

# 4e journée de la filière logistique et transport de marchandises

12 novembre 2025



Soutenu  
par



# Sommaire

## INTRODUCTION

Editorial par <b>Anne-Marie Idrac</b> , présidente de France Logistique	3
Discours de <b>Philippe Tabarot</b> , ministre des Transports	4
Intervention de <b>Clément Beaune</b> , Haut-Commissaire au Plan	5

## TABLES RONDES

<b>1. Les territoires prennent la main</b>	7
Claire Merlin, Jean-Pierre Serrus, Christophe Coulon, Romain Maillot	
<b>2. Logistique urbaine</b>	8
Anne-Marie Jean, Sylvain Laval, Laetitia Dablang, Jonathan Sebbane, Christophe Rippert	
<b>3. Climat, géopolitique : la logistique, acteur de la résilience</b>	10
Gérard Mestrallet Général Feola, Marie Lebec, Sarah Amri, Pascal Le Guevel	
<b>4. La logistique, piler d'une économie en transformation</b>	12
Lucie Muniesa, Jérôme Rouge, Fabrice Gachon, Romain Thénard	
<b>5. Concilier performance et responsabilité</b>	13
François Bottin, Adrien Duruisseau, Romain Canler, Tristan Bourvon, Gérard Leseul	

## CONCLUSION

Discours de <b>Thomas Courbe</b> , Directeur général des Entreprises	15
----------------------------------------------------------------------	----

Photographies : crédit Lionel Guéricolas  
Photographie de Clément Beaune : crédit Joël Saget / AFP

# Editorial d'Anne-Marie Idrac

La 4e journée de la filière logistique et transport de marchandises, que nous avons organisée le 12 novembre 2025, a accueilli plus d'acteurs que jamais : parlementaires, élus locaux, représentants du gouvernement, administrations locales et nationales, professionnels, experts et journalistes étaient réunis pour échanger sur les défis et les atouts de la logistique française.

Montée en puissance des collectivités territoriales, enjeux géopolitiques globaux, transformations de l'économie et responsabilité des acteurs étaient les maîtres-mots de cette journée.

Cette journée était l'occasion de mettre en avant les métiers de la logistique, trop méconnus. La réalité des professionnels est déjà faite d'optimisation énergétique, d'intermodalité, de massification des flux et des stocks, de maillage des entrepôts : ce sont aussi les objectifs optimistes poursuivis par les trajectoires de transition écologique.

Cette journée était également l'occasion d'alerter sur les risques qui pèsent sur la filière. Les débats réguliers sur de nouvelles taxes et distorsions de la concurrence internationale font peser des menaces sur la logistique *made in France*. Elles risquent d'affaiblir la filière et de mener à des délocalisations. Cette dynamique, déjà entamée, entraîne l'augmentation des distances à parcourir et l'affaiblissement de nos transporteurs nationaux, au détriment de toute l'économie nationale.

Enfin, cette journée nous a permis de proposer des voies de progrès au service de l'économie, des territoires et du développement durable. La co-construction privé/public est une priorité, autant que l'intermodalité : nous devons mettre davantage en avant le rail, le fleuve et la cyclologistique. L'innovation, le mix énergétique et l'électrification, ainsi que la recherche d'un accès plus intelligent au foncier sont des objectifs optimistes et réalistes. Ils sont atteignables si nous travaillons ensemble, guidés par une vision commune claire.



**Anne-Marie Idrac**  
**Présidente de France Logistique**





# Discours de Philippe Tabarot



**Philippe Tabarot, ministre des Transports**, a souligné que la logistique est « la sève qui irrigue toutes nos activités économiques », un pilier essentiel pour l'emploi et l'attractivité des territoires.

Dans une période d'instabilité politique, le secteur a besoin de visibilité. Sur le sujet de la fiscalité des carburants B100 et E85, il a dit entendre les inquiétudes et a indiqué que repenser les dispositifs qui bénéficient aux producteurs ne doit pas conduire à pénaliser les transporteurs qui ont engagé la conversion de leurs véhicules.

Sur le sujet de la taxation des entrepôts par la TASCOT, il a dit comprendre les préoccupations exprimées et s'en faire le relais. Dans le cadre de l'élaboration du projet de loi de finances pour 2026, il a maintenu son engagement fort en faveur du fret, qui est un pilier de la souveraineté logistique française.

Le ministre a rappelé une autre perspective : le projet de loi-cadre prévu début 2026, qui prendra acte et gravera les conclusions d'Ambition France Transports. Ce projet soutiendra une hausse des crédits pour les infrastructures, le fléchage des recettes des péages autoroutiers, et mènera à plus d'investissements pour la modernisation du réseau ferroviaire. Il a insisté sur la complémentarité des modes, qui est centrale.

Il a mis en lumière la publication de l'atlas des entrepôts logistiques : une collaboration public-privé qui cartographie l'économie en mouvement et montre l'importance de la logistique pour l'économie.

Les territoires prennent de plus en plus la main, et adaptent la logistique à leur vie locale. La crise sanitaire, les catastrophes naturelles, les tensions géopolitiques ont touché notre pays, et la logistique a permis de tenir la barre. Mais la logistique reste vulnérable, c'est pourquoi le ministère travaille sur l'étude de l'impact du changement climatique sur les chaînes logistiques.

Il faut, de plus, intégrer les enjeux de la défense et de la sécurité dans la logistique : la logistique n'est pas seulement un outil économique, mais un instrument de stratégie nationale.

Enfin, sur la logistique urbaine, les enjeux sont la saturation des espaces, les exigences environnementales, les évolutions des attentes des citoyens (e-commerce) : c'est tout le sens de la mission à Anne-Marie Idrac et Anne-Marie Jean qui sera finalisée en décembre.

Le ministre a conclu en soulignant que, pour que la filière demeure compétitive, plus que de réglementations, nous avons besoin d'innovation : c'est le but de l'appel à projets de Logistique 4.0 qui a été ouvert jusqu'à janvier 2026.

# Intervention de Clément Beaune

**Clément Beaune**, Haut-Commissaire à la **Stratégie et au Plan**, a souligné que nous vivons des transformations profondes du monde : ralentissement du commerce mondial, recomposition des chaînes de valeur, transition énergétique, bouleversements géopolitiques : c'est pourquoi la logistique devient un levier majeur de souveraineté et de résilience nationale comme européenne.

Les crises récentes ont rappelé combien ces métiers sont essentiels dans un monde où tout peut se bloquer. Au Haut-Commissariat au Plan, le travail vise à anticiper ces mutations en donnant au pays une vision de long terme.

Les défis restent considérables : comment mieux articuler les modes de transport, mieux attirer les talents, faire de la transition écologique une source de compétitivité plutôt qu'une contrainte ?

Les enjeux sont clairs : agir pour une logistique plus fluide, plus sobre, plus sûre.







# TABLES RONDES



# Les territoires prennent la main

**Claire Merlin**, Directrice générale des ports de Strasbourg, a insisté sur la nécessité de planifier et de préserver le foncier portuaire et logistique, tout en se projetant dans une logique de reconquête pour anticiper les besoins futurs. Les ports doivent être des acteurs actifs dans l'élaboration des schémas logistiques, et doivent pour cela travailler en coopération avec les collectivités et les entreprises, et développer des solutions clé en main pour massifier les flux et optimiser les infrastructures. Elle a également évoqué la nécessité d'un fonds souverain pour financer les dépollutions et sécuriser les terrains stratégiques, garantissant ainsi la continuité des activités et la résilience des territoires.



**Jean-Pierre Serrus**, maire de La Roque d'Anthéron (13), vice-président de la Région Sud – PACA, a rappelé que la logistique est un levier de production et d'attractivité économique. La région Sud a mis en place un plan régional de logistique et de décarbonation, soutenant financièrement le fret ferroviaire et fluvial et accompagnant les projets innovants dans la logistique urbaine et agricole. L'hyper-territorialisation des projets, en lien avec les métropoles et les intercommunalités, permet d'optimiser les flux et de réduire les distances parcourues, comme l'illustre l'exemple du transport massifié des décors pour le festival d'Avignon.

**Christophe Coulon**, vice-président de la région Hauts-de-France, a expliqué que sa région est particulièrement « bénie » pour la logistique, avec 100 000 emplois dans ce secteur, et des infrastructures portuaires, routières et ferroviaires performantes. Il a mis en avant l'importance d'investir et de planifier, pour donner de la visibilité aux acteurs économiques. Reconvertir d'anciens sites industriels en hubs logistiques modernes est une illustration de l'adaptation des acteurs aux évolutions économiques et législatives, comme la plateforme Delta 3 à Dourges, près d'Hénin-Beaumont, le long de l'A1. La planification du foncier, la cartographie des zones à haute valeur de report modal et la coopération entre les collectivités et l'État permettent de s'adapter aux effets contraignants du ZAN et de faciliter le développement de la logistique sur le long terme.

**Romain Maillot**, Délégué général au développement de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (« MeRS »), a présenté cet axe reliant Marseille à Lyon, allant jusqu'à Dijon via le Rhône et la Saône. Il a souligné l'importance de convaincre les entreprises à s'y intéresser et d'attirer des acteurs majeurs pour créer des axes de transport massifiés et décarbonés. Il a rappelé que les infrastructures seules ne suffisent pas : il faut une coordination public-privé efficace et une gouvernance capable de concilier compétitivité et décarbonation. Le développement des ports intérieurs, des quais et des entrepôts est crucial pour la logistique du vrac et des flux massifs, et la planification du foncier reste un enjeu central pour éviter la délocalisation et maintenir la souveraineté industrielle de la France.



## Logistique urbaine

**Anne-Marie Jean**, conseillère municipale de Strasbourg, vice-présidente de l'euro-métropole de Strasbourg, a souligné la complexité des enjeux logistiques pour une commune comme Strasbourg, mêlant urbanisme, attractivité, qualité de l'air et emploi. A Strasbourg, il n'y a pas un enjeu majeur identifié qui suffirait pour traiter tous les autres : il faut travailler sur l'ensemble, en concertation avec les acteurs. Elle a expliqué que les documents d'urbanisme, SRADDET, SCOT, DACEL et PLUI, sont parfois mal adaptés aux logiques logistiques et que la concertation avec les entreprises est essentielle pour orienter l'aménagement du territoire. La collectivité doit savoir se mouvoir entre des textes peu adaptés et des entreprises avec parfois peu de répondant.

**Sylvain Laval**, maire de Saint-Martin-le-Vinoux (38), vice-président de Grenoble Alpes métropole, président du syndicat mixte des mobilités de la métropole de l'aire grenobloise a présenté la stratégie de Grenoble métropole, où la verticalisation des entrepôts et l'automatisation entrent dans les réflexions pour gagner de l'espace dans un territoire contraint. La consolidation des flux, la planification des livraisons et le développement de parkings relais pour la cyclologique contribuent à réduire la circulation et les nuisances en centre-ville, mais demeure la question des conflits d'usage de l'espace public. InterLUD, le programme lancé en 2021, a permis de créer une feuille de route pour une logistique plus durable, intégrant l'e-commerce, la transition énergétique et la concertation avec les acteurs locaux. Un travail est nécessaire sur l'administration publique, pour étudier comment elle consomme et achète, pour qu'elle soit exemplaire.

Grenoble a accueilli en mai des assises de la logistique urbaine pour rencontrer les acteurs et valoriser quelques actions.



**Laetitia Dabanc**, directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel, directrice de la chaire Logistics City, a insisté sur l'importance des données mais aussi de la formation pour permettre aux collectivités de planifier efficacement. Les collectivités ont des moyens d'agir, comme dans le CGCT, mais n'utilisent pas suffisamment les outils disponibles. De plus, beaucoup de règles ne sont pas correctement appliquées en France. Elle a évoqué des exemples étrangers de bonnes pratiques, comme un nouveau design urbain de grandes aires de livraison flexibles à New York et Barcelone, et l'usage de données anonymisées de circulation pour modéliser les flux de poids lourds et évaluer les bilans CO2. La région de Bruxelles a ainsi beaucoup de données à sa disposition pour étudier ses flux internes, ce que les villes françaises n'ont pas vraiment car elles ont moins de technologies liées au contrôle de la circulation et du stationnement que la moyenne des villes européennes.



**Christophe Ripert**, vice-président d'Afilog a rappelé que le marché foncier traverse une phase de tension : hausse des taux, pression foncière, durcissement réglementaire. L'immobilier logistique urbain reste un marché de niche, soumis à la pression foncière et réglementaire. La densification et la rénovation des entrepôts existants sont essentielles pour répondre à la demande future, mais beaucoup de projets subissent des recours. La clé de cette coopération public-privé est la planification conjointe. La collectivité a un rôle important dans la définition du cadre. Les acteurs professionnels de l'immobilier sont là pour investir et innover, et trouvent des solutions. Trois priorités se dégagent : permettre de localiser les hubs ou les bâtiments au plus près des bassins de vie, décarboner les bâtiments et les flottes, mutualiser les espaces car les espaces sont rares. Dédier un espace à une seule fonction peut être un gaspillage.

**Jonathan Sebbane**, directeur général de **Sogaris**, a souligné l'état catastrophique de l'immobilier logistique : la demande a fondu d'un cinquième par rapport à l'année passée où elle avait déjà fondu d'un quart par rapport à la précédente. C'est une injonction puissante à travailler différemment. Nous sommes dans un moment où la coopération est devenue centrale. Une stratégie immobilière et foncière cohérente est nécessaire, possible en adaptant les sites aux besoins locaux et globaux, en intégrant les nuisances environnementales et en favorisant la mixité des usages pour maximiser l'emploi et réduire les risques pour les investisseurs. Il a rappelé que la multimodalité ferroviaire et fluviale est complexe mais essentielle pour massifier les flux et réduire les distances parcourues, et a souligné l'importance de renforcer la souveraineté logistique nationale. Les pays logistiquement forts ont des entreprises nationales fortes.



## Climat, géopolitique : la logistique, acteur de la résilience

**Gérard Mestrallet**, Envoyé spécial du Président de la République pour l'IMEC (*India Middle East Europe Economic Corridor*), a expliqué l'objectif de cette nouvelle route logistique et commerciale, aux enjeux géopolitiques et économiques conséquents. L'IMEC vise notamment à diversifier les chaînes d'approvisionnement de l'Europe, et à renforcer les échanges commerciaux, énergétiques et numériques entre les pays concernés.

Ce projet dont les investissements sont estimés à 500 milliards de dollars implique de multiples secteurs et offrira des opportunités pour les entreprises françaises, notamment à Marseille, dont le port se positionne déjà pour accueillir des flux de marchandises, d'énergie et de données tout en développant des capacités de stockage et de transport pour l'hydrogène vert. L'Inde et les pays du Golfe ont en effet des possibilités d'importation importantes en matière d'énergie verte, requérant un projet d'ampleur tel que l'IMEC. G. Mestrallet a la volonté de tenir informées les entreprises françaises des évolutions et futures opportunités de ce projet. Plusieurs réunions ont déjà été menées pour informer les acteurs concernés, et les entreprises intéressées sont invitées à se signaler si elles souhaitent être associées à l'avenir.





**Pascal Le Guevel**, CEO de l'océan, l'aérien et douane, CEVA, a rappelé que les crises récentes ont montré combien la logistique est stratégique pour l'économie. Les logisticiens ont été au rendez-vous pendant les dernières crises et ont approvisionné le monde. Il a détaillé les solutions mises en place pour maintenir la résilience des chaînes d'approvisionnement, anticiper les déséquilibres et réduire l'impact des perturbations. Cela passe notamment par la mise en place d'équipes dédiées à la gestion des crises, les retours d'expérience des crises passées et la mise en place de plans de continuité d'activité (PCA).



**Le général Feola**, commandant le centre de soutien des opérations et des acheminements (état-major des armées), a souligné que la base industrielle privée joue un rôle indispensable pour la projection militaire. Le contexte est celui de la résurgence d'un conflit de haute intensité sur le territoire européen. Il faut donc se préparer à une projection en Europe et notre sol qui sera un territoire de transit pour les alliés. Cet état de fait met en évidence l'importance de la diversification des moyens, de la multimodalité et de l'innovation numérique pour assurer la continuité des flux en cas de crise et garantir la souveraineté nationale. Un conflit en Europe engrangerait une forte concurrence entre alliés dans l'utilisation des moyens logistiques, ce qui requiert une base industrielle consciente de ses responsabilités et mobilisée.

**Sarah Amri**, membre du directoire en charge des finances et de la stratégie, port de Marseille-Fos, a insisté sur l'importance stratégique des grands ports maritimes comme Marseille. Elle a présenté les travaux de ce port pour accroître la résilience face aux risques climatiques et géopolitiques, en développant les infrastructures portuaires, en diversifiant les activités et en renforçant la logistique multimodale. Trois axes sont portés : accroître les connaissances des risques ; mener des travaux massifs sur les digues, très importantes pour les ports ; conduire des investissements importants sur les infrastructures. Elle a insisté sur l'importance de la souveraineté numérique, en associant les acteurs universitaires et industriels au développement d'un hub numérique intégré, et sur la planification foncière pour accueillir les industries vertes et réduire l'artificialisation des sols dans le contexte du zéro artificialisation nette.

**Marie Lebec**, députée des Yvelines, a rappelé que la filière logistique, fortement exposée aux crises récentes, a besoin d'un cadre politique stable afin de permettre aux entreprises de planifier sereinement leurs investissements et leur transition écologique. Elle a souligné les difficultés liées à la loi Climat et résilience, aux ZFE ou encore au ZAN, tout en insistant sur la nécessité de soutenir les PME via la commande publique. Selon elle, la simplification des normes et le renforcement de la souveraineté européenne constituent des leviers essentiels pour bâtir une logistique résiliente et compétitive face aux crises et aux mutations rapides du secteur. Elle estime que la France comme l'Union européenne doivent savoir résister aux fluctuations politiques qui remettent en cause la transition écologique. Enfin, elle a rappelé que la filière logistique est un acteur majeur de la souveraineté et de l'attractivité de la France.

## La logistique, piler d'une économie en transformation

**Lucie Muniesa**, Directrice du Développement Durable et des Affaires Institutionnelles, **PAPREC**, a présenté les enjeux de logistique qui sont au cœur du modèle du groupe et ses avancées pour une logistique plus durable. Elle a détaillé les plans d'action déployés pour réduire l'empreinte carbone des transports de déchets et de matières issues du recyclage : électrification des parc de véhicules, avec des exemples de collectes de déchets ménagers réalisées avec des flottes électriques, en partenariat avec les collectivités concernées ; le recours à des carburants alternatifs ; l'éco-conduite et l'optimisation des tournées, mais aussi le report modal du routier vers le maritime et le fluvial que le groupe cherche à développer. Elle a insisté sur l'importance de penser la logistique dans sa globalité, en optimisant les flux à tous les niveaux grâce à un maillage territorial pertinent pour répondre aux enjeux de massification. Selon elle, cette transition écologique est un levier d'efficacité et de compétitivité.

**Jérôme Rouge**, président de la **Fabrique de la Logistique** a présenté le programme Marguerite, porté par la Fabrique de la Logistique, qui accompagne les artisans et commerçants confrontés aux difficultés de circulation et de stationnement en centre-ville. Grâce à ce programme, un tiers des projets ont été transformés en solutions opérationnelles concrètes, permettant d'améliorer la fluidité des livraisons et de soutenir le commerce local tout en optimisant l'usage de l'espace urbain. Il a insisté sur l'importance de créer un dialogue constant entre les collectivités et les acteurs privés pour adapter les solutions aux besoins réels des entreprises.

**Fabrice Gachon**, Directeur général d'**Europa Courses**, a mis en lumière les pressions économiques qui pèsent sur les PME de la logistique, déjà fragilisées par des marges réduites et confrontées à des attentes fortes de la part des donneurs d'ordre et des consommateurs pour des livraisons rapides. Il a rappelé que la clé pour leur permettre de s'adapter réside dans une stabilité réglementaire et une vision à long terme, indispensable pour planifier investissements et stratégies opérationnelles.



**Romain Thénard**, directeur supply chain, **Autodistribution**, a insisté sur le vieillissement du parc automobile et les défis liés à l'électrification des véhicules. Il a présenté des outils numériques innovants, tels que des portails permettant aux garagistes et aux entreprises de planifier l'entretien, l'approvisionnement en pièces et la distribution urbaine, et d'optimiser les flux selon le type de marchandises transportées. Pour lui, l'adaptation des schémas logistiques urbains est indispensable afin de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité opérationnelle.



## Concilier performance et responsabilité

**François Bottin**, directeur du digital et de la technologie, **Geodis**, a partagé l'expérience de son entreprise en matière de gouvernance des données et d'IA. Avec un écosystème SI très fragmenté, le groupe a centralisé les données pour construire une plateforme unique, sécurisée et fiable, afin de mieux piloter la performance et d'intégrer l'IA de manière souveraine. Il a insisté sur la nécessité d'un langage commun et de standards de qualité des données pour permettre à l'IA d'apporter une réelle valeur ajoutée, notamment dans la planification et la coordination logistique, tout en garantissant la sécurité et la confidentialité.



**Adrien Duruisseau**, directeur des opérations, **Atoptima**, a expliqué comment son entreprise optimise la planification des entrepôts et des transports grâce à l'IA décisionnelle, en exploitant les leviers de performance opérationnelle d'un système existant. Les solutions développées permettent, entre autres, d'organiser le chargement 3D des véhicules et leurs tournées, d'anticiper la transition vers une flotte électrique et d'optimiser l'organisation des flux en entrepôt. Selon lui, ces outils d'IA contribuent à réduire les coûts, l'énergie consommée et l'espace nécessaire, tout en rendant pérennes et attractifs des modèles logistiques durables, jusqu'ici jugés trop contraignants ou coûteux.



**Tristan Bourvon**, coordinateur Logistique et Transport de Marchandises à l'Ademe, a rappelé que la faisabilité technique de l'électrification des transports est démontrée, mais que la massification et la mutualisation sont indispensables pour que le passage à l'action soit économiquement viable. Il a insisté sur l'importance de réduire les emballages et de développer des réseaux de transport électrique longue distance en Europe. Comme illustration, il a mentionné le projet ECTN (European Clean transport Network) : le but est d'avoir un meilleur taux de rotation des camions électriques, permettant aux chauffeurs de rester plus proches de chez eux, tout en baissant le coût sur les segments de transport au-delà de 600-700km.



**Romain Canler**, directeur général, Agence du don en nature, a présenté le travail de cette association de solidarité logistique. Son rôle consiste à collecter, trier et redistribuer des produits non alimentaires de première nécessité via des partenaires associatifs et des entreprises d'insertion. L'association s'efforce de concilier efficacité logistique, impact social et impact environnemental, en utilisant notamment le fret ferroviaire et en optimisant les flux pour répondre aux besoins imprévisibles des bénéficiaires. Il a insisté sur la nécessité de soutenir financièrement ces initiatives et de favoriser le mécénat de compétences pour renforcer leur impact et assurer leur pérennité.



**Gérard Leseul**, député de Seine-Maritime, a insisté sur la nécessité de soutenir la souveraineté industrielle et logistique nationale, de stabiliser le cadre législatif et de simplifier la commande publique pour permettre aux acteurs de la filière de planifier et d'investir. La conférence Ambition France Transport a été utile et intelligente. Selon lui, il est urgent de discuter transports, logistique, mobilités, décarbonation des mobilités. Il faut penser aussi à la logistique rurale, semi-rurale, périurbaine.



# Conclusion de Thomas Courbe

**Thomas Courbe**, Directeur Général des Entreprises, a remercié les acteurs pour la mise en œuvre de la feuille de route lancée un an plus tôt, rappelant l'importance de la logistique pour l'attractivité des entreprises et la réindustrialisation, dans un contexte marqué par des défaillances et des aléas géopolitiques.

Sur la décarbonation, il a évoqué l'étude publiée à l'été 2025 sur les alternatives au diesel, reconnaissant que l'électrification sera longue et coûteuse mais soutenue par une offre française et européenne en progrès. La DGE accompagne cette transition avec d'autres administrations. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, les acquéreurs d'un poids lourd électrique bénéficient d'une aide à l'achat financée par le dispositif des certificats d'économie d'énergie, et le plafond du suramortissement fiscal a été supprimé. En parallèle, la DGE travaille à lever les freins opérationnels, notamment avec les assureurs : un travail est en cours sur la clarification des recommandations de ces derniers sur l'installation des infrastructures de recharge au sein des entrepôts logistiques.

Il a ensuite souligné l'enjeu de la territorialisation dans un contexte de raréfaction de la ressource foncière et de débat sur le ZAN. Il a indiqué que la DGE travaille à l'identification de pratiques territoriales inspirantes mises en place par des collectivités territoriales, dans l'objectif de les diffuser.

Le troisième axe concerne l'innovation, avec le programme d'accompagnement de start-up LogTech opéré avec France Logistique, et le lancement de l'appel à projets Logistique 4.0.

Enfin, il a indiqué entendre les inquiétudes liées aux débats parlementaires, comme la possible extension de la taxe TASCOT aux entrepôts, à laquelle la DGE est opposée, ainsi que les difficultés liées aux autorisations administratives. Une mission du Conseil d'État est en cours pour identifier des leviers d'accélération des recours. En parallèle, la DGE anime avec d'autres administrations un Groupe Contact dont l'objectif principal est de clarifier la réglementation là où il existe des difficultés d'interprétation. Ces travaux alimentent une FAQ ayant déjà apporté plusieurs réponses, notamment concernant les dérogations « espèce protégée ».

Il a conclu en soulignant l'importance centrale de la compétitivité pour la filière.





[www.francelogistique.fr](http://www.francelogistique.fr)