GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Concertation nationale
sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N°

FRANCE LOGISTIQUE

Créée en 2020, France Logistique a pour objectif de promouvoir la filière de la logistique et du transport de marchandises, et de contribuer à l'amélioration de sa compétitivité en France, au service des territoires, des entreprises, des chargeurs et des consommateurs finaux, en étant au rendez-vous des transitions écologique et numérique. C'est une plateforme de coordination, d'animation et d'échanges entre professionnels. France Logistique intervient en complément des organisations et associations professionnelles du secteur pour soutenir des actions communes qui touchent l'ensemble de la filière.

Le point de vue de France Logistique sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Les activités de logistique et transport de marchandises sont réalisées au service de toute l'économie.

France Logistique salue l'orientation affichée dans la SNBC d'associer les filières économiques utilisatrices de logistique et transport de marchandises, pour adopter une approche globale des chaînes d'approvisionnement. C'est en considérant le rôle de chaque acteur, du producteur au consommateur en passant par tous les intermédiaires, que l'on créera les conditions de succès de la transition écologique.

Nous constatons que la trajectoire de la SNBC est volontariste et, pour renforcer ses chances de succès, nous appelons à :

- lever les freins qui peuvent entraver la transition des entreprises ;
- afficher un cadre stable, simple et prioriser les mesures ayant un impact concret et rapide ;
- face à une transition longue et coûteuse, encourager et accompagner les entreprises qui s'engagent.

Une filière au service des performances économiques et écologiques du pays

Des contraintes à lever pour soutenir la performance économique et écologique de la filière, au service de tout le pays

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 activités de logistique et transport participent à la transition écologique de deux manières :

- en réduisant les impacts des activités de logistique et de transport elles-mêmes, qui représentent environ 10% des émissions de CO2 du pays ;
- en s'adaptant pour rendre possible la transformation et la décarbonation des autres activités.

Nous saluons la prise en compte de ces deux axes dans la SNBC.

Les acteurs privés de la filière sont engagés pour participer à la trajectoire de décarbonation du pays, dans le contexte d'une réglementation de plus en plus forte, une fiscalité de plus en plus marquée et des attentes croissantes des parties prenantes.

Nous constatons que la trajectoire de la SNBC est volontariste, et pour renforcer ses chances de succès, nous recommandons :

- de chercher à lever les freins qui peuvent entraver la transition des entreprises, notamment du fait de réglementations contradictoires ou trop complexes ;
- d'afficher un cadre stable (vision à 10 ans), simple et de prioriser les mesures ayant un impact concret et rapide, en particulier pour atteindre les objectifs de 2030 ;
- face à une transition longue et coûteuse, de chercher à encourager et accompagner les entreprises qui s'engagent.

La réalité est celle d'un marché concurrentiel et ouvert. Les contraintes qui sont fixées uniquement en France sans être coordonnées en Europe risquent avant tout de grever la compétitivité de nos entreprises et d'encourager la délocalisation (du transport, du stockage), qui est souvent une option.

Nous appelons enfin à une clarification des objectifs nombreux présentés au fil des documents (en particulier la SNBC et la SDMP). De multiples mesures envisagées, notamment les diverses taxes suggérées, s'apparentent davantage à un prélèvement sur la vie économique qu'à une accélération de la transition : il nous semble qu'elles n'ont pas leur place ici.

Plus généralement, nous regrettons que la SDMP réunisse dans un seul document des considérations de natures très différentes (objectifs, moyens, leviers, exemples ponctuels, généralités) et peu hiérarchisées. Le document suggère des outils de politiques publiques qui gagneraient à être associés à des évaluations de coût, d'impact ou de calendrier, et de faisabilité dans le monde économique. (Voir aussi notre annexe.)

Finalement, l'enjeu doit être, conformément à la feuille de route 2025-2026 de la filière**, d'allier performance** économique et performance écologique, **et de trouver l'efficacité collective par la** coopération public-**privé. C'est dans ce** cadre que France Logistique appelle le **gouvernement à continuer de s'inscrire.**

Assurer la mobilisation de tous les acteurs pour transformer les chaînes logistiques, en gardant une approche globale des enjeux

La SNBC appelle à adopter une approche par filière, pour associer tous les acteurs des chaînes logistiques. Ce signal est important : il rappelle que les chaînes logistiques sont au service de l'économie et qu'elles répondent à ses besoins.

L'approche par filière doit permettre d'optimiser les émissions sur des périmètres élargis incluant les acteurs économiques utilisateurs de logistique et de transport.

Cette approche globale doit amener à considérer le rôle et les leviers de tous les acteurs qui ont un impact sur les chaînes logistiques. Du producteur au consommateur, en passant par les transporteurs, commissionnaires, donneurs d'ordre, logisticiens, etc. : il est essentiel de s'assurer que tous les acteurs en situation de prendre une décision ont l'information nécessaire, et que les efforts financiers éventuels sont justement répartis. Il est dans l'intérêt de tous de chercher à limiter les coûts de cette transition.

Cette approche globale doit aussi permettre de se concentrer sur les véritables objectifs, qui sont de contribuer à la prospérité et la décarbonation du pays.

Les objectifs intermédiaires, tels que la réduction de la demande de transport, ont des limites importantes : dans certains cas, notamment lors de la relocalisation des industries ou le développement de l'économie circulaire, la demande de transport peut augmenter sur notre territoire tout en concourant à la décarbonation de l'économie.

Le verdissement des motorisations : des conditions de succès à sécuriser

Pour assurer la baisse des émissions du trafic routier de marchandises, la SNBC repose sur ces hypothèses d'électrification des poids lourds neufs : 14 % des ventes en 2025 et 46 % en 2030. En 2023 et 2024, entre 1 % et 2 % des PL vendus neufs étaient électriques. L'ambition affichée constitue un signal fort pour orienter les acteurs, notamment industriels, mais il est essentiel de sécuriser cette trajectoire avec des mesures vigoureuses à impact rapide, pour donner confiance à l'ensemble des acteurs. Ce constat était déjà fait par les acteurs en 2023 dans la feuille de route de décarbonation du transport routier de marchandises.

1) Il faut sécuriser et planifier le déploiement des bornes de recharge pour les véhicules de transport de marchandises et particulièrement les PL (au dépôt, à destination et en itinérance) et l'accès équitable à une énergie à coût compétitif.

2) Il faut sécuriser rapidement le foncier et sortir des injonctions contradictoires à ce sujet (cf. ci-après).

3) Il faut assurer un accompagnement financier simple, lisible et stable pour amorcer la transition. Le financement de l'acquisition ou de la location des véhicules électriques restera, au moins à moyen terme, un point d'attention pour la majorité des entreprises qui les exploitent . Deux enjeux derrière cela : la capacité de financement limitée des entreprises face au surcoût à prendre en charge, mais aussi l'enjeu de préserver leur compétitivité pendant la phase de transition.

Si la puissance publique décide de réduire les avantages économiques des autres motorisations (gaz/biogaz, biocarburants) ou de flécher leur utilisation vers d'autres secteurs, il est probable que les transporteurs se tourneront majoritairement vers le diesel, faute de moyens pour investir dans l'électrique dont l'écosystème n'est pas arrivé à maturité. Il est donc indispensable de permettre un mix énergétique et d'en reconnaître l'intérêt pendant la transition, à la hauteur du potentiel de décarbonation et de la disponibilité immédiate des différentes solutions.

Enfin, des mesures incitatives – non financières – au verdissement des flottes pourraient être développées, en accordant

des avantages compétitifs aux véhicules à faibles émissions (ex : stationnement préférentiel, circulation sur les voies réservées). Il s'agit ici également d'améliorer la compétitivité des précurseurs sans entraver l'activité économique.

Massification : des outils à amplifier et des opportunités à saisir

La décarbonation du transport de marchandises passe, notamment, par un recours accru à la massification.

Un premier axe consiste à faciliter le report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial. Les acteurs de la filière logistique et transport de marchandises rappellent leur soutien à cette orientation, et leur soutien à la recherche de complémentarité entre les modes. Les logiques d'opposition ne sont pas une solution, et nous regrettons qu'elles subsistent dans le document mis en consultation (SDMP, page 78).

Le transport combiné illustre cette complémentarité : son développement devrait être particulièrement soutenu.

En ce qui concerne les objectifs de trafics ferroviaire et fluvial pour 2030, un bilan à date de la SNDFF et un calendrier des impacts prévus à horizon 2030 auraient utilement pu compléter la SDMP.

Le deuxième axe consiste à reconnaître que le transport routier, qui est le mode de transport majoritaire, est moins émetteur à la tonne transportée lorsqu'il est davantage massifié. La massification est un levier actionnable rapidement et à coût économique faible ou nul. C'est d'ailleurs le sens que prend la SNBC quand elle appelle à améliorer le chargement des camions, sans pourtant en détailler les modalités. Le rôle de l'innovation et de la digitalisation aurait pu être mentionné en ce sens. Il est aussi regrettable que ne soit pas examinée la possibilité d'autoriser des camions avec des capacités de chargement plus importantes, dans des conditions à encadrer. Pour évacuer le risque de « report modal inversé », l'expérimentation pourrait se limiter aux axes routiers où le transport ferroviaire n'est pas une alternative.

Maillage logistique et immobilier : sortir des injonctions contradictoires

Les chaînes logistiques s'appuient, pour fonctionner, sur des entrepôts où transitent les stocks de marchandises.

Leur décarbonation n'apparaît pas en tant que telle dans la SNBC, mais nous comprenons qu'elle se lit dans la section « bâtiment tertiaire ». Nous supposons que l'empreinte carbone visée correspond uniquement à l'exploitation (par opposition à la construction), et nous constatons que les leviers de baisse concernent la rénovation du parc, la décarbonation du chauffage et des mesures de sobriété. Pour les activités logistiques, ces orientations sont déjà prises et l'essentiel sera qu'un cadre réglementaire simple, stable et économiquement réaliste les favorise

Nous regrettons de ne pas voir la construction des bâtiments explicitement reflétée, alors qu'elle peut représenter de l'ordre de la moitié de l'empreinte totale sur le cycle de vie. Les professionnels de la filière sont engagés dans la réduction de ces impacts mais soulignent les coûts de cette décarbonation.

Pour tous les équipements logistiques (entrepôts, mais aussi dépôts, terminaux, bornes de recharge…), la localisation représente un enjeu majeur qui nous semble insuffisamment pris en compte dans la SNBC. Ces équipements ont besoin de foncier aux endroits stratégiques, proches des besoins (lieux de production, zones de consommation, infrastructures de flux et de transfert modal, places portuaires d'import/export). Un foncier insuffisant, ou mal positionné, contribue à un mitage peu optimal des équipements, et à des distances de transport plus importantes que nécessaire. L'entrepôt ou le hub logistique mal placé accroît les besoins de transport : ainsi, il faut mettre en cohérence l'aménagement du territoire et la décarbonation. Le foncier logistique constitue un levier de

décarbonation des transports, avec un impact potentiellement rapide à coût public nul. La SNBC et la SDMP gagneraient à l'afficher plus explicitement, en l'assortissant de mesures opérationnelles (inexistantes aujourd'hui).

Concrètement, nous avons besoin d'outils de planification opérationnelle qui prennent en compte les besoins des activités logistiques, le foncier disponible, et facilitent une allocation pertinente sur les plans économiques et écologiques.

Ces outils, le cas échéant réglementaires ou législatifs, devraient concilier une approche stratégique nationale du foncier logistique, avec les stratégies locales (définies notamment dans les SRADDET).

A défaut de tels outils, nous soulignons le risque d'injonctions contradictoires entre la SNBC et les politiques publiques anti-artificialisation dans leur forme actuelle.

Annexe : l'enjeu de la co-construction

Nous identifions ci-dessous quelques sujets soulevés par la SDMP qui nous semblent nécessiter une plus grande co-construction avec les acteurs de la filière.

1) La mise en place d'un rôle d'orchestration de la logistique pour les AOM (p. 74) est proposée sans que ne soit défini le problème auquel elle répondrait, ni comment elle constituerait un levier de décarbonation. En revanche, pour les acteurs économiques, le risque de suradministration, d'entrave à l'innovation et à la libre concurrence semble réel. Une meilleure coordination entre les acteurs publics locaux et vis-à-vis des acteurs économiques, sans entrainer de contraintes supplémentaires sur la logistique, pourrait être un objectif à considérer, et gagnerait certainement à faire l'objet d'une plus grande co-construction.

2) Dans la continuité, la proposition de multiplier les HLU à l'initiative des collectivités (p. 73) semble faire abstraction de l'initiative privée, qui est garante de l'intérêt économique des projets et qui gagnerait à être associée à tout exercice d'organisation territoriale de la logistique.

3) En matière de transport, la SDMP propose de limiter les itinéraires des poids-lourds et VUL en ville à certains axes ou horaires (p. 81). Le moyen envisagé semble *a priori* démesuré par rapport à l'objectif affiché de favoriser la cyclologistique. Le risque est de nuire au bon approvisionnement des villes, notamment pour les produits essentiels tels que ceux destinés aux pharmacies, écoles et commerces alimentaires. La cyclologistique est utile et pertinente pour certains types de flux, mais elle n'est pas adaptée à l'ensemble des marchandises. Une telle mesure pourrait, contrairement à ce qui est évoqué, limiter la massification. La co-construction avec les acteurs semble indispensable.

4) L'affirmation selon laquelle la taxation des infrastructures routières incite au remplissage des camions (p. 82) nous semble particulièrement peu étayée et gagnerait à faire l'objet d'un échange avec les acteurs.

5) Les mécanismes de financement des infrastructures visant à encourager le véhicules écologiques (p. 84) ne doivent pas pénaliser les entreprises déjà investies dans des véhicules Euro6. Ces mécanismes doivent s'appuyer sur des dispositifs harmonisés sur l'ensemble du territoire et à l'échelle européenne, pour éviter de nuire à la compétitivité des entreprises françaises.