



© Sipa Press

## INVESTISSEMENTS POUR LE FRET ET LA LOGISTIQUE DE DEMAIN : ÉQUIPEMENTS ET USAGES AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE ET DE LA DÉCARBONATION

ANNE-MARIE IDRAC  
Présidente de France Logistique

La programmation des investissements nécessaires pour un fret et une logistique décarbonés excède largement le sujet de la planification et du financement des infrastructures au sens traditionnel (linéaire et rupture de charge) par les seuls acteurs publics. Elle doit inclure les équipements (immobilier, énergies, véhicules) et usages relevant aussi largement des acteurs privés pour atteindre les buts de la stratégie nationale logistique. Des investissements d'infrastructure spécifiques pour le fret n'en restent pas moins indispensables (ports, terminaux de transport combinés...). Des coopérations larges doivent apporter la visibilité nécessaire aux investissements pour faire de la logistique un vecteur de décarbonation de l'économie dans son ensemble.

### LES CADRES D'EXERCICE, TRÈS DIFFÉRENTS DE CEUX DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES

Les transports de marchandises et la logistique sont **des activités de marché**, avec pour règles du jeu celles de la **rationalité économique** : rentabilité financière et efficacité écologique (€/CO<sub>2</sub> évité) des investissements, maîtrise des coûts, modèles d'affaires agiles déterminés par la demande des très diverses catégories de chargeurs, recherche de performances au service des clients dans un univers ultra-concurrentiel. Certaines de ces règles du jeu ne pourraient-elles pas être davantage prises en considération dans les politiques relatives aux voyageurs, sans remettre en cause leurs spécificités politiques et sociales ?

Par ailleurs, les services logistiques sont intrinsèquement liés au rythme de la croissance et à plusieurs **grands choix globaux de politiques économiques** concernant les flux de produits physiques : insertion dans le

commerce international, (re)localisations industrielles, économie circulaire, changement des modes de consommation et de la distribution commerciale, cadences de construction de logements ou des équipements de production d'énergies (centrales nucléaires, éoliennes).

Des analyses en cours sur les perspectives d'évolutions de la demande par grands secteurs d'activités sont très attendues. Enfin, le cœur de métier des logisticiens est **l'optimisation des ressources**, à la recherche de la sobriété par des articulations les plus efficaces possible entre volumes-distances-temps-énergies consommées-euros, le tout à des échelles territoriales allant de l'international au plus local.

C'est à ce titre que la massification est en principe consubstantielle aux services logistiques, « l'autosolisme des marchandises » n'ayant pas de rationalité économique. On peut déplorer toutefois quelques vents contraires, dont – côté public – la tendance à l'interdiction en ville des bus pour marchandises que sont les camions, au détriment de l'efficacité énergétique globale et de l'encombrement de l'espace urbain, et côté privé, les réticences des chargeurs comme des transporteurs à partager leurs données de livraisons.

### QUATRE ENJEUX GLOBAUX POUR LA CONSTRUCTION D'UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DES MARCHANDISES

Les services concernés sont dans l'ensemble **mal connus** des décideurs malgré des progrès récents depuis la crise Covid et l'apparition des préoccupations de souveraineté et de résilience industrialo-logistique.

La prise de conscience locale des enjeux est toutefois accentuée par les questions de logistique urbaine (besoins d'approvisionnements, circulation et stationnement des



© iStock

véhicules de livraison, localisation des points de stockage, etc.) dans la perspective des ZFE et à la faveur du programme *Interlud* récemment renouvelé.

Sachant que les plans publics de développement des transports doivent être largement financés par des contributions locales, la **priorité est accordée aux passagers**, notamment aux déplacements de la vie quotidienne, pour des raisons politiques et sociales très compréhensibles. Il en résulte, par exemple, la pénurie de sillons ferroviaires pour le fret.

“ **Les objectifs de la stratégie logistique gouvernementale concernant les usages des infrastructures davantage que leur développement.** ”

De même, l'acceptabilité des infrastructures ou équipements logistiques sur un territoire donné est d'autant plus difficile que leur utilité peut dépasser les frontières administratives et politiques locales.

Une large part des investissements nécessaires à l'efficacité économique et écologique des chaînes logistiques concerne le maillage du territoire en **lieux de stockage**. Ces derniers n'ont pas vocation à être financés autrement que par des acteurs de marché. Le sujet est plutôt celui **d'aménagement des territoires**: les entrepôts ne sont pas encore considérés comme des équipements d'intérêt général et s'avèrent difficiles à intégrer dans les planifications territoriales.

Enfin, comme pour la mobilité des voyageurs, mais avec davantage de retard, les investissements dans des **véhicules décarbonés et les infrastructures énergétiques** deviennent primordiaux, en particulier pour le transport routier assuré par des milliers de petites entreprises.

Est-il besoin de rappeler à cet égard qu'il ne saurait y avoir de taxation accrue du diesel sans solutions de substitution pour les entreprises contraintes de l'utiliser faute de disponibilité massive, fiable et abordable d'autres motorisations ?

## LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DOIT PERMETTRE L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DE LA STRATÉGIE NATIONALE LOGISTIQUE

Comme détaillé dans le n°536 de *TI&M*, le Gouvernement a publié sa stratégie logistique en décembre 2022, avec deux axes: compétitivité et décarbonation. Pour cela, il vise des **objectifs ambitieux en matière de transports**, notamment:

- ▶ 18 % de part modale du fret ferroviaire en 2030 ;
- ▶ Augmenter de 50 % la part modale du fret fluvial en 2030 ;
- ▶ Au moins 10 % des immatriculations neuves de poids lourds non-diesel fossile en 2025 ;
- ▶ 5 % des trajets urbains en ZFE, en vélo-cargos en 2027.

Il faudrait ajouter transversalement à ces ambitions modales, le développement organisé des chaînes de multimodalité. Les enjeux sont ici de réduction des inconvénients techniques et économiques des ruptures de charge et aussi d'amélioration de la fluidité numérique.



Ils sont largement pris en compte dans les innovations soutenues via l'appel à projets « Logistique 4.0 » avec l'automatisation ou la robotisation des process, et la digitalisation des échanges.

On notera que les objectifs de la stratégie logistique gouvernementale concernent les **usages** des infrastructures davantage que leur développement (par comparaison avec les services aux voyageurs, on pourrait évoquer l'utilisation des voiries routières existantes pour des systèmes express de bus et cars périurbains).

Sur certains segments, hors routiers, ces ambitions pour les marchandises ne sont toutefois pas atteignables sans **améliorations des performances des réseaux**. C'est ainsi que les travaux génériques de rénovation des infrastructures ferroviaires et fluviales sont profitables aux usages fret. Concernant les **investissements spécifiques pour le fret ferroviaire**, alors que le transport de marchandises représente déjà un tiers des émissions des transports, la part dédiée au fret tant dans le rapport du COI que dans les annonces de la Première ministre en est encore loin. Pourtant, les projets prioritaires sont souvent de coûts modestes. À titre d'exemples: la desserte multimodale des ports – que ce soit avec la chatière au Havre, ou la place donnée aux quais pour les bateaux fluviaux à Marseille –, l'agrandissement, la modernisation ou la création de nouveaux terminaux de transport combiné ou bien encore la rénovation des gares de triage et des petites lignes capillaires.

## LA NÉCESSAIRE PLANIFICATION DES DÉPLOIEMENTS ET BONS USAGES DES OUTILS DE DÉCARBONATION

Sans préjudice de ce qui pourrait être nécessaire pour les voyageurs, la décarbonation du secteur fret mérite une approche élargie. Les investissements concernent non seulement les infrastructures de transports, au sens traditionnel (linéaire et ruptures de charge), mais surtout des **équipements** (immobilier, énergies, véhicules) permettant de développer des usages économiquement et écologiquement performants.

Si leur financement est majoritairement privé, les acteurs publics (européens, nationaux, locaux) doivent assurer la visibilité des cadres réglementaires et économiques pour rendre possibles les investissements par les opérateurs et les chargeurs.

“ Ces approches tournées vers l’avenir illustrent le besoin de renouveler les regards sur les politiques d’investissements en matière de décarbonation des mobilités. ”

En matière **ferroviaire**, il faut amplifier les travaux visant au meilleur arbitrage pour l’attribution des sillons (voyageurs, marchandises, travaux) en visant *in globo* la réduction de l’empreinte carbone des transports, avec la meilleure efficacité €/CO<sub>2</sub>.

Pour la décarbonation du **fret routier** – majoritaire et qui le restera autour au moins de 75 % en part modale –, il est indispensable de donner de la visibilité aux acteurs sur les conditions réglementaires et économiques d’usages des différentes motorisations. Cela d’autant plus que les énergies de substitution au diesel conduisent souvent à une refonte complète des organisations des flux logistiques affectant les transporteurs comme leurs clients (moindre souplesse, délais d’immobilisation, formation, modifications des contraintes de sécurité...).

Deux grands types d’investissements sont nécessaires ; ils sont similaires à ceux engagés pour les automobiles :

- ▶ L’énergie, pour les réseaux de distribution et les stations de recharge/avitaillement. Qu’elles soient privées (dans les entreprises de transport ou chez leurs clients) ou publiques, les montants sont importants.
- ▶ Quant aux véhicules, le surcoût des technologies décarbonées est tel qu’un accompagnement public

est indispensable (comme cela est largement le cas pour les voitures, à hauteur de plus de 1 Md€ en 2023, contre moins de 100 M€ pour les camions).

Pour l’ensemble des modes, le **foncier** est souvent la clé de la réussite. C’est par exemple le cas pour les terrains en bord à voie d’eau pour charger/décharger les bateaux et permettre la prise de charge des marchandises par des véhicules terrestres, dont les vélos-cargos en ville, et bien sûr les plateformes rail-route. De manière générale, la disponibilité d’espaces est indispensable pour assurer l’efficacité des chaînes d’approvisionnements.

Plus que d’appui financier, dans ce cas, l’accompagnement public doit d’abord porter sur l’accessibilité des terrains ou des friches. Il s’agit d’autoriser les activités logistiques dans les documents de planification et de rendre compatibles avec la vie économique les délais administratifs.

Ces approches tournées vers l’avenir illustrent le besoin de renouveler les regards sur les politiques d’investissements en matière de décarbonation des mobilités : elles ne concernent pas que les seules infrastructures (mais au moins autant les usages), ni le seul secteur public, ni même que les seuls transports (mais aussi l’aménagement des territoires et l’économie).

C’est pourquoi le secteur logistique est surtout en attente d’une **planification** pour la mise en œuvre de la stratégie logistique nationale dans le temps et les géographies.

Une telle démarche doit comporter des éléments de visibilité et des facilitations réglementaires, tout autant que des données de programmation financière pour ce qui relève de l’argent public.

Elle ne peut être construite sans coopérations larges entre des acteurs très divers.

L’ambition pourrait être non seulement de verdir la logistique, mais d’en faire un vecteur de verdissement de l’économie de production et de consommation dans son ensemble. ■

