

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

CAHIER D'ACTEUR

LOGO



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :
France Logistique

Contact :

Adresse :
8 rue Bernard Buffet, 75017 Paris

Téléphone :

Courriel :
secretariat@francelogistique.fr

Site internet :
www.francelogistique.fr

Présentation de la structure (400 caractères) :

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.

TITRE : CONTRIBUTION DE FRANCE LOGISTIQUE

THEMATIQUE :

- ☐ Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- ☒ Le financement des infrastructures routières
- ☒ Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- ☒ Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

La France a besoin d'une filière logistique forte et, pour cela, elle a besoin d'infrastructures de transport (flux) et de logistique (stocks) fiables, résilientes et compétitives.

Pour les acteurs de la logistique, l'enjeu principal concernant les infrastructures est donc d'assurer leur pérennité et leur qualité, en adéquation avec les besoins de l'économie, et dans le cadre de règles et de financement lisibles, stables et compatibles avec la compétitivité de la filière logistique et de toute l'économie, dans des marchés ouverts et exposés à la concurrence internationale.

Les propositions de France Logistique visent à :

- Développer les modes ferroviaire et fluvial,
- Garantir que la route du futur sera un levier de performance économique et environnemental,
- Exploiter le levier de la politique foncière comme un accélérateur de la massification des transports,
- Renforcer la gouvernance public-privé à tous les niveaux.

L'enjeu principal : mettre la logistique au service du pays

La France a besoin d'une filière logistique forte et compétitive pour trois raisons : pour assurer notre résilience et notre souveraineté ; pour soutenir le développement économique et répondre ainsi aux attentes des Français ; pour l'aménagement des territoires et répondre aux besoins d'approvisionnement des populations. Ce sont les objectifs consacrés par le Gouvernement, aux côtés des acteurs privés, dans la feuille de route 2026-2026 de la filière logistique et transport de marchandises. Les dimensions dynamique (flux de transport) et statique (ports, entrepôts, terminaux ferroviaires) sont indissociables.

La France s'inscrit dans un marché économique ouvert, et les entreprises de la filière logistique exercent dans le cadre d'une vive concurrence internationale. La performance logistique de la France est au 13^e rang mondial et 9^e en Europe. Elle est devancée par l'Allemagne, la Belgique ou les Pays-Bas. Parmi les 10 plus grands ports européens, la France est à la dernière place. Les écarts de compétitivité se voient aussi sur la route, où le pavillon français ne représente que 57% du trafic de poids lourds sur les routes du pays.

La logistique a besoin d'infrastructures de transport (flux) et de logistique (stocks) fiables, résilientes et compétitives, pour permettre d'acheminer les marchandises au bon endroit, au bon moment, au juste coût. La qualité de ces infrastructures – portuaires, routières, ferroviaires, fluviales – est un enjeu pour l'attractivité du pays. Le principe d'une contribution des utilisateurs au financement de l'infrastructure est légitime. Les acteurs de la logistique et du transport de marchandises y contribuent déjà, à travers de multiples circuits de financements (droits d'usage, péages, taxes, etc., en partie affectés et en partie reversés au budget général).

Développement des modes ferroviaire et fluvial

Les acteurs de la filière logistique et transport de marchandises sont favorables au développement des modes ferroviaire et fluvial, qui sont l'un des leviers de décarbonation du secteur, et peuvent en outre être un levier de performance, en complémentarité avec le mode routier qui restera un maillon indispensable pour le pré- et/ou le post-acheminement. Pour réussir ce développement, il faudra veiller à l'adéquation entre le développement de l'offre et les besoins des acteurs économiques utilisateurs de ces solutions. Il importe de :

- Préserver la compétitivité prix des solutions ferroviaires et fluviales pour les utilisateurs
- Favoriser l'accroissement de la compétitivité hors facteur prix, à travers l'amélioration de la qualité de service et de la capacité (fiabilité du réseau, règles d'allocation des capacités...)
- En matière de développement de nouvelles infrastructures, veiller à l'alignement avec les besoins des utilisateurs et, pour cela, faciliter les investissements privés, en particulier pour le développement et/ou l'exploitation des terminaux
- Prévoir les infrastructures de stockage à l'appui d'un transport performant en termes de fonction et de coût

La route du futur, levier de performances économiques et environnementales

La route reste le mode majoritaire de transport intérieur des marchandises, en France comme en Europe. Elle est donc déterminante à deux titres : pour la compétitivité de la logistique française, et pour ses performances environnementales. La transition énergétique du transport routier est enclenchée, et les motorisations électriques y prendront une place croissante, au fur et à mesure que la visibilité sur les conditions opérationnelles et économiques de leur exploitation s'améliorera. A cet égard, le déploiement coordonné d'infrastructures de recharge est essentiel et doit tenir une place centrale dans le futur des routes. Les mécanismes facilitant le financement, tant des bornes que des véhicules, doivent être encouragés. Pendant la transition, le mix énergétique offre des alternatives qui ont un intérêt à la hauteur du potentiel de décarbonation et de la disponibilité des différentes solutions. Il est donc nécessaire, tant que les énergies pérennes ne seront pas disponibles largement et à coût maîtrisé, de maintenir des énergies alternatives. La question se pose à court et à moyen terme : pour tout véhicule neuf non électrique, l'enjeu sera de permettre l'accès à une motorisation et une énergie à l'impact environnemental meilleur que le diesel.

Pour la route comme pour les autres modes, le niveau de tarification de l'usage est déterminant pour l'exercice des activités de transport de marchandises. Il affecte les transporteurs et, lorsque le prix est répercuté, leurs donneurs d'ordre et, par diffusion, l'ensemble de l'économie, avec des risques de distorsion importants en fonction des écarts entre pays. A cet égard, deux objectifs semblent pertinents :

- Veiller à ce que les prélèvements sur l'usage de la route soient au maximum fléchés vers les besoins de financement de la route ;
- Viser la convergence européenne des niveaux de prélèvement sur les acteurs économiques du transport de marchandises.

La politique foncière comme accélérateur de massification des transports

Pour que les chaînes logistiques fonctionnent, elles ont besoin d'infrastructures pour assurer la mobilité des biens, mais aussi de lieux où se réalisent le chargement, le déchargement et le stockage. Il s'agit des terminaux (ferroviaires, fluviaux, portuaires) et des entrepôts. La localisation des uns par rapport aux autres est déterminante pour l'efficacité générale des chaînes logistiques : par exemple, un entrepôt trop éloigné d'un terminal ferroviaire génèrera un trajet routier inutilement long et une dégradation du coût en plus d'un bilan carbone alourdi.

France Logistique appelle à la mise en place d'une véritable planification territoriale de la logistique, au service de la performance économique et environnementale, qui devrait notamment inclure :

- La cartographie des terrains à fort potentiel logistique, en facilitant leur fléchage et leur utilisation par des activités logistiques, avec une attention particulière pour les localisations facilitant l'intermodalité des transports ;
- La mise en place d'un cadre réglementaire plus favorable à l'implantation logistique lorsqu'elle est compatible avec l'intermodalité, notamment en adaptant la mise en œuvre du ZAN dans ces cas (intégration du projet logistique intermodal dans les PENE) ;
- La simplification effective des procédures d'implantations d'infrastructures logistiques.

Pour une gouvernance renforcée, public-privé et multi-niveaux

La performance logistique est un sujet d'intérêt pour tous les secteurs économiques, et elle se reflète dans de multiples politiques publiques (fiscalité, environnement, urbanisme, transports, formation, innovation, etc.). Des approches transversales sont nécessaires pour prendre en compte les chantiers présentés ci-dessus, et France Logistique y a contribué depuis 2020.

De nouveaux progrès sont possibles en matière de gouvernance :

- En s'appuyant sur le pilotage national interministériel de la logistique, et en effectuant le suivi de ces chantiers au cours des comités interministériels de la logistique (CILOG) ;
- En soutenant et en accentuant la prise en compte des besoins de planification logistique dans les documents de planification locale, au niveau régional et aux niveaux inférieurs, en tirant notamment les enseignements de la mise à jour des SRADDET en 2024 et des exercices de conférences régionales (et le cas échéant départementales ou locales) de logistique qui se sont tenus ces dernières années ;
- En apportant un soin particulier aux « nœuds » de la logistique que sont les zones portuaires et les zones urbaines, et qui appellent des approches spécifiques assurant que les fonctions logistiques soient prises en compte.

Table ou illustration 1

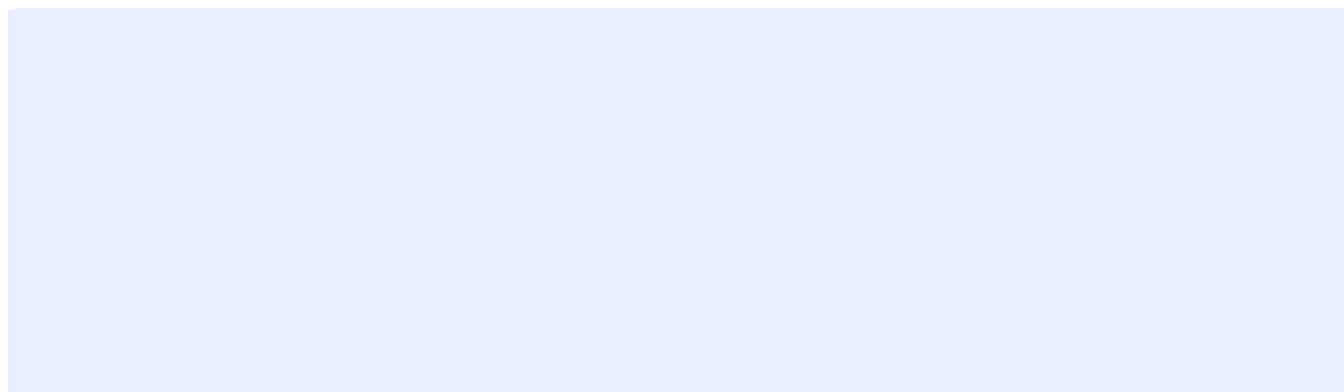


Table ou illustration 2

Table ou illustration 3

CONCLUSION (2000 caractères)

Pour les acteurs de la logistique, l'enjeu principal concernant les infrastructures est d'assurer leur pérennité et leur qualité, en adéquation avec les besoins de l'économie, et dans le cadre de règles et de financement lisibles, stables et compatibles avec la compétitivité de la filière logistique et de toute l'économie.