GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025 - 2026

Mettre la logistique au service d'une France compétitive, résiliente, souveraine et en pleine transition écologique

FRANCE LOGISTIQUE

Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025 - 2026

Les activités de logistique et de transport de marchandises constituent des fonctions essentielles pour la vie quotidienne des Français et le bon fonctionnement de toute l'économie : les commerces, l'artisanat, l'agriculture, l'industrie, le BTP, les services publics, etc.

La France a besoin d'une filière logistique forte et compétitive pour trois raisons :

- **Pour assurer notre résilience et notre souveraineté :** pour l'adaptation aux crises et la réindustrialisation, le pays a besoin de chaînes d'approvisionnement efficaces et maîtrisées ;
- **Pour soutenir le développement économique et répondre aux besoins et attentes des Français :** l'offre logistique doit être adaptée aux besoins des politiques de réindustrialisation, à l'évolution des pratiques de production et de consommation et à l'émergence d'une économie décarbonée, circulaire et de proximité au juste coût ;
- **Pour l'aménagement des territoires :** du global au local, les chaînes logistiques irriguent toutes les dimensions géographiques de l'activité économique.

Le modèle logistique français est fondé sur quatre principes :

- **La performance économique doit aller de pair avec la performance écologique,** dans le cadre de nos objectifs de décarbonation, de sobriété foncière, de préservation de la biodiversité et d'adaptation au changement climatique. Cette transformation profonde de toute l'économie est à la fois un défi et une opportunité de développement pour le secteur ;
- **La coopération entre acteurs privés et publics est le gage de l'efficacité collective ;**
- **L'attention aux conditions de travail, la formation et le souci de l'attractivité des métiers** doivent valoriser les quelque 2 millions de salariés du secteur
- **Le goût de l'innovation** doit permettre à la France d'écrire l'avenir de la logistique.

Dans une économie mondialisée, nos modes de production et de consommation s'inscrivent largement dans des chaînes logistiques internationales dont la maîtrise est stratégique comme le montrent les stratégies logistiques ambitieuses des grandes puissances comme la Chine ou les États-Unis.

Avec cette feuille de route logistique, qui vient donner une nouvelle impulsion à la stratégie nationale de 2022 et qui orientera les travaux du Gouvernement, la France érige la logistique et le transport de marchandises comme fonction essentielle pour les performances du pays.

AXE 1

La logistique, un levier de développement économique et de souveraineté pour la France

Avec près de 2 millions de salariés, les activités de logistique et de transport de marchandises sont et doivent rester de grands pourvoyeurs d'emplois dans tout le pays. Le Gouvernement soutiendra les acteurs privés dans leurs démarches visant à renforcer l'attractivité du secteur, pour que la filière dispose des compétences nécessaires à son fonctionnement et aux transformations en cours et à venir.

Les enjeux stratégiques de la logistique appellent à amplifier l'outillage des pouvoirs publics, en renforçant les initiatives d'observation, de prospective et d'intelligence économique, y compris à l'international. Les entreprises et les filières économiques les plus exposées aux enjeux logistiques doivent être associées à ces travaux pour anticiper les principaux risques et opportunités liés à leurs chaînes logistiques, et prévoir les transformations nécessaires, notamment en matière d'impact environnemental et de gestion des données.

Un dialogue structuré et renforcé avec les chargeurs, au niveau des filières, est essentiel pour dégager les réponses les plus pertinentes sur le plan économique, social et environnemental, en anticipant les impacts des grandes transformations à venir.

Pour assurer la résilience et la souveraineté de notre économie, en maîtrisant nos dépendances, il est indispensable que la France s'appuie sur ses portes internationales, en travaillant à leur attractivité et leurs connexions aux grands bassins de consommation. La performance et la numérisation des services publics, notamment à l'initiative de la douane, contribuent à y fluidifier le passage des marchandises. Ces grands ports sur notre territoire facilitent la massification des marchandises et le report modal, et contribuent à maîtriser le trafic routier longue distance.

La France doit veiller à la compétitivité de tous ses modes de transport. En matière de transport routier de marchandises, l'enjeu est de conserver un tissu économique performant, pourvoyeur d'emplois et conforme à nos exigences sociales. Le respect de la réglementation ainsi que l'exercice loyal de la concurrence, entre acteurs français et vis-à-vis des acteurs internationaux, restent une priorité.

La digitalisation constitue un levier d'efficacité collective pour les acteurs de la logistique et leurs interactions avec les acteurs publics. Cela implique de développer un cadre commun pour fluidifier et sécuriser les échanges, en s'appuyant sur les meilleurs standards internationaux. L'accélération des innovations en logistique permet d'améliorer ses performances économiques, son impact environnemental, sa résilience, sa sécurité et les conditions de travail. Les efforts d'identification et de soutien à l'innovation doivent se poursuivre, en visant à la fois le développement de champions et la diffusion de solutions pour toute la filière. Les actions collectives, le cas échéant public-privé, doivent en particulier faciliter l'adoption de solutions impliquant plusieurs maillons des chaînes logistiques, avec un accent sur la numérisation, la cybersécurité, le partage de données, la robotique et les énergies.

Objectifs prioritaires

1. Outiller les décideurs publics et privés pour suivre, planifier et agir sur les chaînes logistiques, à toutes les échelles (local, national, international)
2. Veiller à la compétitivité du pavillon français du transport routier de marchandises et à l'exercice d'une concurrence loyale
3. Soutenir l'attractivité et le développement des compétences tout en améliorant les conditions de travail
4. Préserver le rôle essentiel des portes internationales de la France (ports, aéroports) et faciliter le passage des marchandises
5. Animer et structurer la politique d'innovation logistique et soutenir le développement d'une offre logistique innovante adaptée aux nouveaux besoins et aux nouveaux flux

AXE 2

La logistique au service de la transition écologique

La logistique s'inscrit au cœur de la transition écologique de deux manières :

- En réduisant les impacts des activités logistiques elles-mêmes, qui représentent plus de 10 % des émissions de CO_2 du pays (le transport routier de marchandises est l'activité qui a connu la plus forte hausse de ses émissions depuis 1990)
- En s'adaptant pour rendre possible la décarbonation des autres activités économiques, les grandes transformations de la production et de la distribution, la réindustrialisation et le développement d'une économie circulaire et de proximité. La mobilisation des filières économiques pour intégrer la logistique dans leurs stratégies de décarbonation doit être soutenue.

Pour cela, le développement du fret ferroviaire (objectif de doubler les parts de marché à horizon 2030) et fluvial (objectif +50 %) doit rester une priorité, ainsi que l'accroissement des complémentarités entre modes, notamment par le transport combiné. Les grands axes, en particulier les hinterlands portuaires, constituent des zones naturelles de multimodalité et de soutien à la réindustrialisation.

En matière de flux internationaux, la force de nos ports et aéroports est un moyen d'agir et d'accompagner la décarbonation des modes maritimes et aériens, conformément à la stratégie de la France dans ces domaines.

Le mode routier étant prédominant, sa décarbonation doit être un objectif fort, et passe par deux actions clés : une conception plus écologique des chaînes logistiques (par exemple en mutualisant et massifiant davantage les flux, au-delà de leur ralentissement et de leur réduction dans certains cas), et le verdissement des motorisations, principalement via l'électrification des flottes. L'accompagnement à la transition énergétique du secteur se poursuivra, coordonné avec les politiques industrielles (en poursuivant le soutien à la filière française de camions électriques, leader en Europe) et énergétiques (coût et disponibilité des énergies et des équipements de recharge). L'accompagnement passe aussi par des incitations et des aides qui prendront en compte le surcoût lié à cette transition, avec une visibilité pluriannuelle à même d'influencer les stratégies des acteurs publics et privés. Les modes alternatifs tels que la cyclologistique ont aussi un rôle important à jouer.

L'impact environnemental des équipements logistiques tels que les entrepôts sera maîtrisé en actionnant deux leviers : en renforçant la qualité environnementale des équipements et en agissant sur leur localisation (maillage territorial optimisé pour réduire les besoins de transport et faciliter l'intermodalité, densification et recyclage foncier pour limiter l'artificialisation). En outre, leur capacité à produire de l'électricité, notamment par les panneaux photovoltaïques, doit être favorisée.

L'accroissement des risques climatiques et des pressions sur la biodiversité requièrent une mobilisation de l'ensemble des maillons, avec les chargeurs et les activités utilisatrices de logistique. L'accompagnement des filières économiques dans l'intégration des enjeux d'adaptation et la transformation de leurs modes de production et de commercialisation, doit se poursuivre. Une stratégie de résilience des chaines logistiques face au changement climatique doit être construite, dans le cadre du PNACC, combinant des actions pour réduire la vulnérabilité des infrastructures les plus critiques, l'évolution des dispositifs de gestion de crise et la sécurisation des chaines logistiques au niveau de chaque filière, en cohérence avec les travaux menés par les entreprises sur leurs sites de production.

Objectifs prioritaires

1. Accroître la performance et la part des modes ferroviaires et fluviaux, notamment en facilitant les complémentarités entre modes et en mettant l'accent sur les grands axes et hinterlands portuaires
2. Soutenir le verdissement du fret en coordonnant les politiques financières, industrielles et énergétiques, et en levant les différents freins à l'électrification des flottes
3. Accompagner la diminution des impacts environnementaux des bâtiments logistiques
4. Associer l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique aux démarches de transition écologique, notamment de décarbonation et d'adaptation au changement climatique

AXE 3

La logistique au service des territoires

La filière logistique a commencé à se doter d'une gouvernance réunissant les acteurs publics et privés, à plusieurs niveaux : les comités interministériels de la logistique (CILOG) au niveau national, les conférences régionales de logistique, les différentes enceintes de coopération et de dialogue au niveau (inter)communal et les comités de liaison nationaux pour la logistique urbaine qui les prolongent. Ces efforts doivent se poursuivre, en se donnant des objectifs de résultats opérationnels.

Les meilleures pratiques de gouvernance public-privé doivent continuer d'être valorisées et diffusées en s'appuyant notamment sur les conférences régionales de la logistique désormais bien implantées, dans le respect de l'autonomie des collectivités et en facilitant la cohérence et la lisibilité nécessaires aux professionnels qui exercent sur l'ensemble du pays. Les associations territoriales de la logistique constituent de ce point de vue des pivots essentiels, dont le développement doit être soutenu.

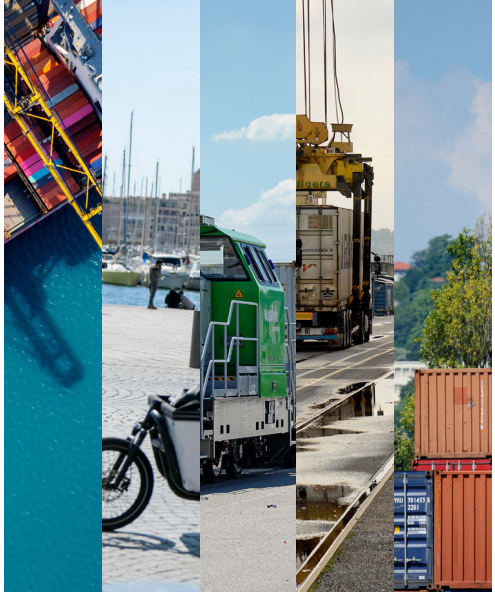
Au-delà des solutions mises en œuvre quotidiennement par les acteurs privés pour desservir les territoires, leurs populations et le tissu économique, les politiques publiques locales ont un rôle majeur à jouer. Les infrastructures de transport et les usages du foncier en sont les principaux enjeux :

- en matière de foncier, l'organisation des espaces logistiques dans les documents de planification doit permettre de définir les équilibres et de privilégier les zones à faible impact écologique et fort intérêt économique ;
- en matière d'infrastructures, les règles de circulation et de stationnement routier déterminent l'efficacité des livraisons, et leur numérisation constitue un axe important de gain d'efficacité pour les acteurs privés.

Les questions foncières sont étroitement liées à la compétitivité de la logistique : la qualité de l'emplacement des équipements (entrepôts, dépôts, bornes de recharge…) est essentielle, tant sur le plan écologique qu'économique. Les outils facilitant une planification opérationnelle doivent se développer, et les travaux d'adaptation réglementaire doivent se poursuivre pour simplifier les procédures et renforcer la sécurité juridique des projets essentiels pour l'activité économique et la réindustrialisation du pays.

Objectifs prioritaires

1. Poursuivre le renforcement de la gouvernance de la logistique, des associations territoriales et de la coopération public-privé à toutes les échelles (local, régional, national, international)
2. Faciliter la prise en compte de la logistique dans les documents de planification locale
3. Développer une stratégie foncière pour accroître la performance économique et environnementale de l'armature logistique française
4. Maîtriser la durée des procédures et renforcer la sécurité juridique des projets essentiels pour l'activité économique
5. Améliorer la numérisation de la réglementation locale



Feuille de route logistique et transport de marchandises 2025 - 2026

GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

24231 Dicom MTE / Mobilité - Photos : Arnaud Bouissou / Terra, Damien Carles / Terra, Laurent Mignaux / Terra - Novembre 2024