

3e journée de la filière logistique et transport de marchandises

21 novembre 2024



Soutenu par



Sommaire

INTRODUCTION

Présentation d' Anne-Marie Idrac , présidente de France Logistique	5
Discours de Thomas Courbe , directeur général des entreprises	6
Discours d' Olga Givernet , ministre de l'Energie	6
Discours de François Durovray , ministre des Transports	6

PREMIERE PARTIE 7

Nouveau contexte économique et géopolitique : comment ne pas rater le virage ? 8

- **Matthias Fekl**, président d'ICC France, associé fondateur Audit Duprey Fekl et Equanim international 8
- **Laurent Livolsi**, professeur des Universités Aix-Marseille 8
- **Marie-Cristine Lombard**, directrice générale de Géodis 10
- **Kris Danaradjou**, directeur général adjoint au développement de HAROPA Port 10
- **Nicholas Giraud**, directeur stratégie et développement de Rail Logistics Europe 11

Keynote par **Alexandre Saubot**, président de France Industrie 13

Territoires : de l'acceptabilité à la planification 14

- **Florence Robinet-Guentcheff**, directrice générale de Logistique Seine Normandie 14
- **Olivier Barge**, directeur général d'APRC 14
- **Thibaut Guiné**, élu de la métropole de Nantes 15

Keynote par **Sylvain Waserman**, président de l'ADEME 16

Sommaire

SECONDE PARTIE

Témoignage de David Belliard, adjoint à la maire de Paris	18
Comment faire évoluer nos politiques publiques ?	19
• Sandra Marsaud , députée de Charente	19
• Christine Arrighi , députée de Haute-Garonne	19
• Jean-Baptiste Blanc , sénateur du Vaucluse	20
Comment relever (enfin) le défi de la décarbonation ?	21
• Diane Strauss , directrice du bureau français de Transport & Environment	21
• Aimeric Ramadier , directeur stratégie et supply de TotalEnergies Marketing et Services	22
• Pénélope Laigo , directrice QHSE de FM Logistic	22
• David Darrieusseucq , gérant de Transports Darrieusseucq et Bleu Modal	23
• Mourad Bensadik , directeur exécutif supply chain France de Carrefour et président de l'AUTF	24
IA, robotique, collaboratif : regards vers le futur	25
• Guillaume Desveaux , président d'AI Cargo Foundation	25
• Olivier Storch , Deputy CEO, CEVA Logistics	25
• Aymeric Daher , Senior VP logistics division de Daher	26



INTRODUCTION



Economie, écologie et territoires



« Economie, écologie et territoires sont les thèmes de la 3e édition de la journée de la filière logistique et transport de marchandises que nous avons organisée en novembre 2024.

En présence de plusieurs ministres, cette journée rassemblait les acteurs publics et privés de la filière.

A cette occasion, le gouvernement a adopté la nouvelle feuille de route logistique et transport de marchandises, sur la proposition de France Logistique.

Celle-ci montre la prise en considération du rôle essentiel de la filière pour l'économie, les territoires et pour la transition écologique.

Tout au long de la journée, les échanges ont révélé que les enjeux logistiques vont du global au local. Leur dimension internationale est très forte, tout comme leur enracinement dans les territoires.

Nous avons aussi rappelé que la compétitivité logistique est essentielle pour la résilience et le développement de tous les secteurs productifs de biens - industrie, construction, agriculture - et pour toutes les formes de commerce.

Et en même temps que la logistique se décarbone, concourt à la décarbonation de toute l'économie.

Il reste cependant des progrès à faire dans tous les domaines, et la journée a rappelé à quel point l'innovation peut davantage contribuer aux performances du secteur. Travaillons-y ensemble ! »



Anne-Marie Idrac,
présidente de France Logistique

Ce document propose un compte-rendu synthétique de la 3e journée de la filière logistique et transport de marchandises, organisée par France Logistique le 21 novembre 2024 à Paris. Les échanges ont été animés tout au long de la journée par Cécile Desjardins, rédactrice en chef adjointe à L'Opinion. Les crédits pour l'ensemble des photos sont à attribuer à Lionel Guericolas.

www.francelogistique.fr

Thomas Courbe, directeur général des entreprises au sein des **Ministères Économiques et Financiers**, a rappelé que « la compétitivité de l'Europe et de son industrie passe aussi par une logistique qui sera compétitive et adaptée aux évolutions des besoins de ses clients ».

Il a annoncé des travaux de l'Etat pour prendre en compte les contraintes foncières et créer des outils à destination des acteurs économiques.

Il a marqué sa volonté de renforcer la sécurité juridique : « la gestion des recours est un enjeu central pour le développement des entreprises de logistique et nous allons relancer le chantier [...] qui doit permettre de réduire les délais de jugements des contentieux. »



Olga Givernet, ministre de l'Énergie, a déclaré : « je crois en la capacité du secteur à effectuer sa transition écologique. »

Pour soutenir la décarbonation du transport routier, « nous allons maintenir notre soutien à l'achat de poids lourds électriques en 2025 et ouvrir un nouveau guichet, une procédure automatique pour soutenir plus efficacement l'électrification des flottes. Nous souhaitons également poursuivre en 2025 de dispositif de suramortissement pour les poids lourds électriques. »



François Durovray, ministre des Transports, a salué le chemin parcouru depuis la création de France Logistique en 2020.

Il a rappelé la place des échanges internationaux : « il y a une place particulière des ports et des aéroports qu'il faut conforter » et le rôle des axes fluviaux pour mieux « organiser la logistique le long de cours d'eau qui n'accueillent pas suffisamment de flux alors qu'ils disposent d'une capacité importante. » Il a insisté sur l'« importance d'augmenter la part modale des modes massifiés, le ferroviaire et le fluvial. »

Il a souligné la question foncière : « l'économie telle que nous la connaissons aujourd'hui a évidemment besoin d'entrepôts logistique qui soient correctement positionnés par rapport aux consommateurs. [...] »

Il a enfin rappelé que « les élus (locaux comme nationaux) ne doivent pas mettre la tête dans le sable » puisque « la logistique est aussi un enjeu au service des territoires »





PREMIERE PARTIE



Nouveau contexte économique et géopolitique : comment ne pas rater le virage ?

Matthias Fekl, président d'ICC France, associé fondateur Audit Duprey Fekl et Equanim international

Matthias Fekl a souligné le contexte géopolitique difficile dans le monde entier, avec un effondrement du multilatéralisme et des institutions publiques internationales.

Concernant la conjoncture économique, le bilan est moins négatif. Il rappelle que l'OMC a revu à la hausse ses prévisions de croissance du commerce mondial pour l'année 2025, la prévision réévaluée étant de 2,7%. En France et en Europe, il souligne la qualité des infrastructures et des formations malgré un retard sur les questions d'intelligence artificielle.

Sur le terrain, les entreprises sont affectées par le contexte géopolitique changeant. Elles doivent anticiper un monde dans lequel il sera difficile de commercer à la fois avec la Chine et les États-Unis.

Matthias Fekl a conclu en rappelant que la filière est au cœur des bouleversements du monde actuel, le maillon essentiel d'un monde fractionné, plein de tensions.

Il est mobilisé, avec le comité français de la chambre de commerce internationale et son réseau mondial, pour relayer les problématiques spécifiques auprès des gouvernements et des acteurs économiques.

Laurent Livolsi, professeur des universités, Aix-Marseille

Tout comme Matthias Fekl, Laurent Livolsi constate une « désinstitutionnalisation » du monde, la remise en cause des grandes organisations internationales (ONU, OMC...). Le contexte géopolitique mondial est marqué par un retour des stratégies globales qui sont simultanément économiques, politiques, juridictionnelles et militaires.

Les États font de la logistique un levier majeur de leur mise en place.

Depuis la crise sanitaire, les entreprises occidentales cherchent à relocaliser leurs activités et/ou leur sourcing en même temps que les entreprises chinoises ont la volonté aussi de délocaliser leurs activités industrielles. Les tensions actuelles ont freiné ces démarches et concourent à accentuer une crise de surproduction qui pèse sur les tarifs internationaux.

Dans ce contexte, les tentations protectionnistes (droits de douane et autres mesures de rétorsion économique) comme outils des stratégies globales pour renforcer la souveraineté nationale des États augmentent. Laurent Livolsi souligne l'importance de rester lucide dans ces environnements complexes et de maintenir des politiques favorables au commerce mondial, tout en protégeant nos industries d'accords déséquilibrés, afin de relier les économies et de nous protéger ainsi des conflits militaires.

Laurent Livolsi rappelle que la logistique est non seulement au cœur des chaînes de valeur internationales, et qu'elle participe donc des stratégies globales des États, mais qu'elle est aussi au cœur de nos vies en participant de l'aménagement des territoires, de la gestion du foncier et de la transition écologique. Ces deux enjeux sont liés et doivent donc être appréhendés simultanément.

Il considère que la France doit rapidement élaborer, dans le cadre de l'Union européenne, une stratégie globale qui lie industrie, logistique-transport et aménagement du territoire. La réussite de cette stratégie nécessite un vrai volontarisme politique et des filières industrielles et logistique-transport fortes.



Nouveau contexte économique et géopolitique : comment ne pas rater le virage ?

Marie-Christine Lombard, directrice générale de Geodis

Dans ce contexte mondial perturbé, Marie-Christine Lombard souligne qu'il est nécessaire d'avoir un point d'ancrage. Chez Geodis, il s'agit du client. L'entreprise accorde une grande importance à la connaissance de la chaîne d'approvisionnement de ses clients. Cette compréhension permet de déployer des solutions logistiques efficaces.

Le logisticien global ne fait pas tout lui-même, il s'entoure de beaucoup d'acteurs. Marie-Christine Lombard souligne l'importance de « faire très bien ce que l'on sait faire. »

Selon elle, il ne faut pas tout arrêter par crainte de la crise économique actuelle. L'Europe s'est engagée dans la neutralité carbone et la transition écologique. Les opérateurs doivent suivre ces décisions et investir dans la qualité des services et des personnes. L'humain est la clef qui ne doit surtout pas être oubliée.

Pendant le Covid, il y a eu une vraie volonté de soutenir le secteur qui est rapidement retombée. La feuille de route du Gouvernement est positive car elle montre une volonté d'avancer, mais il manque des indicateurs clefs de performance pour mesurer les résultats.

Marie-Christine Lombard remarque que le secteur de la logistique fait énormément de choses mais n'est pas reconnu. Il faut le rendre attractif pour attirer des talents, car sans logisticiens français pendant le Covid, le pays aurait tout perdu.

La transition et les transformations du secteur vont rendre le transport plus cher. La vigilance doit se porter sur la vitesse de transformation du secteur pour éviter un effet ciseau. Il faudra faire payer le juste prix et être solidaire dans toute la filière.



Kris Danaradjou, directeur général adjoint au développement de HAROPA Port

Dans le contexte actuel, les ports doivent répondre à trois nécessités :

- rester connecté au monde. Sur ce point, le port du Havre se place parmi les 16 ports les mieux connectés au monde. La France a la chance d'être au cœur de deux grandes routes maritimes, Asie-Europe et Europe-États Unis. (Les flux doivent être traités de manière très opportuniste) ;
- le besoin de marge de manœuvre pour se développer, notamment concernant le foncier. Aujourd'hui, dans le monde du ZAN et de la sobriété foncière, il faut concevoir des entrepôts plus sobres et plus denses ;
- l'importance de connecter les flux et d'offrir des services multimodaux. Il faut étendre l'hinterland pour offrir le plus d'alternatives possible à la route.

Pour Kris Danaradjou, il ne faut pas commettre l'erreur d'oublier le dernier kilomètre. L'empreinte carbone du dernier kilomètre est souvent plus importante que celle de l'importation maritime. Exclure ces questions de logistique reviendrait à ne pas prendre en compte toutes les demandes des consommateurs.

La deuxième erreur serait de concentrer l'investissement sur un seul vecteur de décarbonation. Chez Haropa Port, le choix a été fait de promouvoir des stations multi-énergie pour la décarbonation du transport, qui permettront de répondre à toutes les demandes de carburants alternatifs dans les années à venir. Kris Danaradjou a formulé le souhait d'un travail commun de la filière sur les données pour faciliter la connaissance et l'agglomération des flux. Il aimerait mettre en place un observatoire des données pour faire émerger des services et optimiser les flux.

Son deuxième souhait serait que les commissionnaires et les chargeurs proposent les services les plus intégrés et transparents possibles. Cela dans le but de dépasser l'idée que le ferroviaire et le fluvial sont complexes.

Il est également essentiel que les collectivités et l'État consacrent du foncier pour la logistique et que les friches qui apparaissent aujourd'hui servent à la logistique.

Kris Danaradjou explique que les autorités portuaires n'ont pas de contrôle sur les fluctuations des prix. Leur rôle est d'offrir toutes les alternatives possibles, en investissant si besoin dans les infrastructures, dans le but de faire baisser le prix pour tous les acteurs de la logistique.

Cependant, il souligne que toute la filière fait face à un mur d'investissement dont la tendance est de faire augmenter les prix. Il faut faire des choix stratégiques et s'y tenir pour contenir la hausse et décider de quelle manière elle se répercutera sur le client final.



Nicholas Giraud, directeur stratégie et développement de Rail Logistics Europe

Pour Nicholas Giraud, nous sommes dans un monde VUCA : volatile, incertain, complexe et ambigu. Il devient compliqué de programmer à l'avance, car il faut sans cesse s'ajuster à de nombreux aléas.

La supply chain ferroviaire est aussi VUCA car elle est dépendante de l'économie, comme l'ont montré la crise du Covid et la nécessité d'importer des masques depuis la Chine, puis les crises géopolitiques et énergétiques qui ont suivi.

Pour évoluer dans un tel monde, Nicholas Giraud pense qu'il faut être un acteur à la fois global, agile mais aussi capable de faire du sur-mesure.

L'erreur à ne pas faire selon lui serait de continuer à opposer les modes. Il donne l'exemple du ferroviaire qui a six fois plus d'efficacité énergétique et émet neuf fois moins de tonnes de CO2 que la route. Mais il n'est pas possible de tout faire seul. La route est aussi essentielle et il faut s'appuyer sur un réseau de partenaires.

Il y a aussi un enjeu à simplifier l'accès au fret ferroviaire. Pour pouvoir assurer un service complet, il y a une nécessité pour la filière de créer un écosystème.

Le vœu formulé par Nicholas Giraud serait que les trains de fret soient considérés de la même manière que les TER du quotidien, pour que tout le monde prenne conscience de l'importance de la logistique.

Trois éléments suivants peuvent expliquer la hausse des prix :

- le manque de ressource, notamment le manque de conducteurs ;
- les exigences croissantes d'intégrer les externalités dans les prix ;
- le transport s'est fait autour d'un prix de l'énergie bas, et aujourd'hui il faut retourner à un juste prix de l'énergie.

Selon Nicholas Giraud, l'augmentation des prix n'est pas qu'une mauvaise nouvelle et peut stimuler une augmentation de la productivité.



Keynote par Alexandre Saubot

Alexandre Saubot, président de France Industrie

« L'industrie a plus que jamais une place en France »

Pour Alexandre Saubot, les crises récentes ont montré que le pays qui ne produit pas est un pays fragile. C'est un pays dépendant qui ne répond pas aux besoins de ses concitoyens. L'industrie est l'instrument par excellence de l'exercice de la souveraineté.

« L'Europe doit déterminer son ambition industrielle et ainsi décider si elle reste un acteur majeur ou si elle devient une colonie. »

L'industrie demande à la logistique d'être :

- compétitive : elle doit observer les modèles internationaux et trouver sa place ;
- décarbonée : 92% de l'empreinte carbone d'un produit provient de son déplacement ;
- fiable : elle doit s'inscrire dans une logique de « juste à temps » pour ne pas impacter négativement l'industrie.

Depuis une dizaine d'années, nous sommes entrés dans une démarche de réindustrialisation. Elle doit s'accompagner d'une logique d'organisation et de planification du territoire.

« Du point de vue de l'industrie, la logistique est le sang, elle nous apporte les choses dont on a besoin et fait partir ce que l'on produit. » Les fonctionnements de la logistique et de l'industrie sont étroitement liés.

« La Chine planifie, les Etats-Unis stimulent et l'Europe régule. » Alexandre Saubot aimerait que « l'Europe se réveille et prenne conscience des changements mondiaux, et qu'elle arrête de voir le monde et son action comme un grand objet réglementaire. »

Il ajoute qu'il aimerait que nos décideurs politiques soient plus cohérents. « Lorsqu'on leur parle de la réindustrialisation, le sujet est totalement consensuel dans son objectif et son objet. Mais ces mêmes décideurs votent tous les mois à l'Assemblée des textes qui nous éloignent de cet objectif. »

« La mobilisation collective française permet de réaliser des choses extraordinaires, comme pour les Jeux Olympiques. Si cette mobilisation pouvait être reproduite pour d'autres domaines, ce serait extraordinaire. »

« Le message le plus important est que l'on n'est rien sans vous. »



Territoires : de l'acceptabilité à la planification

Florence Robinet-Guentcheff, directrice générale de Logistique Seine Normandie

Pour Florence Robinet-Guentcheff, l'acceptabilité de la logistique en France est à échelle variable. La région Normandie et la Vallée de la Seine se différencient grâce à la coopération de l'État et de la Région sur les sujets de logistique. L'appui qu'ils apportent contribue in fine à l'acceptabilité de la logistique dans cet espace.

A l'échelon inférieur, les communes et les EPCI voient la logistique plus négativement. Malgré un travail de valorisation, la directrice générale du cluster normand explique qu'il est complexe de faire comprendre le rôle central de la logistique pour l'industrie et les territoires.

Elle soutient qu'une bonne planification est une planification co-construite. L'investissement des acteurs privés comme publics est indispensable.

En Normandie, les travaux ont été portés conjointement par le préfet et le président de région. En communiquant l'importance de ces travaux aux collectivités et en les incluant dans le projet de co-construction, ils les ont engagées à s'interroger sur le futur de la planification. Le travail avec les acteurs privés et publics a permis l'élaboration de cartes indiquant les espaces qui paraissent pertinents pour l'installation de la logistique.

Florence Robinet-Guentcheff souligne que l'instabilité réglementaire constitue un point de blocage pour la planification de la logistique. Il est important d'avoir des normes et des réglementations durables pour sécuriser les investissements.

Elle ajoute que pour progresser, chacun a son rôle à jouer. Les industriels doivent innover pour faire évoluer leurs activités. Mais leur seule implication ne peut pas suffire et doit être soutenue par des financements publics et par une prise de conscience des collectivités de l'importance de la logistique. La filière doit être pensée comme un objet compétitif et attractif. Florence Robinet-Guentcheff inclut également le consommateur qui selon elle, doit se responsabiliser et prendre conscience de son impact.



Olivier Barge, directeur général de APRC

« J'aimerais dire que l'on est attendu partout les bras grands ouverts, mais ce n'est pas le cas. » Pour Olivier Barge, se poser la question de l'acceptabilité de la logistique suppose que l'on a le choix. En réalité, la logistique n'est pas une option. La question pour lui n'est pas s'il faut de la logistique, mais plutôt comment mieux faire : trouver les bons endroits, mutualiser, opérer de façon multimodale.

Il est nécessaire de planifier avec du bon sens. Sans planification, les produits continuent d'être livrés mais dans des conditions moins souhaitables.

Aujourd'hui, ce qui est fait pour la planification n'est pas adapté à la logistique. Olivier Barge donne l'exemple du ZAN qui est intéressant pour certains secteurs, notamment dans le résidentiel. En ce qui concerne la logistique, le ZAN la force à s'éloigner des grandes métropoles et réduire la taille des entrepôts. L'application sans discernement de cette règle induit encore plus d'émissions car elle augmente le nombre de kilomètres à parcourir entre les entrepôts et les lieux de livraison. Il est nécessaire de planifier pour éviter un développement en ordre dispersé, mais il souhaite une planification adaptée à chaque secteur. Les collectivités doivent s'emparer de ce sujet et faire de la logistique un outil de performance sur les territoires.



Thibaut Guiné, élu de la métropole de Nantes

« Les enjeux de la logistique sont méconnus des élus locaux », voici le constat de Thibaut Guiné. Pour un élu, la supply chain est un sujet extrêmement compliqué à aborder. Dans le grand Ouest, la gouvernance partagée entre les pouvoirs publics et les acteurs économique permet d'éviter de nombreuses erreurs qui pourraient mettre à mal à la fois la logistique et l'industrie.

Pour instaurer une bonne planification, Thibaut Guiné insiste sur l'importance d'avoir un cadre réglementaire mis en place sur le long terme. L'implication de tous les acteurs, État, régions, départements, collectivités, est nécessaire pour que cette planification soit efficiente.

Il souligne un point de blocage : la difficulté de trouver un équilibre entre la libre administration des collectivités territoriales et une cohérence avec la stratégie nationale. Les désaccords persistent sur les modalités de certains dispositifs comme les ZTL ou les ZFE. Mais les questions de logistique ne peuvent pas s'arrêter aux portes de chaque ville. Il faut trouver un cadre collectif cohérent, sur lequel chacun pourra aligner sa politique.

Thibaut Guiné rappelle aussi le rôle du consommateur et s'interroge sur son impact. Pour lui, il serait peut-être nécessaire de poser une règle systémique et de taxer certaines pratiques de consommation.



Keynote par Sylvain Waserman

Sylvain Waserman, Président de l'ADEME

Pour le président de l'ADEME, « la logistique cristallise très bien tous les enjeux de la transition écologique ».

Selon lui, nous sommes dans une nouvelle ère de la transition écologique qui n'est plus marquée par des discours d'intention mais par des discours chiffrés. Les collectivités tout comme les entreprises, travaillent de mieux en mieux sur leur bilan de GES et intègrent le scope 3. Le fait majeur pour lui étant que « nous sommes tous le scope 3 d'un autre », la transition impactera chacun d'entre nous.

Sylvain Waserman explique que la logistique prend pleinement sa part dans cette nouvelle ère de la transition écologique. Représentant un tiers des émissions de carbone en France, le transport doit prendre part à l'objectif de décarbonation.

« La transition écologique sera territoriale ou ne sera pas. » Sylvain Waserman présente la transition écologique comme une tendance de fond qui ne pourra se faire que sous l'impulsion des élus. Il est nécessaire qu'ils s'emparent du sujet avec beaucoup d'énergie et d'engagement. « Ce n'est pas à Paris de décider comment les villes s'organiseront. »

Pour accompagner cette transition écologique, Sylvain Waserman présente les pistes de solutions, les actions et les réflexions de l'ADEME.

Il remarque tout d'abord que la sobriété passe par l'organisation de la vie de la cité. Il souligne aussi les CEE comme des outils indispensables pour l'action publique. « Ces outils sont d'une agilité inégalable qui font d'eux une arme puissante. »

Le président de l'ADEME rappelle également le lancement de l'extrême défi logistique. Un projet qui a pour but d'engager l'innovation et d'imaginer grâce à tous les acteurs les nouveaux modèles.

Il conclut en annonçant la poursuite des appels à projet d'innovation France 2030 pour la logistique et en souhaitant à la filière « beaucoup de réussite dans la façon dont vous allez repenser la logistique par ce qu'il faut faire confiance aux acteurs économiques pour avoir cette créativité et inventer le monde de demain »





SECONDE PARTIE



Témoignage de David Belliard

David Belliard, adjoint à la maire de Paris

Pour David Belliard, la question de la logistique est extrêmement importante et tous les territoires y sont confrontés. Chacun veut être livré rapidement et souvent à moindre coût, sans subir les nuisances que l'on attribue à la logistique : bruit, encombrement, pollution.

La logistique urbaine est vitale. Il en va de l'approvisionnement des villes, et David Belliard pense que la puissance publique devrait mettre en haut de son agenda toutes les questions de logistique urbaine.

De son point de vue, il est important de reprendre la main dans un contexte de marché dérégulé, en commençant par investir dans l'immobilier logistique. Ces investissements sont coûteux mais essentiels si l'on souhaite aller vers le triple zéro : zéro carbone, zéro bruit, zéro pollution.

David Belliard partage aussi le vœu d'une plus forte régulation, notamment sociale, pour refuser le mouvement d'« hyper uberisation ».



Comment faire évoluer nos politiques publiques?

Sandra Marsaud, députée de Charente

Sandra Marsaud est revenue sur le rapport qu'elle a co-rédigé en décembre 2023 sur l'impact des « entrepôts XXL », notamment sur l'aménagement du territoire. Ce rapport se concentre plus particulièrement sur les entrepôts de plus de 40 000 m² et souligne leur essor fulgurant ces dernières années.

Elle indique qu'il manque souvent des données permettant d'établir un diagnostic complet du secteur.

Ce rapport a mené à des propositions de planification, de rationalisation et de coordination, dans le but de faciliter l'acceptabilité de la logistique par l'opinion publique. Il préconise aussi de lier les entrepôts XXL à la desserte du fret ferroviaire.

Sandra Marsaud a partagé deux préconisations en particulier :

- développer une démarche stratégique de planification spatiale à l'échelle nationale ;
- réfléchir à une connexion systématique des entrepôts au fret ferroviaire et fluvial.

Pour la suite, la députée de Charente insiste sur la nécessité d'accompagner la mise en œuvre de la sobriété foncière.



Christine Arrighi, députée de Haute-Garonne

Pour Christine Arrighi, nous sommes dans un instant crucial pour notre survie et celle de la planète. Il est nécessaire d'engager une réflexion sur nos mobilités.

Selon elle, il faut retravailler sur l'écotaxe qui était à l'origine très mal construite. Il faut aussi travailler sur le ferroviaire et le routier. Les deux modes sont en concurrence pour les subventions et la taxation. Elle indique que, dans l'aménagement du territoire, le routier est favorisé au détriment du ferroviaire qui est en grande difficulté. A ces difficultés s'ajoute la condamnation européenne qui concerne Fret SNCF, et qui vient encore complexifier le développement de ce mode en France. Christine Arrighi souligne qu'il est à présent compliqué et très coûteux de « renverser la vapeur » pour favoriser le fret ferroviaire.

La députée ajoute que le parti écologiste soutient les dispositifs tels que le ZAN et les ZFE mais qu'ils doivent être précédés d'une réflexion. Il faudrait d'abord s'attaquer à l'origine du problème : si on réduisait de manière globale les émissions, il n'y aurait pas besoin de mettre en place des ZFE.

Pour la suite, Christine Arrighi souhaite repenser l'aménagement des territoires et mettre en place un moratoire sur les projets routiers et autoroutiers. Il s'agirait de réinterroger des dispositifs qui procèdent de choix politiques remontant aux années 1980.



Jean-Baptiste Blanc, Sénateur du Vaucluse

Le sénateur du Vaucluse Jean-Baptiste Blanc est intervenu sur le sujet du « zéro artificialisation nette » (ZAN).

Il rappelle que le dispositif ZAN a été introduit dans le cadre de la loi « climat résilience ». Le dispositif suit une logique descendante, avec au centre le projet de l'Etat, décliné ensuite par les régions à travers leur SRADDET.

Le Sénat a insisté sur l'importance pour les élus locaux d'adapter la démarche aux spécificités de leurs territoires. Il a donc soutenu le ZAN à condition qu'il soit mis en place selon une démarche ascendante.

Pour Jean-Baptiste Blanc, le ZAN aurait pu fonctionner s'il avait été planifié, territorialisé et financé. Mais les élus n'ont pas été accompagnés dans la définition de leurs stratégies territoriales.

Malgré tous les outils mis en place par le Sénat pour accompagner le ZAN, sa logique actuelle ne fonctionne pas dans les territoires.

Le Sénat a donc travaillé sur une nouvelle proposition, en disant « oui à l'objectif du ZAN, mais non à la méthode ». Jean-Baptiste Blanc souligne le besoin d'une plus grande souplesse permettant de mieux prendre en compte les projets des territoires.

Jean-Baptiste Blanc propose de « toiletter les assiettes des impôts et taxes » car la fiscalité actuelle est artificialisante. Plus une ville a d'habitants, plus nombreuses sont ses aides. Il est nécessaire de fléchir les taxes en fonction des nouveaux objectifs fixés pour financer la transformation des territoires. Sur ce sujet, le Sénat fera des propositions dans les prochaines semaines.

Il ajoute qu'il faut réussir à concilier le développement et la sobriété dans un contexte où le foncier devient toujours plus rare. Pour le sénateur, le ZAN n'empêche pas de réfléchir à l'aménagement du territoire, et d'ajouter à la notion de projet d'envergure nationale ou européenne celle d'un projet défendu à l'échelle des territoires et des bassins de vie.



Comment relever (enfin) le défi de la décarbonation ?

Diane Strauss, directrice du bureau français de Transport & Environment

Pour Diane Strauss, la compréhension du positionnement de la France dans les sujets de décarbonation passe tout d'abord par une analyse du cadre européen.

L'Union européenne a adopté en mai 2024 un texte enjoignant les constructeurs de poids lourds à réduire de 90% les émissions de carbone à l'échappement en 2040. Ce texte intégré dans le Green Deal acte la transition technologique du transport routier de marchandises vers l'électrique. Diane Strauss souligne la capacité annoncée des constructeurs à produire 50% de leurs volumes actuels en électrique d'ici 2030.

Il faut maintenant organiser la mise en œuvre de ce changement. Une chose est sûre : les constructeurs ne peuvent pas porter seuls la charge de cette transition. L'ensemble des membres de la chaîne de valeur doivent être impliqués.

Au niveau européen, les réflexions ont été engagées pour trouver des moyens d'impliquer les transporteurs et les chargeurs.

Dans le cadre de la CSRD, les chargeurs sont responsables d'un reporting qui leur permettra d'avoir des informations essentielles pour orienter leurs décisions.

Pour les transporteurs, un texte européen est en élaboration pour mettre en place des mandats d'électrification pour les flottes professionnelles.

Diane Strauss insiste sur deux points :

- toutes les entreprises ne pourront pas être considérées de la même manière, les PME et les grandes entreprises n'ont pas les mêmes possibilités ;
- ce texte doit intégrer à la fois les intérêts des chargeurs et des transporteurs.

Pour Diane Strauss, 2025 pourrait être « l'année du camion » en France. Pour cela il faut aider à clarifier les décisions d'investissements des différents acteurs. Les énergies fossiles sont dix fois plus subventionnées que l'électrique. Elle pense qu'il faut remettre à plat la fiscalité pour avoir le bon faisceau d'indicateurs pour les investissements.





Aimeric Ramadier, directeur stratégie et supply de TotalEnergies Marketing et Services

La décarbonation du transport poids lourds est un enjeu important dans la mesure où ce secteur représente environ 40% des émissions de CO2 du transport routier en Europe.

Un cadre réglementaire clair a été adopté au niveau européen sur ce sujet.

Il prévoit notamment que la trajectoire d'émissions CO2 des ventes de camions baissera de 45% en 2030 par rapport à 2019.

Pour atteindre ces objectifs le déploiement d'infrastructures énergétiques telles que les bornes de recharge doit se faire au bon rythme, en phase avec les besoins du marché.

L'électrification progresse aujourd'hui, notamment pour le transport régional et urbain, même si les flottes sont encore très limitées. Les dispositifs d'aide (Ademe, CEE) vont favoriser le développement de nouveaux véhicules électriques.

Dans ce contexte, l'objectif pour un énergéticien comme TotalEnergies est d'accompagner les clients dans leur stratégie de décarbonation, aux différentes étapes de leurs besoins, sur site, en itinérance.

TotalEnergies fournit ainsi aujourd'hui des carburants aux transporteurs dans plusieurs pays d'Europe, mais aussi des biocarburants (HVO, BioGNV), développe en France des stations multi-énergies avec des infrastructure de recharge et opère également des bornes de recharge en dépôt pour les clients passant leurs flottes aux camions électriques.

Parmi les clés de cette transition peuvent être mentionnés la stabilité du cadre réglementaire, permettant d'anticiper aux mieux les investissements, mais également l'innovation technologique.



Pénélope Laigo, directrice QHSE de FM Logistic

Pénélope Laigo rappelle que la décarbonation est contrainte par les ressources dont nous disposons. Chez FM Logistic, le sujet est traité dans son ensemble : sobriété, efficacité, énergies renouvelables. Pour ce faire, la stratégie mise en place est « 3R +1 » :

- réduction des kilomètres ;
- réduction des kilomètres à vide pour détendre la chaîne logistique ;
- réduction du vide (palettes, cartons).

Elle explique que ce travail permettrait déjà la réduction d'environ 80% des émissions de CO2. Pour Pénélope Laigo, la décarbonation passe également par un travail d'aménagement des rythmes.

L'allongement d'un ou deux jours des délais de livraison pourrait garantir un meilleur remplissage des camions. Il faut sortir de la logique du toujours plus rapide.

Elle souligne aussi le rôle primordial de la communication et de la collaboration de l'ensemble des acteurs.

FM Logistic accompagne ses clients en mettant en place un système de « control tower » qui permet le pilotage des supply chains avec un angle de vue plus large.

Pénélope Laigo conclut en mettant l'accent sur l'importance de prendre en compte l'urgence climatique pour que la filière logistique flèche correctement ses ressources.



David Darrieussecq, gérant de Transports Darrieussecq et Bleu Modal

Pour David Darrieussecq, la décarbonation ne pourra pas être effective sans un engagement collectif des acteurs du transport et de la logistique. Il souhaite que la chaîne logistique soit repensée pour faire émerger des solutions de bon sens.

La mise en place d'actions simples et rapides peut engager la transition. David Darrieussecq a notamment repoussé avec ses clients de 24h les retours GMS, permettant ainsi un gain de place conséquent. Pour lui, revoir certaines habitudes permet de laisser la place à des alternatives de transport. Il reconnaît cependant que certaines marchandises requièrent et rééquerront toujours de la rapidité.

Il souhaite valoriser le fait que Bleu Modal propose l'alternative ferroviaire à ses chargeurs, changement possible grâce à l'implication de toutes les parties. L'opposition des modes doit prendre fin : il est possible de les faire fonctionner ensemble, et il le faut.



Mourad Bensadik, directeur exécutif supply chain France de Carrefour et président de l'AUTF

Mourad Bensadik, représentant la voix des chargeurs, souhaite retenir quatre mots de cette journée : pragmatisme, collaboration, sobriété et intermodalité.

Mourad Bensadik rappelle que la société dans son ensemble souhaite une activité la plus décarbonée possible et que le plus tôt sera le mieux.

Pour Carrefour, deux échéances sont importantes : 2030 pour la fin du moteur thermique et 2040 pour atteindre la neutralité carbone.

Cette décarbonation a trois inducteurs majeurs :

- une conviction commune nécessaire pour accélérer le processus ;
- une forte collaboration qui est un levier majeur pour les échéances très courtes ;
- un financement autant pour les infrastructures que pour les véhicules.

Mourad Bensadik insiste sur le fait que chaque acteur doit payer à hauteur de sa quote part. Cette part doit rester acceptable car personne ne veut payer plus cher.

Se demander qui va payer ne suffit pas, et le président de l'AUTF souligne aussi l'importance du temps, levier essentiel de la décarbonation. Si l'on veut impliquer l'ensemble de la chaîne de valeur, il faut permettre aux différents acteurs d'investir sur le long terme.

« C'est un projet enthousiasmant mais d'une ampleur inédite qui nécessite la mobilisation de tous. »



IA, robotique, collaboratif : regards vers le futur

Guillaume Desveaux, président d'AI Cargo Foundation

Pour le président d'AI Cargo Foundation, il y a trois réserves à émettre d'emblée sur l'IA :

- c'est un outil utile et puissant mais qui n'est pas proprement « intelligent » et certainement pas « magique » ;
- l'IA ne va pas résoudre tous nos problèmes ;
- l'IA est très énergivore et il ne faudrait pas que les solutions que l'on applique soient plus néfastes que le problème à résoudre.

Elle reste tout de même un outil très utile qui doit être mis au service de la logistique. L'alliance des flux physiques de la logistique et de la puissance de calcul de l'IA pourrait permettre à tout le secteur d'être plus performant. L'IA offre la possibilité de trouver les leviers les plus puissants pour massifier, mutualiser, développer les transports multimodaux et le mix énergétique.

Il rappelle que la donnée est le carburant de l'IA. Mais de nombreux enjeux autour de la donnée ne sont pas résolus : réglementation, confidentialité, traçabilité, gouvernance.

Pour AI Cargo Foundation, les programmes CEE permettent de faire avancer l'innovation en finançant des communs. L'association a convaincu 180 entreprises de collaborer, et voit bien que le partage des données nécessite des outils communs d'échanges et des outils technologiques permettant de fluidifier les échanges.

Pour Guillaume Desveaux, une fois que les bons outils seront mis en place, les acteurs privés viendront d'eux même participer aux échanges

Il insiste sur le fait que d'autres pays s'organisent déjà autour de l'IA et que la France ne doit pas prendre de retard. Les outils d'aide à la décision sont opérationnels, il faut maintenant les diffuser et les généraliser.



Olivier Storch, Deputy CEO, CEVA Logistics

Pour Olivier Storch, nous sommes une industrie de service et si nous ne faisons pas d'innovation nous disparaîtrons.

Chez CEVA, il y a quatre grands piliers de l'innovation :

- la logistique durable, comme la mise en place de zones de panneaux solaires sur ombrières ;
- l'innovation des processus opérationnels – par exemple, CEVA a récemment mis en place des dispositifs de pesée et d'ensachage automatique pour les vis et les boulons dans l'industrie automobile. Cette innovation permet une plus grande productivité et plus de durabilité par rapport aux déchets ;
- la prévisibilité de la logistique – il faut être capable de prévoir si les conteneurs auront du retard ;

- l'intelligence artificielle, qui permet de traiter des volumes de données beaucoup plus importants – grâce à l'IA, CEVA a multiplié par trois sa capacité à « faire de la douane ».

Olivier Storch souligne l'accompagnement nécessaire de tous les clients et collaborateurs sur ces questions d'innovation. Il rappelle que cela nécessite des formations et des transformations.

Il souligne enfin l'importance d'avoir un cadre réglementaire stable, permettant aux entreprises de se projeter à long terme dans l'innovation.



Aymeric Daher, Senior VP logistics division de Daher

Pour Aymeric Daher, le constat est simple : les transformations industrielles s'accroissent et l'impact pour la logistique est très fort. Il faut affronter ces défis le plus rapidement possible. Dans le secteur de la logistique, les entreprises font face aux mêmes défis et ont les mêmes opportunités. Aymeric Daher aimerait que les acteurs collaborent pour être meilleurs. Travailler ensemble permettrait à la logistique française d'être plus forte. Il y a une nécessité de se positionner sur les sujets stratégiques de souveraineté.

Aymeric Daher donne l'exemple de la filière aérospatiale qui travaille en collaboration avec l'Etat grâce à une feuille de route co-financée. Mutualiser permet d'aller plus vite.

Le frein pour la filière logistique est qu'il n'existe pas de donneur d'ordre capable de rassembler toute la filière. Il propose donc à tous les acteurs de se rassembler sous l'égide de France Logistique pour mettre en place une feuille de route qui permettra d'engager toute la filière logistique autour d'un projet commun.



