

POUR UNE STRATÉGIE LOGISTIQUE DURABLE



JOURNÉE DE LA FILIÈRE TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE

24 novembre 2022

COMPTE-RENDU



SOMMAIRE

Ouverture d'Anne-Marie IDRAC , Présidente de France Logistique	3
Introduction de Clément BEAUNE , Ministre chargé des Transports	3
Table ronde 1 : La compétitivité logistique au service de la souveraineté économique	
• Guillaume BASSET , Directeur du département attractivité des territoires de Business France	6
• Henri LE GOUIS , CEO Europe Bolloré Logistics	7
• Cécile TRICAULT , Senior Vice-présidente Europe de l'Ouest de PROLOGIS	7
Table ronde 2 : L'optimisation logistique au service de la transition écologique et énergétique	
• Bruno MILLIENNE , Député et Vice-président de la Commission développement durable	9
• Virginie DELCROIX , Directrice du développement durable du groupe GEODIS	9
• Pierre FAUVARQUE , Director Purchasing & Supply Chain de KEM ONE	
• Anne-Marie JEAN , Vice-présidente de Strasbourg et Présidente du Port de Strasbourg	11
• Matthieu AUZANNEAU , Directeur général du Shift Project.	11
Grand témoignage : Philippe VARIN , Président d'ICC France	13
Table ronde 3 : L'innovation logistique au service de l'emploi dans les territoires	
• Sophie PRIMAS , Sénatrice et Présidente de la Commission des affaires économiques	14
• Jérôme LEPAROUX , Secrétaire général de DAHER	14
• Jean-Yves CHAMEYRAT , Directeur des ressources humaines chez STEF	15
• Arnaud DE MOISSAC , CEO DCbrain	16
• Patricia PELLOUX , Directrice générale adjointe d'APUR	16
Conclusion de Roland LESCURE , Ministre chargé de l'Industrie	17
Mot de fin d'Anne-Marie IDRAC , Présidente de France Logistique	18



Ouverture d'Anne-Marie IDRAC, Présidente de France Logistique

Ce évènement public est le premier organisé par la filière transports de marchandises et logistique, animé par France Logistique. Cette journée a pour objectif de mettre en valeur notre filière et la construction de solutions par un travail public-privé. La présence de plus de 200 personnes dans la salle est déjà un gage de succès.

La crise Covid a mis en exergue l'importance de nos métiers stratégiques aux niveaux économiques, écologiques et dans l'aménagement du territoire. Pour la première fois en France un ministre, celui des Transports a d'ailleurs, dans ses attributions, les termes Logistique et Transport de marchandises.

Introduction de Clément BEAUNE, Ministre chargé des Transports

Je dois confier que ma présence doit beaucoup à l'enthousiasme et à l'engagement d'Anne-Marie Idrac, qui m'a presque tout appris en matière de transports, malgré quelques progrès à faire. Le ministre des Transports c'est « celui des galères ou celui de l'anecdote ». Mais il y a une autre solution, c'est de s'occuper de ce qui n'est ni galère ni anecdotique, c'est la logistique.

Vous représentez près de 10% du PIB français et presque 2 millions d'emplois rassemblés. A la fois privilège et parfois lourde responsabilité, ces métiers sont en première ligne pour garantir la continuité de la vie économique de notre pays. Dans le secteur de la logistique, il ne peut pas y avoir de crise existentielle car livrer, relier et transporter, seront toujours des besoins dans les années, les décennies, voire les siècles à venir.

Depuis trois ans, un noyau dur s'est constitué autour du ministère des Transports, du ministère de l'Industrie et de la jeune filière Logistique pour construire une vision globale et partagée d'un secteur aussi essentiel. Je remercie plus particulièrement Anne-Marie Idrac pour avoir fait ce qui aurait dû être une évidence, une réalité économique dans la stratégie écologique de notre pays.



Bientôt trois ans après la création de France Logistique, les Comités interministériels de la logistique (CILOG) permettent de poser les diagnostics, de forger les solutions, de suivre nos plans d'actions, de créer une dynamique de reconquête et de construire une vision partagée, qui s'additionne et amplifie les travaux des fédérations professionnelles de la chaîne logistique.

Trois années qui ont connu une série de crises : crises sanitaires et ses nombreuses répercussions sur les chaînes logistiques, crise ukrainienne et la tension sur le prix et la disponibilité de l'énergie. A chacune d'entre elles, le rôle incontournable des salariés et des entreprises de la chaîne logistique a été mis en avant.

« En matière de transport de marchandises, nous avons collectivement posé un cadre actualisé, associant engagements publics et engagements privés pour accélérer les transitions. »

Depuis le rapport que messieurs HEMAR et DAHER ont remis au Premier ministre fin 2019, nous avons bien progressé :

- Janvier 2021 : présentation en Comité interministériel de la mer (CIMER) de la stratégie nationale portuaire, largement co-écrite avec les professionnels réunis au sein du cluster maritime ;
- Avril 2021 : signature du contrat d'objectif et de performance de Voies navigables de France, dont la préparation avait largement associé la filière fluviale et ses clients ;
- Septembre 2021 : validation de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire et en lien avec l'association 4F, création d'une dynamique publique privée inédite pour relever les défis du fret ferroviaire ;
- Octobre 2021 : le CILOG a validé la feuille de route gouvernementale pour la logistique urbaine, reprenant toutes les recommandations faites à l'Etat par la mission logistique urbaine durable, qui

avait organisé une écoute des acteurs publics et privés pour mieux organiser l'acheminement des marchandises dans nos villes ;

- Depuis 2021 : taskforce sur le transport routier lourd dont les travaux se poursuivent et se pérennisent pour construire un calendrier et un chemin des transitions énergétiques des poids lourds ;
- Depuis juillet 2021 : en association étroite avec le ministère de l'Industrie, élaboration et suivi de la charte d'engagements réciproques entre l'Etat et les membres d'AFILOG, pour les performances environnementales et économiques de l'immobilier logistique français ;
- Depuis le CILOG 2021 : des conférences régionales de la logistique, avec une forte implication des DREAL, construisent dans chaque région une politique logistique en associant décideurs publics et privés.

Ces travaux ont déjà conduit à des progrès concrets :

- Le transport de marchandises, depuis les ports français, a progressé de 4,2% ;
- Le fret fluvial a progressé de 4% ;
- Le fret ferroviaire augmente pour la première fois depuis 2015 avec une progression de 14,3% portant la part modale de 9 à 11% en 2021 ;
- 43 agglomérations ont élaboré avec le privé une charte d'engagement volontaire de logistique durable.

« La logistique, ce n'est pas simplement additionner le transport de marchandises et les entrepôts, c'est appréhender dans son ensemble les enjeux de la chaîne logistique pour aller chercher les relais de compétitivité et de transition écologique. »

Les transports de marchandises représentent environ 10% des émissions française de gaz à effet de serre (GES), soit un tiers des émissions totales des transports. Le secteur est engagé, par construction,

dans la décarbonation : les organisations logistiques optimisées ont déjà pour objet de réduire les distances à parcourir ou de mieux remplir les bâtiments et les véhicules, permettant de réduire en même temps les coûts et l'empreinte carbone.

Les attentes des Français changent. Ils veulent de plus en plus savoir d'où vient ce qu'ils achètent, comment et quel est le bilan carbone. Ils veulent de plus en plus être acteur d'une sobriété choisie et éclairée. A cet égard, la logistique aura un rôle croissant à jouer.

Il faut donc aller plus loin ; il faut accentuer les partenariats entre acteurs privés et publics sur ces enjeux de sobriété des organisations logistiques et agir sur les distances, la mutualisation des flux, les stocks et sur la transition énergétique des actifs (flottes de véhicules, bâtiments). L'intermodalité, voire l'intra-modalité, est la solution, malgré les difficultés.

Il faut aussi innover ; des progrès importants ont été faits avec plusieurs appels à programmes, dans le cadre de France Relance, dont celui de Logistique 4.0 qui finance la digitalisation et l'automatisation des chaînes logistiques pour améliorer leur compétitivité et leur sobriété.

CILOG après CILOG, une méthode est construite ensemble, avec une vision large, pour aller plus loin et inscrire à l'agenda les sujets de logistique.

« Après trois années de travail commun, à l'occasion du prochain CILOG, une stratégie nationale de la logistique devrait voir le jour. »

Une stratégie nationale de la logistique sera annoncée lors du prochain CILOG, qui se tiendra le 12 décembre prochain. Elle offrira aux acteurs publics et privés, qui agissent à chaque échelle du territoire, un cadre de référence. Au-delà des ambitions annuelles que nous traçons d'année en année, la stratégie apportera de la visibilité sur la pérennisation d'une politique publique

naissante où les acteurs apprennent encore à se connaître pour mieux travailler ensemble sur nos territoires. Ce premier évènement national de France Logistique marque le début de la poursuite d'un renouveau pour

une chaîne logistique française adaptée au XXIème siècle : écologique, compétitive et attractive.

« Nous avons beaucoup de travail devant nous. Mais je sais qu'avec cette association, avec votre sérieux et votre dynamisme, nous allons relever tous ces défis. Merci pour votre engagement, vous pouvez compter sur moi. »

Les trois tables rondes sont animées par **Isabelle FAYOLLE**, journaliste.



TABLE RONDE 1

LA COMPÉTITIVITÉ LOGISTIQUE AU
SERVICE DE LA SOUVERAINETÉ
ÉCONOMIQUE

Guillaume BASSET,
Adjoint à la Directrice
générale déléguée des
investissements étrangers,
Directeur du département
attractivité des territoires à
Business France

Comment se classe la France au niveau mondial en termes de performances logistiques ?

De manière générale, la France est redevenue la première destination des investissements étrangers, en partie grâce aux efforts en matière de logistique. Notre pays possède des infrastructures de qualité et une bonne traçabilité des activités de transport.

La place de la France en matière de logistique n'est cependant pas à la hauteur de ce qu'elle devrait être (cf. classement de la Banque mondiale). Elle peut progresser, notamment par rapport à ces voisins européens. Par exemple, les délais d'implantations des bâtiments restent supérieurs à la moyenne.

Comment renforcer l'attractivité française dans le secteur logistique ?

Pour renforcer l'attractivité française, nous devons :

- Réduire les délais d'implantation;
- Développer le foncier pour les activités productives;
- Travailler sur l'acceptabilité sociale, en lien avec les élus et les habitants.

A cette fin, le Gouvernement a développé des sites clés en main, dont 70 sont ouverts à la logistique.

En complément des sites logistiques clés en main, il est également indispensable de communiquer sur la valeur ajoutée de l'implantation logistique, purger les autorisations administratives autant que possible et anticiper les investissements dans les utilités (énergie, etc.). Le développement récent autour du port de Dunkerque est un exemple de réussite de ces actions.

Business France travaille sur deux axes : l'investissement et l'export.

Le premier vise à améliorer l'image de la France en matière d'attractivité logistique avec des missions de « co-prospection » à destination des acteurs étrangers, avec des discours adaptés pour les États-Unis, le Japon, la Corée du Sud, Dubaï, etc. Pour l'attractivité des investissements logistiques, le travail se fait notamment avec trois régions (Hauts-de-France, Normandie et Grand Est) mais également avec les ports (Haropa, Marseille, etc.).

Le second parie sur la prospection avec les entreprises françaises pour développer l'export. Pour ne citer que quelques exemples, plusieurs opérations collectives seront menées en 2023 vers le Royaume-Uni, l'Irlande ou vers le Brésil (avec le cluster technologique de Rio) comme opportunités d'investissement.

Comment Business France accompagne le secteur logistique et son implantation dans les territoires ?

En 2021, la France a accueilli une centaine de projets logistiques accompagnés majoritairement par Business France, soit 6% des projets d'investissement étranger mais 10% de la création d'emplois.

La logistique doit prendre toute sa place dans les nouvelles stratégies nationales et régionales de réindustrialisation.

L'agence renouvelle actuellement ses partenariats avec les régions pour la période 2023-2028.

Dans ce contexte, il y a un défi de conviction sur la valeur ajoutée de la logistique 4.0 pour les territoires et un enjeu de planification à l'échelle nationale et régionale. Nous travaillons avec chaque région sur une programmation à 360° pour concentrer notre action sur les atouts différenciants de chacune d'entre elles.



Henri LE GOUIS,
CEO Europe au sein de
Bolloré Logistics

En quoi vos activités de commission de transport, de logisticien et de représentant en douane en Europe contribuent aux enjeux de souveraineté ?

Bolloré Logistics organise la *supply chain* internationale. Son apport à la souveraineté économique se construit dans l'accompagnement des filières industrielles d'excellence qui exportent dans le monde entier.

La logistique est un levier pour gagner des marchés à l'export. La sécurité des approvisionnements est un enjeu majeur, comme l'a souligné la crise covid avec la question des masques et les ruptures dans les *supply chain* générées par les fermetures en Chine. Révélé par les crises successives, le manque de moyens patrimoniaux de l'Etat, concernant notamment la flotte d'avions et de bateaux, limite la capacité d'emport de fret des acteurs publics et souligne le besoin d'acteurs privés français solides.

Dans quels pays d'Europe la compétitivité de l'industrie et la souveraineté logistique sont associées? Qu'en est-il de la France?

En Allemagne, cette association est ancienne, les grands industriels s'appuient sur les logisticiens nationaux. En France, cette approche est nouvelle,

nous avons plus une logique « transactionnelle » où les industriels français choisissent d'abord les prix les plus bas, sans préférence pour les acteurs nationaux, ce qui conduit à un appauvrissement mutuel.

Comment avoir une logistique encore plus compétitive?

Il faut soutenir l'émergence de champions nationaux qui doivent pouvoir s'appuyer sur des hubs solides. Il faut éviter la politique de saupoudrage et miser sur des hubs importants, comme Roissy ou les grands ports maritimes.

La logique de hub permet la structuration de réseaux logistiques puissants, qui seront davantage compétitifs avec les autres pays. C'est aussi une condition de la massification des flux. Si on veut des industries performantes, elles doivent pouvoir sourcer leurs différents composants, facilement, via les hubs.

Cependant, il ne faut pas résumer la logistique à des questions d'infrastructures. Il faut aussi investir dans l'innovation, la data et dans le capital humain notamment via la formation. En effet, la logistique est également un facteur d'intégration social et sociétal.



Cécile TRICAULT,
Senior Vice-présidente
Europe du Sud de PROLOGIS

Quel est le lien entre la localisation des entrepôts logistiques et la souveraineté économique ?

Le métier de Prologis est de proposer des infrastructures immobilières aux logisticiens. L'entreprise possède plus de 3 millions de m² de foncier en France et 93 millions de m² dans le monde.

Cela positionne Prologis comme numéro un mondial de l'immobilier logistique.

La succession des crises récentes nous a fait ouvrir les yeux sur l'importance d'un tissu industriel fort. Face aux défis de la réindustrialisation et de la relocalisation, la sécurisation des stocks (import ou export) est essentielle. Les flux doivent trouver des lieux d'aboutissement et la géographie des entrepôts doit accompagner celle des grands flux. Pour améliorer la compétitivité de l'économie française au niveau européen, la logistique devra trouver les bonnes capacités de stockage, en quantité et localisation qui permettent d'optimiser les flux, pour en réduire les coûts et l'empreinte carbone.

Pourquoi est-ce si difficile d'accéder au foncier pour l'activité logistique ?

L'implantation logistique fait face à différents enjeux :

- Au niveau local, faire partager le constat que l'immobilier logistique permet la massification des flux de marchandises et réduit le nombre de kilomètres routiers parcourus par les transporteurs.
- D'un point de vue global, en raison de la raréfaction du foncier, Prologis privilégie les terrains déjà artificialisés (*brown field*). Ceux ayant des caractéristiques compatibles avec l'activité logistique sont peu nombreux et très recherchés.

La demande de foncier s'est accrue pour accompagner les nouvelles industries. Il faut aussi renforcer les stocks - de matières premières comme de produits finis - pour une meilleure résilience de l'économie. Enfin, la logistique sert la production et la distribution. Elle accompagne donc la croissance du e-commerce, qui correspond à la demande directe des consommateurs du monde entier. Cependant, depuis la période du Covid, la logistique est uniquement associée au e-commerce alors que ces stocks ne représentent pas plus de 15% des entrepôts en France.

Pensez-vous que les gros entrepôts ou les hubs soient une réponse ?

L'immobilier logistique occupe moins de 1% des sols en France alors que le logement en représente 50%. Face à la raréfaction du foncier, la solution viendra peut-être de la réhabilitation de sites obsolètes ou de friches industrielles, ce qui est plus facile à faire accepter par les riverains. Pour optimiser le patrimoine immobilier existant, il faut aussi construire des entrepôts en hauteur mais les normes ne le permettent pas toujours.

Enfin, les besoins de planification, d'identification du foncier et d'organisation de son allocation s'imposent. Ils doivent favoriser des stratégies d'aménagement visant à mutualiser tant les stocks que les flux engendrés pour concentrer les solutions offertes à plusieurs demandes. Ces efforts doivent s'accompagner d'un effort de sobriété dans l'utilisation du foncier.

Quel rôle la planification a dans la souveraineté économique ?



Henri LE GOUIS : La planification est indispensable pour la décarbonation et pour la visibilité des investissements qui sont structurels.

Guillaume BASSET : Il s'agit d'un enjeu des SRADDET régionaux mais il ne faut pas oublier que la massification doit se faire également à l'échelle intercommunale, outre l'échelle européenne-nationale et régionale.

Cécile TRICAULT : La massification est un véritable changement de paradigme. Sur les enjeux fonciers et d'occupation du territoire, nous avons une capacité finie et nous devons mesurer les besoins avant de répartir l'offre.

TABLE RONDE 2 L'OPTIMISATION LOGISTIQUE AU SERVICE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE



Président de la table ronde :
Bruno MILLIENNE,
Député et Vice-président de
la Commission du
Développement durable et de
l'Aménagement du territoire

Qu'est-il ressorti de la mission flash sur les zones à faibles émissions (ZFE), que vous avez co-rapporté avec Gérard LESEUL ?

Il ressort qu'on s'y prend mal et qu'il y a urgence à améliorer la situation. Nous avons pu identifier trois principaux problèmes pour les mobilités dans les agglomérations concernées par les ZFE, qui peuvent notamment nuire à la continuité de l'approvisionnement des villes :

- L'information des citoyens et professionnels sur les différentes réglementations ;
- L'acceptabilité sociale d'une interdiction de certains véhicules, autorisés à l'extérieur des ZFE, mais pas à l'intérieur ;
- L'acceptabilité économique, notamment des petits commerçants et artisans qui réalisent moins de kilomètres et changent moins leurs véhicules que les transporteurs de métier et dont le surcoût à l'achat des véhicules électriques est plus difficile à rentabiliser.

Les métropoles ne se sont pas assez vite retournées vers l'Etat. La mise en place d'un comité de suivi des ZFE-m qui se réunira tous les six mois sous la présidence des ministres sera un outil important. Il devra en particulier travailler à l'harmonisation des règles.

Globalement, les interdictions d'accès sont économiquement insoutenables pour certains acteurs. En effet, les ménages les plus pauvres ont des véhicules trop polluants. De même, les petites sociétés n'ont pas forcément les moyens d'investir dans les véhicules neufs bas carbone. Nous devons davantage développer le retrofit des véhicules, qui pourrait être une option moins coûteuse.

L'Europe a compris que l'ensemble des parcs ne pourra pas être électrique à court terme.



Virginie DELCROIX,
Directrice du développement
durable du groupe Geodis

En quoi GEODIS est un "acteur engagé" sur le sujet, sur quels métiers, et quelles actions avec vos clients ?

GEODIS accompagne ses clients sur l'ensemble des métiers de la chaîne logistique, tant les transports (multimodes), l'entreposage que l'optimisation de la chaîne globale.

GEODIS est un acteur volontaire dans la décarbonation notamment par l'innovation, qu'elle soit technologique ou organisationnelle.

En termes d'évolutions technologiques, pour le transport routier, l'entreprise possède une flotte d'environ 3 500 véhicules, dont plus de 90% sont de dernière génération Euro 6. Le renouvellement du parc privilégie les carburants de transition (B100 ou HVO), le biogaz ou l'électrique, selon les usages, avec par exemple plus de 100 véhicules électriques en commande.

GEODIS explore aussi l'option hydrogène et innove sur l'électrique, avec un partenariat avec Renault Trucks pour concevoir un 16 tonnes urbain 100% électrique repensé pour plus d'ergonomie, de sécurité et d'intégration dans le paysage urbain.

De plus, l'entreprise développe du report modal de la route vers le rail pour les longues distances. Ces projets mettent en avant le besoin que le réseau ferroviaire – pour le fret – soit plus dense au niveau français et européen.

Du côté maritime et aérien, GEODIS met en place des partenariats pour utiliser des carburants moins émetteurs.

Concernant la logistique urbaine, GEODIS développe la cyclo-logistique, à Nantes par exemple, ou encore à Strasbourg avec une articulation fluvial-cyclo-logistique.

Qui faut-il impliquer pour accélérer la décarbonation de la filière ?

La décarbonation passe également par la massification des flux, la mutualisation des ressources, le besoin de hubs, notamment dans, ou à proximité, les zones à faible émission (ZFE) et pour l'entreposage. Des leviers que les professionnels offrent. Chaque année, 5 700 milliards d'euros sont dépensés dans la logistique au niveau international et seule la moitié est externalisée et donc mutualisée. Il existe donc de nombreuses opportunités.

La décarbonation de la logistique est donc l'enjeu de tout un écosystème : constructeurs, chargeurs, logisticiens, responsables des infrastructures, énergéticiens, pouvoirs publics nationaux et locaux. Travailler ensemble est la seule voie pour accélérer, partager les risques et rendre les solutions économiquement viables.



Pierre FAUVARQUE,
Directeur Achat et Supply
Chain de KEM ONE

KEM ONE est un géant européen de l'industrie chimique. Quelles vigilances spécifiques en logistique pour vos métiers ?

KEM ONE est une entreprise industrielle de la chimie dont près de 80 % du chiffre d'affaires, de 1,4 milliard d'euros, est enregistré à l'export. Le transport représente près de 10 % des coûts. L'entreprise génère jusqu'à deux millions de tonne par an de transports de marchandises chimiques, dont des matières dangereuses, sous différentes formes (vrac liquide, vrac pulvérulent, conditionné) et différents modes logistiques (route, ferroviaire, fluvial, maritime).

Nos trois préoccupations fondamentales sont :

- La sécurité ;
- La performance économique ;
- Le développement durable avec la demande croissante des clients de connaître l'empreinte carbone des produits.

Le transport et la logistique sont concernés par ces 3 aspects. D'un point de vue économique, actuellement, les plus importantes hausses sont le gaz et l'électricité pour la production. Pour les transports, c'est le prix du vrac et du conteneur en maritime ainsi que le prix de l'électricité pour le ferroviaire. Il serait regrettable que la flambée des prix de l'électricité et leur volatilité soit un frein à la décarbonation.

Quels sont vos actions en matière de décarbonation de la logistique, en tant que chargeur ?

Jusqu'à il y a trois ans, les actions écologiques de KEM ONE se concentraient sur les scopes 1 et 2 des bilans carbone (soit le process de production). Désormais, le scope 3 (dont les transports et la logistique) est aussi inclus, dont les transports.

Pour identifier les leviers de décarbonation de sa chaîne logistique, KEM ONE s'est impliqué dans le programme Fret 21. Les engagements de l'entreprise

visent une réduction de 8 % de ses émissions de GES en trois ans, d'ici 2023, soit une économie de plus de 1500 tonnes de CO2 par an.

Cet objectif est en passe d'être dépassé, grâce notamment à un investissement important dans de nouveaux automoteurs fluviaux de technologie hybride diesel-électrique, pour le transport du chlorure de vinyle sur le Rhône, entre les sites de production amont et aval de KEM ONE.



Anne-Marie JEAN,
Vice-présidente de
l'Eurométropole de
Strasbourg et Présidente
du port de Strasbourg

En quoi le port de Strasbourg, est un lieu de multimodalité ? Comment s'entrecroisent le fluvial et le fret ferroviaire ?

Concernant les flux longs, il ne faut pas opposer maritime/fluvial ou fluvial/ferroviaire.

Le port de Strasbourg est relié naturellement, par le Rhin, aux plus grands ports maritimes européens, Anvers et Rotterdam, et l'est également par voie ferroviaire. A Strasbourg, la gare de fret ferroviaire est complètement imbriquée dans l'installation fluviale, le transfert des conteneurs des bateaux vers les trains se fait via un espace de stockage commun.

La quantité de marchandises transportée par voie fluviale est de plus de 7 millions de tonne par an et par voie ferroviaire de plus d' 1 million de tonne par an. Le port compte doubler d'ici 2026 le volume de fret ferroviaire en créant une nouvelle gare dans la partie sud du port.

Comment l'Eurométropole de Strasbourg a mis en place sa zone à faibles émissions (ZFE) ?

L'Eurométropole de Strasbourg a déjà voté sa ZFE, en place depuis 1er janvier 2022, sous forme pédagogique et par étapes.

Après un an de concertation avec les entreprises, les communes et les citoyens, les enjeux de l'objectif de la réduction de la pollution atmosphérique sont mieux compris, notamment en rappelant qu'un jour sur trois la qualité de l'air est mauvaise à Strasbourg.

Concernant l'interdiction des véhicules Crit'air 2 en 2028, les solutions techniques doivent encore progresser pour les véhicules professionnels, comme pour les véhicules frigorifiques. Aussi, des dérogations seront accordées aussi longtemps que nécessaire, c'est le « Pass ZFE ». Le développement de l'offre ferroviaire et fluviale de proximité sera aussi une réponse pour alléger les flux routiers et respecter la ZFE, tout comme la cyclo-logistique.



Matthieu AUZANNEAU,
Directeur général du Shift
Project

Quelle est la vision globale de la décarbonation de l'économie du Shift Project ?

Le Shift Project ne prétend pas épuiser le sujet de la transition écologique et énergétique. Il s'agit d'une association d'intérêt général qui a pour vocation d'inciter à la transition en la documentant.

Le plan de transformation de l'économie française propose quelques jalons incontournables, à l'échelle d'une génération, compte tenu des infrastructures actuelles.

Les contraintes sur l'approvisionnement de pétrole brut pour l'Union européenne sont :

- Le coût du gazole, qui devrait continuer à augmenter;
- La Russie qui est un producteur pétrolier mature mais en déclin pour des raisons écologiques et par le départ des industriels extracteurs occidentaux.

Quels principaux leviers se distinguent pour la décarbonation de la filière logistique ?

En moyenne chaque année, 27 tonnes sont transportées sur environ 200 kilomètres pour chaque Français. Le fret doit faire l'objet d'une transformation pour réduire drastiquement ses émissions de gaz à effet de serre. Le transport de marchandises est aujourd'hui assuré en France à 89% par la route et à 9% par le ferroviaire. Il est le seul secteur en France à ne pas avoir réduit ses émissions depuis 1990.

Deux solutions se distinguent :

- D'une part, il convient de passer le maximum de flux du routier vers le ferroviaire, qui divise par 10 les émissions de GES;
- D'autre part, si le ferroviaire et fluvial ne sont pas disponibles, il faut décarboner le transport routier par l'électrification par caténaires d'un tiers des autoroutes, pour limiter la taille des batteries à la desserte fine, soit 200 kilomètres.

Pourquoi privilégiez-vous, la route électrique comme option de décarbonation du transport routier longue distance ?

Plusieurs carburants alternatifs envisagés pour décarboner le transport routier de marchandises (TRM) longue distance présentent un risque d'atteindre la limite de ressources si on les envisage pour 100% du transport routier de marchandises :

- Le biogaz : il y a des craintes sur la fiabilité des hypothèses d'augmentation des volumes de production et des interrogations relatives à l'articulation production/distribution, en raison de la quantité des usages intéressés par cette énergie;
- L'hydrogène vert : basculer 100% de la flotte actuelle de poids-lourds en hydrogène vert demande 150 TWh d'électricité pour la production de l'hydrogène. Sommes-nous en mesure de les produire ? Cela paraît impossible sachant que la production totale d'électricité en France pour l'ensemble des usages n'est aujourd'hui que de 550 TWh ;
- Les batteries : disposer de très grosses batteries (pour une autonomie de 500 à 800 kilomètres pour un 40 tonnes) suppose une très grande quantité de matériaux dont les quantités sont limitées.



GRAND TÉMOIGNAGE



Philippe VARIN,
Président de la Chambre de
Commerce Internationale
(ICC) France

Géopolitique du commerce international

Face à la nouvelle fragmentation du commerce international entre *corporate diplomacy* et *state diplomacy*, il faut de nouveaux canaux d'échanges, plus réactifs et efficaces. L'évolution dans l'ordre mondial du commerce appelle notamment une évolution des pratiques publiques.

Poussées par l'opinion publique, les clients et par les tensions au sein de l'entreprise entre démarche RSE et partenariats économiques russes, certaines entreprises ont procédé à l'auto-sanction : fermeture d'usines en Russie et/ou en Ukraine ou limitation des transactions financières.

Par ailleurs, aujourd'hui seul 1% des *bills of lading* (connaissance) sont digitalisés. Leur dématérialisation massive va être un véritable défi en matière de cybersécurité, eu égard à la sensibilité en matière d'intelligence économique, des informations.

Ecologie et commerce international

Les marchés du carbone couvrent 45% des émissions de GES de l'Union européenne. Le prix du carbone est indispensable pour changer les comportements, financer les investissements et les optimiser.

Au niveau international, il existe une soixantaine de marchés du CO₂, dont le coût d'une tonne CO₂ varie de 3 à 100 euros. Il faudrait que ces marchés soient interopérables, pour faciliter les optimisations globales à l'échelle de toute l'économie et assurer un véritable *level playing field*.

« Le défi de la planification est d'abord politique, il n'y a pas réellement aujourd'hui de signal économique pour la transition »

Lors de la Cop 27, l'ICC a annoncé un schéma d'analyse de la chaîne qui lie acheteurs et vendeurs. Avec neuf banques mondiales, l'évaluation, sur les cinq étapes d'une transaction, donne aux financeurs la possibilité de s'appuyer sur une méthode pour considérer que la transaction répond aux critères de l'économie soutenable.

Métaux et commerce international

Concernant le sujet des matériaux critiques (cuivre, titane...), chaque Européen mobilise 20 tonnes par an de matières premières, contre 12 tonnes en moyenne dans le monde. On extrait 70 kilogrammes de matière pour faire un smartphone de 130 grammes.

« On passe de l'âge du pétrole à l'âge des métaux. »

Les politiques de décarbonation (notamment électrification de la mobilité) conduisent à une explosion des demandes en matériaux critiques à l'horizon de dix ans : multipliées par huit pour le lithium, et par trois pour le nickel et le cobalt.

En plus de cela, l'offre pourrait être insuffisante, en raison de nombreuses contraintes : instabilité politique des régions productrices, rendements décroissants pour l'extraction, attitude NIMBY (not in my backyard) des populations, régulations toujours plus ambitieuses. Cela va conduire à une forte hausse des prix, à l'image du carbonate de lithium dont le prix a quintuplé en un an.

Il convient donc de faire attention à ne pas se créer un nouveau problème d'accès aux matériaux critiques en voulant décarboner. En particulier, les véhicules électriques exigent six fois plus d'extraction de matières que les véhicules à moteur thermique.

TABLE RONDE 3

L'INNOVATION LOGISTIQUE AU SERVICE DE L'EMPLOI DANS LES TERRITOIRES



Présidente de la table-ronde,
Sophie PRIMAS,
Sénatrice et Présidente de la
Commission des Affaires
économiques du Sénat.

Les transports de marchandises et la logistique sont une filière stratégique de l'économie. Alors que la filière représente 10% de l'emploi, elle reste méconnue et peu valorisée. Pourtant, sans logistique, il ne peut y avoir pas d'économie viable. La logistique est un levier d'optimisation des outils de production et donc un allié pour la compétitivité française.

Le secteur propose une très large palette de métiers, de tout niveau de qualification et permet l'ascension sociale. Les entreprises et associations du secteur doivent tout mettre en œuvre pour faire connaître les métiers auprès des jeunes, qui sont souvent à la recherche de sens dans leurs actions, ce que la filière offre naturellement.



Jérôme LEPAROUX,
Secrétaire général de DAHER

DAHER est une entreprise à la fois industrielle et logistique. Qu'est-ce que ça implique sur vos pratiques et vision en matière d'innovations ?

DAHER a plusieurs métiers : fabricant d'avion, sous-traitant industriel de l'aéronautique et services

logistiques industriels. La logistique est l'activité historique de l'entreprise et représente près de la moitié de son chiffre d'affaires et se concentre sur la gestion de la *supply chain* et la logistique industrielle, en amont des usines et jusqu'à l'approvisionnement en bord de chaîne.

L'innovation s'appuie notamment sur le digital et favorise la compétitivité, la qualité de l'emploi et la préservation de l'environnement (la décarbonation, réduction des emballages, etc...). Avec d'autres acteurs du secteur, DAHER a développé Log'in, une plate-forme d'innovation collaborative en logistique à Toulouse qui accueille déjà neuf start-ups. Le secteur va donc s'enrichir de nouveaux métiers avec le digital.

Comment voyez-vous évoluer les emplois dans la logistique ?

Le secteur propose des emplois globalement non délocalisables, qui favorisent l'insertion professionnelle, permettent la promotion sociale et offrent des carrières qui se construisent sur l'acquisition des compétences en continu. A ce titre, l'entreprise a également développé son propre centre de formation.

DAHER travaille sur l'attractivité de ses métiers, par exemple en communiquant sur les nouveaux développements technologiques, en automatisant ses opérations afin de réduire la pénibilité et en valorisant les initiatives en faveur de la décarbonation et du juste usage des ressources.



Jean-Yves CAHMEYRAT,
Directeur des ressources
humaines de STEF

Est-ce que STEF rencontre des difficultés pour attirer de nouveaux collaborateurs ?

STEF est une société de services de transport et de logistique dont la mission des 21 000 collaborateurs est d'approvisionner les populations en produits alimentaires. Nous recrutons en moyenne 2 500 personnes par an pour accompagner notre développement. Bien que la crise du Covid ait souligné le rôle vital de la filière et mis en avant ses métiers traditionnellement invisibles, les tensions pour recruter sont de plus en plus fortes. Elles peuvent s'expliquer notamment par un déficit chronique d'attractivité du secteur qui travaille essentiellement en B to B, une méconnaissance de la réalité des différents métiers, un vivier de compétences insuffisant et une difficulté à attirer de nouveaux publics comme les jeunes et les femmes.

Une fois le salarié recruté, qu'est ce qui le fait rester dans l'entreprise du secteur transport et logistique ?

La question de rester ou non et plus ou moins longtemps dans une entreprise se pose tout au long d'un parcours professionnel. Les motivations des salariés STEF sont multiples. Pour certains, avoir un emploi stable (CDI) de proximité est une garantie de stabilité et de sécurisation. Pour d'autres, la notion de collectif avec l'intégration dans une équipe est essentielle. Enfin, la montée en compétences avec des parcours de formation qui s'adressent à tous et la possibilité de faire carrière sont recherchées : 80% de l'encadrement est issu de la promotion interne, 25% des directeurs de site ont des diplômes inférieurs à

Bac +2. Le transport et la logistique demeurent un des rares secteurs où l'ascenseur social fonctionne encore. A ce titre, le Groupe compte de nombreuses success stories !

Vous parlez de l'enjeu "attractivité-fidélisation". "On ne cherche pas un emploi, on choisit un travail". Qu'est-ce que ça change ?

L'enjeu attractivité-fidélisation est un sujet stratégique chez STEF qui poursuit des programmes de fond engagés de longue date. En matière d'attractivité, le recrutement a changé car il faut désormais séduire les candidats, d'autant plus qu'ils vont ensuite le faire savoir positivement ou négativement sur les réseaux sociaux.

Pour faire connaître nos métiers, nous devons associer nos propres collaborateurs, qui sont finalement nos meilleurs ambassadeurs, à des actions de communication sur les réseaux sociaux. Si les salariés ne sont pas satisfaits de leur rémunération ou de leurs conditions de travail, ils n'hésitent plus à partir. Pour l'entreprise cela demande une attention beaucoup plus conséquente sur le plan technologique et organisationnel. Elle doit se réinventer en continu pour les fidéliser. Si nous prenons le métier de préparateur de commandes qui est physiquement exigeant, il est essentiel d'œuvrer à l'amélioration des conditions de travail au quotidien pour attirer puis fidéliser. Et cela passe notamment par l'investissement dans des solutions pour faciliter les tâches au maximum : chariots, exosquelettes...





Arnaud DE MOISSAC,
CEO DCbrain

Que propose votre start-up pour la logistique ?

DCBrain vise à optimiser les stocks et les flux grâce à l'intelligence artificielle, afin de réduire les coûts, améliorer la résilience et décarboner les SupplyChain. C'est de l'aide à la décision.

D'un point de vue technologique, l'intelligence artificielle dans la Supply chain est arrivée à une certaine maturité. Elle permet d'anticiper la demande, les aléas et propose le meilleur scénario pour répondre à toute la chaîne logistique.

Quelle est, plus globalement, votre vision de l'innovation dans la filière ?

Le secteur a de petites marges et n'a pas d'autres choix que d'investir dans des nouveautés. Sans innovation régulière pour améliorer sa rentabilité, l'entreprise n'a pas d'avenir.

Par ailleurs, les solutions technologiques pour améliorer les performances sont là, l'étape bloquante est plutôt leur adoption/diffusion dans les entreprises.



Patricia PELLOUX,
Directrice générale adjointe
de l'APUR (agence
d'urbanisme de Paris et du
Grand Paris)

Pouvez-vous nous présenter le dernier rapport de l'APUR sur la logistique ?

En octobre 2022, l'APUR a fait paraître un rapport sur l'immobilier logistique dans le Grand Paris.

Il brosse le portrait et les évolutions par fonction et par territoire. Cette étude a recensé 1 046 sites accueillant l'activité logistique, soit 4 347 646 mètres carrés pour 7 millions d'habitants sur l'ensemble du territoire métropolitain.

En termes de flux, l'étude dénombre 3 millions de mouvements de marchandises par semaine dans le Grand Paris.

28 projets sont engagés et près de 40 sites potentiels ont été identifiés. Les nouveaux espaces logistiques se développent en zone dense, mais sous des formes de plus petite taille ou avec des programmes plus mixtes.

Comment continuer le développement de la filière sur le territoire métropolitain ?

Pour améliorer l'acceptabilité des activités logistiques, le développement de la filière doit chercher :

- La préservation du foncier déjà dédié à ce service urbain indispensable et de toutes échelles au regard de la rareté et cherté du foncier ;
- La concentration sur des hubs, notamment autour des grands ports et des plateformes ferroviaires et aéroportaires ;
- La densification, comme les entrepôts à étages
- La mixité des programmes pour une meilleur insertion urbaine, comme les « hôtels logistiques » ;
- L'utilisation d'espaces plus petits avec un maillage plus fin sur du foncier invisible (sous dalle, parking sous utilises, délaissés de grandes infrastructures routières, transformation de commerces comme les concessionnaires et garages à leur changement de destination) et organisant la logistique du dernier kilomètre ;
- La transformation de la ville intégrant ce programme à l'échelle de quartier.



Conclusion de Roland LESCURE, Ministre chargé de l'Industrie

Ce premier événement filière a permis de regrouper les différents maillons de la chaîne, main dans la main avec les acteurs publics : transporteurs, logisticiens, grossistes, chargeurs et acteurs de l'immobilier. Cette mosaïque d'acteurs montre la nécessité de travailler ensemble, à l'image du CILOG, dont l'édition 2022 se tiendra avant la fin de l'année.

« En tant que ministre de l'Industrie, je suis heureux car vous êtes au cœur des défis de mon ministère. »

Premièrement, vous soutenez l'industrie : sans une logistique performante, pas d'export pour les champions français, pas de réindustrialisation pérenne et attractive. Deuxièmement, vos activités elles-mêmes sont de plus en plus industrielles avec le développement de la digitalisation. Vos enjeux sont d'ailleurs similaires à ceux des filières industrielles, qu'il s'agisse des entrepôts, du besoin de foncier accessible à l'instar des usines ou des transports avec leurs défis clés de décarbonation à l'image de notre industrie. Importants collaborateurs de nos industries françaises qui équipent, notamment à la startup Exotec, certains entrepôts spécialisés ou des camions électriques fabriqués en France, ceux de Renault Trucks en particulier.

Les échanges de ce jour ont permis, d'aborder trois thèmes fondamentaux, la compétitivité de la filière, son efficacité, notamment environnementale, et l'innovation. Depuis maintenant trois ans, le gouvernement travaille efficacement avec la filière pour simplifier son implantation dans les territoires. Nous avons besoin de votre mobilisation pour continuer à simplifier la vie des industriels, comme nous l'avons déjà fait avec la loi ASAP, cher à Guillaume Kasbarian, et comme nous continuerons de le faire.

L'accompagnement de votre filière est d'abord essentiel dans son appropriation des nouvelles politiques publiques d'aménagement du territoire, en s'inspirant des travaux récents à ce sujet, à l'image du rapport Guillot. Ensuite, dans ces échanges avec le monde industriel, notamment via le Conseil National de l'Industrie pour faire émerger de nouvelles interactions et optimisation.

« Je porte la politique de réindustrialisation française et je suis bien conscient que celle-ci ne pourra se faire de manière efficace sans une chaîne logistique tout aussi efficace. »

Avec mon collègue des Transports, Clément Beaune, et la filière nous travaillons pour optimiser la gestion des stocks de marchandises et les flux et à s'impliquer dans la tenue des engagements publics, de la charte d'engagement de l'immobilier logistique pour des implantations d'entrepôts vertueux et efficaces au service de notre économie et de notre industrie. Etant conscient de la situation énergétique extrêmement tendue actuellement, je compte bien accompagner fermement la filière dans les défis énergétiques qu'elle aura à relever dans les années à venir, tant sur le plan de la décarbonation que sur celui de la transition énergétique.

Enfin, en ce qui concerne l'innovation, je tiens personnellement à saluer votre implication ces dernières années. Bien que les résultats de l'appel à projets logistique 4.0 ne soient pas encore connus, la mobilisation de la filière a été conséquente, en témoigne la première licorne industrielle et logistique en France. Cette année, France Logistique a publié une première vision des innovations en transport et logistique et travaille actuellement avec nous à une feuille de route liée à ces sujets. Je souhaite continuer dans cette dynamique, notamment axer compétitivité et décarbonation qui sont au cœur de la feuille de route. J'aurais l'occasion de revenir plus en détails sur la stratégie logistique du gouvernement, lors du prochain comité interministériel de la logistique qui se tiendra, je vous le rappelle, d'ici la fin de l'année.

Conclusion d'Anne-Marie IDRAC, Présidente de France Logistique

Cette journée a permis d'avoir une vision large, positive et enthousiaste de la filière transport-logistique de demain. Pour y parvenir, la cogestion entre le secteur public et privé est très importante.





francelogistique.fr



France Logistique



@fr_logistique



 FRANCE
 LOGISTIQUE
