiels** pour les performances de toute notre économie, en France, en Europe et à l'international. Transports et logistique sont ainsi **stratégiques** pour les politiques publiques de l'industrie ou de l'accompagnement des commerces face aux nouvelles attentes des consommateurs.

La **décarbonation** des transports et l'optimisation des flux par la planification du maillage des entrepôts sont des clés pour la **durabilité** de toute l'économie des biens.

• Une filière aux multiples maillons interconnectés

L'enjeu est d'assurer la cohérence et l'optimisation de tous les maillons des **chaînes** logistiques. Ils articulent la gestion des **stocks (entrepôts) et des flux (transports de biens et de données)**, à différents **échelons géographiques** : depuis l'international avec le transport ferroviaire, maritime et aérien et les grands entrepôts, jusqu'au très local avec les vélos-cargos et micro-hubs urbains, en passant par le régional et l'interrégional avec l'ensemble des modes terrestres et les entrepôts de taille moyenne.

• Une filière d'avenir fortement innovante et industrialisée

Transports et logistique sont pleinement parties prenantes de l'industrie du futur avec des investissements croissants dans des matériels, des outils numériques et des solutions innovants : automatisation des entrepôts, digitalisation des flux d'informations, équipements écologiques pour les véhicules, les bornes ou la production d'énergie, innovations organisationnelles...

Afin d'accompagner un secteur innovant en prise avec les grands enjeux actuels, il est indispensable de se donner les moyens de créer un **écosystème** français favorable dédié à l'innovation en transports et logistique.

La filière partage un ensemble de propositions pour accroître la création de valeur en France des fournisseurs, des acteurs et des clients des transports et de la logistique. Répondre à ces objectifs stratégiques pour une France économiquement et écologiquement performante.



Installer une gouvernance politique forte pour de nouvelles ambitions logistiques françaises

Des flux pour toute l'économie

Transport intérieur du pavillon français par type de marchandises en 2020

Source : SDES, enquête TRM



Grands travaux



Nouvelles lignes de métro du Grand Paris :

1 tunnelier = **2 000 t**
de déblais à évacuer par jour

Approvisionnement magasins



1 supermarché moyen =
environ **60** palettes par jour
(soit 2 semi-remorques de 40 t)

Depuis le début 2020, acteurs publics et privés ont entrepris de travailler conjointement au redressement de la place des transports de marchandises et de la logistique dans les politiques publiques. Pour aller plus loin, trois niveaux d'intervention doivent être mobilisés, en complémentarité :

- **le niveau national**, pour la qualité et l'accessibilité des grandes infrastructures, les conditions d'exercice réglementaires, fiscales et sociales équitables avec nos voisins européens, la défense des positions françaises en Europe et à l'international...
- **le niveau régional**, compétent pour le développement économique, la planification spatiale, la transition écologique et la formation professionnelle, quatre enjeux majeurs pour le secteur transport et logistique ;
- **le bloc communal**, en charge de l'aménagement du territoire, au travers de plans de déplacement et d'urbanisme, qui doivent intégrer les besoins de la mobilité et du foncier des marchandises au même titre que ceux des personnes.

1. Au niveau national

Le secteur privé s'est organisé pour porter d'une seule voix les projets et demandes de la filière, via France Logistique.

Les pouvoirs publics ont mis en place un pilotage interministériel qui s'est traduit en deux comités interministériels de la logistique (CILOG) tenus en décembre 2020 et octobre 2021. Ils affirment **une vision transverse de la compétitivité logistique, au service des performances économiques, écologiques et sociales de l'économie et du territoire français**. Cette vision se décline en des mesures précises relevant généralement d'un travail coopératif public-privé : transition énergétique du transport routier, multimodalité, logistique urbaine, implantations écologiques, passage des frontières...

Ces travaux doivent impérativement se poursuivre dans les années à venir. Ils doivent s'élargir en étant mieux reliés aux politiques publiques industrielles, en mobilisant davantage le secteur de la recherche et en étant déclinés localement, comme le font nos concurrents étrangers.

AILLEURS EN EUROPE ET DANS LE MONDE

Des pays ont décidé d'intégrer davantage la logistique dans leurs choix stratégiques. C'est bien sûr le cas de la Chine avec les routes de la soie. Plus proche de nous, l'Allemagne a largement fondé sa puissance industrielle sur l'importation de composants et l'export de produits finis grâce à des chaînes très performantes de déplacements des marchandises. Quant aux Pays-Bas, la logistique, structurante de l'économie, en particulier autour des ports, a été intégrée dans leurs 9 « top sectors ».

2. Au niveau local, les chaînes logistiques sont indispensables pour la qualité de la vie

Transports et logistique sont des facteurs d'équité territoriale pour permettre aux entreprises et aux citoyens, en zone urbaine ou rurale, de disposer d'un accès similaire aux biens de toutes provenances, du local à l'international.

La montée en puissance de l'économie circulaire, de la vente en vrac ou des circuits courts nécessite des organisations logistiques particulièrement agiles.

L'utilisation croissante de l'e-commerce par les citoyens engendre une modification des flux en ville, avec le remplacement des déplacements des consommateurs par ceux des livreurs.

L'ensemble des collectivités souhaite le développement de « green and smart cities ».

Le rapport « logistique urbaine durable », remis au gouvernement le 21 octobre 2021, souligne que la logistique urbaine est cruciale pour l'approvisionnement des villes et la vie quotidienne des habitants et des entreprises, tout en étant source de nuisances. Les collectivités commencent à s'en saisir et les professionnels souhaitent travailler avec elles pour, ensemble, trouver des solutions adaptées à leurs territoires.

L'adaptation des chaînes logistiques est indispensable pour la qualité de la vie, l'attractivité et l'aménagement des territoires.

Proposition 1 : accentuer le portage politique national avec une présidence effective du CILOG par le Premier ministre

L'interministériel et la transversalité sont de mise pour porter une vision et mobiliser des outils administratifs variés : économie et industrie, attractivité fiscale et réglementaire, transports, urbanisme, environnement et aménagement des territoires, emploi, douane...

La profession ne demande pas la désignation d'un responsable administratif supplémentaire : le pilotage technique actuel par les directeurs généraux en charge des transports et des entreprises a fait la preuve de son efficacité ; il est donc à maintenir, en renforçant ses capacités de coordination interministérielle.

Il est indispensable en revanche de prévoir **une impulsion politique interministérielle au niveau du Premier ministre, qui devrait personnellement présider le CILOG au moins une fois par an**. La priorité du CILOG sera la mise en place en début de quinquennat d'une stratégie interministérielle à horizon 2030, feuille de route public/privé des travaux à l'échelle du quinquennat.

Afin d'incarner politiquement l'importance stratégique de la filière, elle pourrait être citée dans une dénomination ministérielle avec, par exemple, la nomination d'un ministre de l'Industrie et de la Logistique, qui traduirait l'industrialisation de la filière et sa contribution au développement industriel.

Proposition 2 : créer un portage politique parlementaire pour éclairer les choix du gouvernement

Le portage national par le pouvoir exécutif devrait être complété au niveau du pouvoir législatif. Il est proposé de créer un **groupe d'études transverse « Logistique », tant à l'Assemblée Nationale qu'au Sénat**, en lien avec les commissions chargées de l'économie et du développement durable.

Proposition 3 : mettre en place un portage politique régional transverse au service des compétences des territoires

Les régions devraient intégrer les transports et la logistique dans leurs **schémas économiques (SRDEII)** pour le service aux chargeurs, dans leurs **schémas d'aménagement (SRADDET)** pour le foncier et dans les actions de formation professionnelle.

L'État, avec les conseils régionaux, pourrait contribuer à la mise en place dans chaque région de conférences logistiques pour établir des visions partagées et des programmes d'actions public-privé.

Proposition 4 : accentuer le portage politique au niveau du « bloc communal » pour une logistique urbaine plus durable, notamment en lien avec la mise en œuvre des ZFE

Une meilleure prise en compte, par les collectivités, du thème transverse de la mobilité des marchandises améliorerait l'efficacité économique et écologique des services offerts aux clients (entreprises et consommateurs). En particulier, un rapprochement des centres-villes pour les implantations logistiques faciliterait l'optimisation des tournées. Enfin, il convient que les projets d'interdiction d'accès aux ZFE¹ des véhicules de transport de marchandises soient réalistes au regard du déploiement des solutions alternatives (offre en véhicules, énergies et réseaux d'avitaillement).

L'État peut mener plusieurs actions pour **accompagner les collectivités en matière de logistique urbaine** :

- prévoir, dans la loi, que la mobilité des marchandises soit incluse dans les plans de déplacement et d'urbanisme pour assurer un maillage efficace des entrepôts ;
- **prolonger, en l'amplifiant, le programme CEE Interlud** qui permet d'accompagner financièrement les collectivités locales dans leur projet de territoire, en lien avec l'ensemble des acteurs privés concernés.

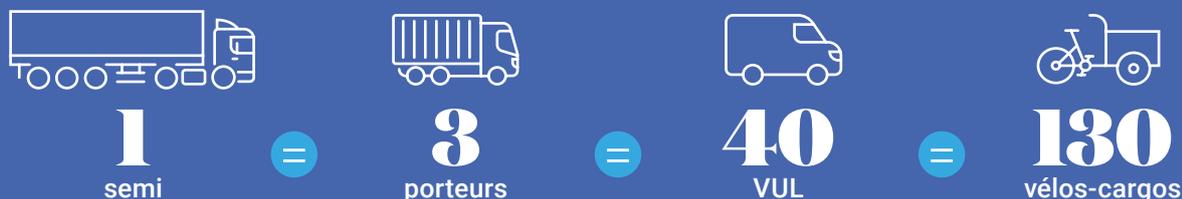
AXE 2

Augmenter la contribution de la filière à la transition écologique



Les émissions de GES en gCO₂/tkm, selon les véhicules

Sources : Terra nova, Ademe



L'impact environnemental se mesure tout au long de chaînes articulant stocks et flux logistiques.

Trois leviers permettent de réduire cet impact :

1. Réduire les distances

De nombreuses pratiques et organisations des chaînes logistiques contribuent à en diminuer l'impact carbone : réduction des emballages, facilitation de la vente en vrac, économie circulaire...

Le développement des passages par nos ports et aéroports réduit les transports terrestres en provenance de l'étranger ; le bon maillage des entrepôts est aussi indispensable pour réduire les distances.

La rationalisation des implantations d'entrepôts doit être améliorée :

- pour les plus importants, une meilleure **planification territoriale** des entrepôts permettrait :
 - une plus grande massification des flux (fleuve, rail, taux de remplissage des camions) ;
 - une limitation du mitage du territoire (similaire à la promotion de la densification du logement, par le développement des maisons mitoyennes ou du logement collectif) ;
 - l'amélioration de la productivité, la coopération interentreprises et l'émergence de services à valeur ajoutée pour les salariés et les entreprises (transports en commun, restauration, formation...)
- pour la logistique de proximité, le déploiement d'entrepôts de distribution urbaine proches des centres facilite l'optimisation des tournées.

2. Augmenter la massification et la mutualisation

La massification correspond d'abord à **un plus grand recours au transport ferroviaire, fluvial et combiné**. Les principaux segments de pertinence de ces modes sont les flux réguliers, volumineux et pondéreux sur lesquels une grande partie de l'effort doit porter. Les principaux leviers sont la disponibilité et la fiabilité des sillons ferroviaires, ainsi que la bonne localisation des plateformes intermodales. Les mesures annoncées en 2021 dans la stratégie de développement du fret ferroviaire vont dans le bon sens et doivent désormais être effectivement mises en œuvre. Le camion est lui-même l'outil de massification routier des VUL (véhicules utilitaires légers), au même titre que le bus celui des voitures.

Localement, des **mutualisations entre chargeurs ou organisateurs de transport**, notamment favorisées par le partage organisé de données, permettent de massifier les volumes et d'optimiser les remplissages. Ces initiatives doivent être encouragées.

3. Verdir les motorisations

Même si les modes massifiés réussissent à doubler leur part modale, le transport routier de marchandises restera le mode dominant à plus de 75 %. Or il est aujourd'hui à plus de 95% alimenté en diesel fossile. **L'évolution des motorisations et carburants des poids lourds est la principale source de décarbonation de la mobilité des marchandises, à horizon 2050.**

Toute contrainte purement nationale conduit à remplacer des poids lourds français par des véhicules étrangers, généralement plus anciens et plus polluants.

Les transitions seront essentiellement rythmées par la disponibilité en véhicules et énergies technologiquement et économiquement adaptés, la cohérence des calendriers et la capacité de l'économie à en absorber les inévitables surcoûts. Les acteurs logistiques sont dépendants des solutions proposées par les fournisseurs. Pendant une phase de transition, dont la durée est difficile à estimer, plusieurs énergies cohabiteront selon les usages, au sein d'un **mix énergétique**.

Proposition 5 : mieux planifier l'implantation logistique et garantir du foncier, notamment sur les friches, aux organisations logistiques écologiques pour éviter la « crise du logement des entreprises »

Le taux de vacance des surfaces logistiques prime est inférieur à 2 %. Cela en fait un marché très tendu, voire un marché de pénurie, avec pour conséquence une augmentation des loyers. Cette hausse pénalise en priorité les petites et moyennes entreprises, notamment industrielles. *In fine*, **faute de foncier disponible pour le stockage, des localisations d'entrepôts voire d'industries se font déjà chez nos voisins**, ce qui pourrait s'accroître.

Afin d'optimiser les performances économiques et écologiques des sites, il conviendrait que les pouvoirs publics, en lien avec les acteurs privés, planifient les infrastructures logistiques.

Toutes les mesures visant à **favoriser l'implantation d'industries en France devraient s'appliquer également aux entrepôts** (rapport Laurent Guillot de janvier 2022), ces derniers étant indissociables de l'usine. En particulier devraient être simplifiées et accélérées les implantations sur des zones spécifiquement dédiées à l'activité industrialo-logistique : territoires d'industries, territoires de logistiques, zones portuaires et aéroportuaires, friches industrielles...

Cette planification devrait notamment **favoriser les entrepôts écologiques**, comme prévu dans la charte d'engagements réciproques AFILOG/État : limitation de l'artificialisation des sols, biodiversité, contribution à l'atteinte de la neutralité carbone... L'augmentation de la production d'énergie des entrepôts peut soit fournir l'électricité ou l'hydrogène des flottes de véhicules passant par l'entrepôt, soit approvisionner les réseaux.

Proposition 6 : faciliter le développement des logistiques multimodales

L'État doit accompagner les acteurs de la **logistique ferroviaire et fluviale** à construire des solutions « clients », assurant une qualité de service élevée (fiabilité, agilité) et à coûts maîtrisés, notamment par une meilleure **disponibilité et qualité des sillons**. Pour cela, il est recommandé d'**accélérer les investissements en infrastructures sur le principal segment de pertinence des modes massifiés** (flux naturellement massifiés) qui est la desserte des ports. En particulier, il convient d'améliorer l'accessibilité des modes massifiés dans les ports et de faciliter l'embranchement ferroviaire ou fluvial de grandes zones logistiques (de massification) accessibles sans rupture de charge vers/du port, voire de développer de nouvelles zones logistiques ainsi embranchées.

La mutualisation des coûts de manutention entre les trois modes de transport (routier, fluvial et ferroviaire) doit être appliquée à Haropa et à Marseille-Fos par tous les armateurs. Les financements des infrastructures et la régénération du réseau ferroviaire nécessaires pour le doublement des modes massifiés doivent être garantis. Enfin, un schéma directeur national des plateformes combinées en France doit être établi.

En outre, il convient d'**accélérer le déploiement des mobilités actives** que sont la cyclologistique voire la logistique piétonne, dont les segments de pertinence sont à l'opposé des modes massifiés pour les flux de faible poids/volume sur des distances courtes. Pour accompagner ce mode de transport, il est utile de travailler sur l'accès au foncier pour les cyclologistes, ainsi que sur le statut social des travailleurs.

Proposition 7 : accompagner la transition énergétique de la route, en phasant les aides et les éventuelles contraintes, selon la disponibilité – à l'échelle industrielle – de solutions décarbonées

Au préalable, le secteur entend rappeler son soutien aux mesures européennes visant la décarbonation du secteur par une harmonisation, par le haut, des niveaux d'exigences entre États membres.

La réduction des émissions de CO₂ du TRM déjà engagée sera progressive, multi-énergies, et méritera un soutien important.

Il convient d'élaborer au niveau européen un plan d'action partagé avec l'ensemble des acteurs et phasé dans le temps, par type de véhicules (VUL – petits porteurs – gros porteurs – tracteurs) et par type d'usages (urbain – régional – national), en fonction des capacités de production en véhicules propres et de la disponibilité des énergies alternatives au diesel fossile pour le TRM. Un tel calendrier accélérera, en les ciblant, les investissements des entreprises privées.

La France devra décliner ce plan d'action en :

- accompagnant les constructeurs de véhicules pour accélérer l'innovation puis l'industrialisation et ainsi l'augmentation des quantités, et la baisse des prix par économie d'échelle ;
- déployant la production des énergies et les réseaux d'avitaillement adéquats et cohérents avec les véhicules ;
- mettant en place les **aides financières** assurant des coûts acceptables pour les transporteurs et leurs clients, sur les segments où les offres (véhicules et avitaillement) existent. En raison des faibles marges d'un secteur composé très largement de TPE/PME, il convient d'anticiper un besoin d'aides massives pour accompagner cette transition. À titre d'exemple, l'appel à projets « Écosystème véhicules lourds électriques » doit être prolongé de plusieurs années ;
- assurant la **cohérence des mesures fiscales (TICPE) et réglementaires (vignettes CRIT'AIR) au déploiement phasé des véhicules propres en fonction des autonomies/volumes :**
 - en particulier, les acteurs alertent sur l'impossibilité de la fin généralisée des motorisations diesel à très brève échéance. Afin d'assurer que les ZFE mises en place par les intercommunalités soient réalistes, tout en étant ambitieuses, l'interdiction des véhicules de transport de marchandises Euro 6 en ZFE doit être légalement conditionnée au déploiement effectif et en nombre suffisant des solutions alternatives ;
 - de la même manière, les énergies de transition, ayant un bilan écologique global positif (biocarburants, gaz et biogaz, carburants de synthèse...), doivent être classées rapidement en vignette CRIT'AIR 1 ;
- homogénéisant au maximum les contraintes locales afin de faciliter l'industrialisation des solutions.

Mieux utiliser les chaînes transports et logistiques françaises pour développer notre économie



Seulement **60 %** du transport routier en France est fait sous pavillon français



Seulement **8 %** du transport international de/vers la France est fait par des poids lourds sous pavillon français

Des délais de réalisation et d'instruction des dossiers d'implantation d'entrepôts de **24 à 30** mois en France **contre 12** mois chez nos voisins

Sources : ministère de la Transition écologique, professionnels.

Faible utilisation des ports français

Nos ports manutentionnent moins de conteneurs que les autres ports européens



* EVP = équivalent vingt pieds, unité de mesure de volume en transport maritime.

Source : Banque mondiale, données 2017, analyse See'Up.

Les acteurs des chaînes logistiques sont parmi les principaux supports de développement de nos industries :

- ils apportent des solutions à la fois pour les approvisionnements et la distribution de produits, à toutes les échelles géographiques ;
- ils contribuent à l'expansion internationale de nos entreprises : grâce à leurs réseaux hors de France, les principaux acteurs français de la logistique, leaders dans leur domaine, contribuent à faire rayonner l'excellence française ;
- ils participent à l'attractivité de notre territoire pour les investissements internationaux.

Pour autant, du fait de la très forte concurrence internationale du secteur, la France doit être attentive à garantir l'équité de traitement et de conditions d'exercice avec ses voisins et l'attractivité de notre territoire. Par exemple, les ports français sont largement distancés par leurs voisins européens, et si Roissy est le premier aéroport européen en matière de fret, la croissance actuelle de la logistique aérienne est largement captée par les aéroports voisins étrangers.

Proposition 8 : garantir la souveraineté logistique de la France en assurant des conditions de concurrence équitable avec les voisins européens

De manière générale, la filière logistique soutient les **propositions transverses touchant à toute l'économie** et visant à réduire les écarts de compétitivité de la France avec ses voisins. En particulier, la filière est très favorable à la **réduction des impôts de production**, qui conduisent à délocaliser hors de France les entrepôts, et à la réduction des cotisations sociales pour augmenter l'attractivité du secteur pour les salariés, sans dégrader sa compétitivité.

Les mesures françaises doivent être portées au niveau européen, pour créer des conditions d'exercice équitables (notamment pour ce qui relève de la transition écologique).

Concernant le transport routier :

- la mise en œuvre du **paquet mobilité européen** adopté à l'été 2020, visant à réduire les écarts entre les conducteurs circulant, **doit faire l'objet de contrôles effectifs**. En outre, l'harmonisation européenne des règles sociales et fiscales du transport routier peut et doit encore être améliorée ;
- **l'éco-combi (camions longs) devrait être expérimenté** en France, comme c'est déjà le cas dans les autres pays, sur des trajets où la logistique ferroviaire n'est pas possible. Cela permettrait de réduire la consommation carbone de trajets routiers, en améliorant la compétitivité pour les chargeurs.

Concernant les entrepôts :

- les efforts engagés pour **simplifier et accélérer l'implantation logistique** doivent être poursuivis (cf. chartes d'engagements réciproques signées à l'été 2021 par l'État). Les acteurs sont notamment en attente de clarification des règles applicables, pour assurer un traitement similaire dans tous les départements de France ;
- de même, les travaux pour assurer **la sécurité juridique des entreprises en matière de fiscalité foncière des entrepôts** doivent enfin aboutir, via une clarification législative dès le PLF 2023.

Proposition 9 : mieux intégrer les enjeux logistiques dans les démarches économiques globales et innovantes

- Afin d’assurer que la logistique soit au rendez-vous de l’évolution des besoins des clients, **les partenaires logistiques doivent être ajoutés dans les comités stratégiques des filières industrielles** où la logistique constitue une part significative des coûts et/ou de l’empreinte environnementale (agroalimentaire, chimie, construction, déchets, mines et métallurgie...). Il pourrait en être de même pour le futur comité du commerce, qui devrait porter des enjeux d’innovation logistique particulièrement importants.
- **Les acteurs logistiques doivent aussi être intégrés dans les démarches publiques, nationales ou locales, comportant de nombreux enjeux d’accompagnement logistiques** : « territoires d’industries » pour la (re)localisation de filières industrielles ; développement de filières écologiques comme l’économie circulaire, la vente en vrac ou les circuits courts.
- Concernant l’accompagnement de l’industrie française, à l’export, le secteur logistique est volontaire pour définir, en lien avec Team France Export, des offres de services communes.
- Enfin, la filière propose de construire une feuille de route partagée (organisation de l’écosystème, financements publics...), pour accompagner les innovations logistiques. Vu le succès de l’appel à projets « Logistique 4.0 » de 2021-2022, le lancement d’un nouvel outil de financement de l’innovation logistique paraît indispensable en 2023 ou 2024.

Proposition 10 : améliorer l’attractivité des ports français et de leur hinterland, pour les stocks et les flux

Alors que les infrastructures maritimes des grands ports français sont parmi les meilleures en Europe, force est de constater qu’elles ne sont pas encore utilisées à 100 % de leur capacité, en partie faute de connexion fluide dans l’hinterland.

Les désorganisations mondiales issues des stop&go dans la production et la distribution de produits manufacturés ont fortement augmenté la pression sur les transports internationaux et les capacités de traitement des ports et des aéroports. Les infrastructures françaises ont moins souffert des congestions côté mer que les autres ports étrangers, notamment européens (Anvers, Rotterdam). Cet avantage doit être maintenu et complété par une meilleure desserte de l’hinterland.

De manière structurelle, l’amélioration de l’attractivité des ports français passera par :

- d’abord et surtout, **l’optimisation de la desserte multimodale des ports** qui doit faciliter la sortie rapide des containers (la première faiblesse de nos ports est en effet terrestre) ;
- la **simplification de l’installation d’usines et d’entrepôts**, dans des zones favorables à l’utilisation des ports français (zones portuaires, mais plus largement hinterland direct de nos ports) ;
- un **passage plus fluide et fiable des marchandises dans les ports**, et sa promotion à l’international, pour améliorer l’image des ports français en la matière ;
- **l’accélération du déploiement des outils de numérique portuaire**, pensé pour la fluidité du passage des marchandises.

Au niveau européen, la crise actuelle démontre le besoin d’une meilleure transparence de la qualité de service du transport maritime. La France doit promouvoir la mise en place d’un observatoire au niveau européen.



Améliorer l'attractivité d'une filière d'avenir créatrice d'emplois

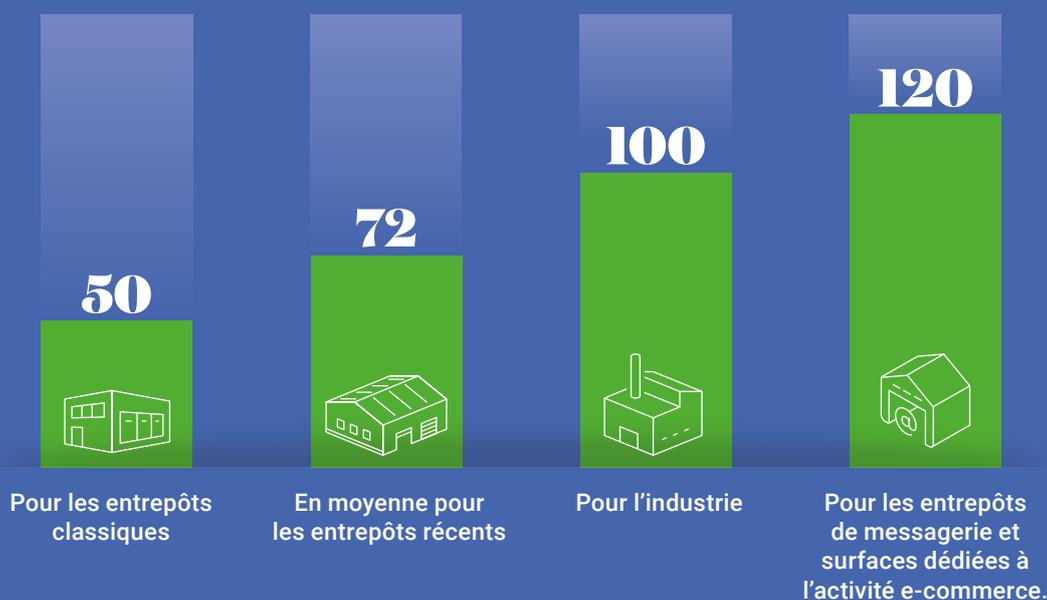


87 %
d'ouvriers et employés



+30 %
des salariés ont plus de 50 ans
(contre 23 % dans le reste
du secteur tertiaire)

Nombre d'emplois par hectare bâti



Avec plus de 1,8 million d'emplois et une création nette annuelle de 30 000 postes, le transport de marchandises et la logistique contribuent largement à la création d'emplois pour tout niveau de formation. Dans un contexte de forts besoins de recrutement, il est indispensable d'engager un profond travail pour revaloriser l'image de la filière et dynamiser l'attractivité de ses métiers.

La filière transports de marchandises et logistique devrait continuer à être fortement **contributrice à la création d'emplois** en France dans les années à venir :

- Ces emplois permettent l'entrée dans le monde du travail 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 y sont issus de la promotion interne. Enfin, l'alternance y a toute sa place (x2 entre 2019 et 2020).
- **L'innovation conduit et conduira de plus en plus à une transformation des métiers** : plus qualifiés, plus digitalisés... La robotisation ou la digitalisation, si elles se traduisent comme dans toutes les filières par la diminution de certaines tâches, font aussi apparaître de nouveaux besoins en compétences d'organisation et de gestion, de maintenance, d'ingénierie, de marketing et de services aux clients...

Cependant, tous les acteurs du secteur sont confrontés à des **difficultés aiguës de recrutement**. Sans être nouvelles, elles se sont fortement intensifiées avec la reprise post-crise sanitaire, qui a accéléré l'émergence de nouveaux flux logistiques nécessitant des recrutements supplémentaires. Dans certains segments, notamment le TRM, l'évolution démographique met la filière en risque.

Proposition II : communiquer positivement pour attirer les talents et ainsi lutter contre les pénuries de main-d'œuvre nuisant à la reprise économique

Il s'agit de **remédier à l'absence ou aux fausses représentations de ces métiers, en communiquant dans le cadre de :**

- **une campagne grand public** – portée et relayée par les pouvoirs publics – sur l'évolution du secteur, la modernisation et l'innovation des entreprises de transport et de logistique, les possibilités de débouchés et de carrière. Une action spécifique dans l'enseignement secondaire, auprès des élèves et enseignants, serait aussi utile ;
- une campagne dédiée aux écoles de management et d'ingénieurs visant notamment au montage de partenariats avec les acteurs privés pour que la France reste à la pointe des pays européens en matière d'innovation logistique.

La logistique recrute à tous les niveaux de qualification.

Proposition I2 : favoriser l'exercice de la profession après la formation et tout au long de la vie

Les capacités de formation aux métiers des transports et de la logistique et les financements qui leur sont alloués sont importants. Il s'agit d'assurer une utilisation encore plus efficace de ces moyens pour qu'ils **débouchent impérativement sur un emploi durable**. À cet égard, plusieurs écueils doivent être surmontés :

- le projet professionnel du candidat et sa motivation devraient être davantage vérifiés avant son entrée en formation ;
- les délais d'obtention des documents nécessaires à l'exercice de l'emploi des conducteurs, aujourd'hui de plusieurs mois après la fin de la formation, doivent être fortement réduits ;
- enfin, la planification des zones logistiques, en favorisant leur densité, doit faciliter la mise en place de transports en commun adaptés, simplifiant l'accès aux sites pour les salariés.

Par ailleurs, les perspectives d'automatisation et l'usage de flottes de véhicules électriques (autonomie moindre) vont engendrer des évolutions organisationnelles (horaires de travail, gestion des relais...). Il convient d'identifier et d'anticiper ces changements de la manière la plus efficace possible, y compris en lien avec les chargeurs de fait impactés.

12 propositions de la filière pour une France économiquement et écologiquement performante

Installer une gouvernance politique forte pour de nouvelles ambitions logistiques françaises

- Proposition 1** Accentuer le portage politique national avec une présidence effective du CILOG par le Premier ministre
- Proposition 2** Créer un portage politique parlementaire pour éclairer les choix du gouvernement
- Proposition 3** Mettre en place un portage politique régional transverse au service des compétences des territoires
- Proposition 4** Accentuer le portage politique au niveau du « bloc communal » pour une logistique urbaine plus durable, notamment en lien avec la mise en œuvre des ZFE

Augmenter la contribution de la filière à la transition écologique

- Proposition 5** Mieux planifier l'implantation logistique et garantir du foncier, notamment sur les friches, aux organisations logistiques écologiques pour éviter la « crise du logement des entreprises »
- Proposition 6** Faciliter le développement des logistiques multimodales
- Proposition 7** Accompagner la transition énergétique de la route, en phasant les aides et les éventuelles contraintes, selon la disponibilité – à l'échelle industrielle – de solutions décarbonées

Mieux utiliser les chaînes transports et logistiques françaises pour développer notre économie

- Proposition 8** Garantir la souveraineté logistique de la France en assurant des conditions de concurrence équitable avec les voisins européens
- Proposition 9** Mieux intégrer les enjeux logistiques dans les démarches économiques globales et innovantes
- Proposition 10** Améliorer l'attractivité des ports français et de leur hinterland, pour les stocks et les flux

Améliorer l'attractivité d'une filière d'avenir créatrice d'emplois

- Proposition 11** Communiquer positivement pour attirer les talents et ainsi lutter contre les pénuries de main-d'œuvre nuisant à la reprise économique
- Proposition 12** Favoriser l'exercice de la profession après la formation et tout au long de la vie

Créée le 8 janvier 2020 et présidée par Anne-Marie IDRAC,
**l'association France Logistique regroupe et coordonne l'ensemble
des acteurs privés de la filière logistique française.**

Elle rassemble à la fois les principales organisations & associations
professionnelles (AFILOG, AUTF, CGI, FNTR, OTRE, TLF/TLF Overseas)
ainsi que les entreprises du secteur.



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Interlocutrice de référence des pouvoirs publics,
**France Logistique a pour objectif la promotion de la filière
au service des territoires, des entreprises et des consommateurs.**

Elle vise à construire des réponses adaptées aux défis des transitions
écologique et numérique, de la compétitivité et des compétences.

Ses champs d'action prioritaires

Améliorer

l'image globale
de la filière

Favoriser

la compétitivité
de chaque maillon

Accompagner

l'évolution des métiers
et des compétences

Contribuer

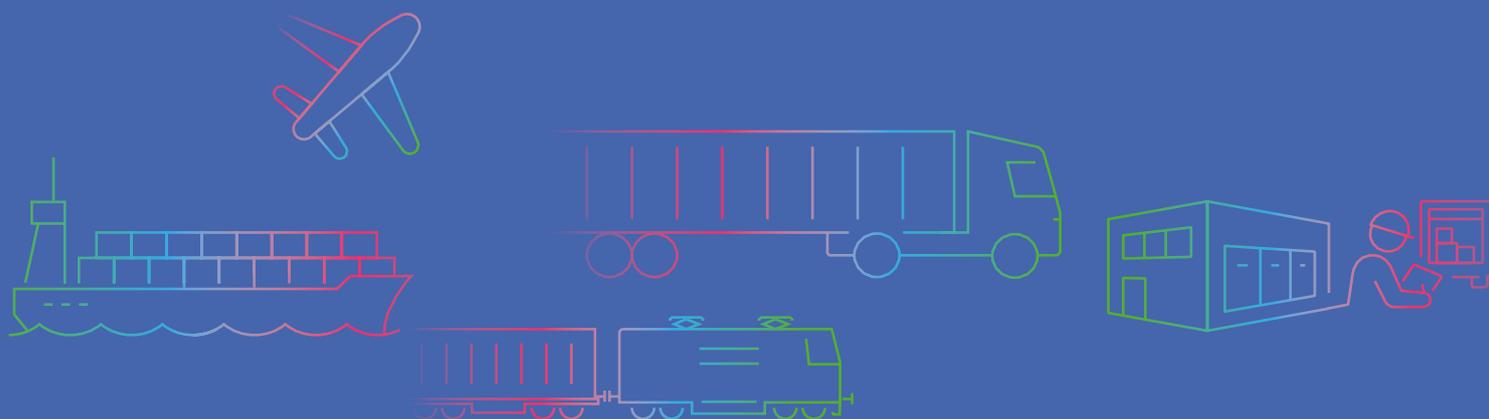
à la transition
écologique

Soutenir

la logistique urbaine
durable

Participer

à l'organisation logistique
du territoire



FRANCE LOGISTIQUE

Immeuble Cardinet – 8, rue Bernard Buffet – 75017 PARIS

Tél. : 01 53 68 40 40

secrétariat@francelogistique.fr

www.francelogistique.fr

