



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

FRANCE
NATION
VERTE >

Agir • Mobiliser • Accélérer

CILOG

4^e Comité interministériel de la logistique

DOSSIER DE PRESSE

| | |
|--|-----------|
| Éditorial | 4 |
| 2023, première année de mise en œuvre de la stratégie nationale de la logistique..... | 5 |
| Transition écologique..... | 7 |
| Accélérer l'électrification des poids lourds | 7 |
| Élaboration d'une stratégie nationale fluviale..... | 8 |
| Feuille de route décarbonation poids lourds | 8 |
| Mieux comprendre et outiller la gouvernance de la demande..... | 10 |
| Élaboration d'un scénario de référence de la demande de transport de marchandises 2030 et 2050 | 10 |
| Intégration des enjeux logistiques dans les travaux du Conseil national de l'industrie (CNI) et du Conseil national du commerce (CNC)..... | 10 |
| Tableau de bord de la logistique..... | 11 |
| Des outils pour planifier la logistique sur nos territoires..... | 12 |
| Bilan du déploiement des conférences régionales de la logistique..... | 12 |
| Charte d'engagements réciproques entre l'État et les membres de l'association AFILOG, acteur de l'immobilier logistique pour la performance environnementale et économique | 12 |
| Planification des capacités ferroviaires à moyen et long termes en vue d'accompagner la croissance de la part du ferroviaire dans les transports de marchandises | 13 |
| Politiques d'axes interportuaires et logistiques | 14 |
| Innovation | 16 |
| Appel à projet (AAP) Logistique 4.0..... | 16 |
| Création de la commission nationale de normalisation de la logistique..... | 16 |
| Contribuer à faciliter le passage frontière en France..... | 17 |
| Un calculateur grand public de l'impact CO2 des livraisons..... | 17 |
| Logistique urbaine | 18 |
| Accompagnement des stratégies logistiques urbaines des collectivités..... | 18 |
| Conditions de circulation et de livraisons | 19 |
| Publication du premier panorama des enjeux de la cyclologistique..... | 19 |
| Annexe 1: liste des lauréats de la seconde relève de l'appel à projets Écosystèmes de véhicules lourds électriques 2023..... | 21 |
| Annexe 2 : les 16 nouveaux lauréats de l'appel à projets Logistique 4.0..... | 29 |
| Annexe 2 : chiffres clés de la logistique 2022 | 32 |

| | |
|--|-----------|
| Annexe 3 : bilan 2023 de la mise en œuvre de la Stratégie nationale de la logistique pour faire de la France un territoire leader de la logistique durable..... | 36 |
| Annexe 5 : l'essentiel de l'étude la demande | 40 |

Éditorial



Agnès Pannier-Runacher
Ministre de la
Transition énergétique

La filière de la logistique est incontournable pour assurer notre réindustrialisation et notre indépendance. Sa transition énergétique est donc d'autant plus cruciale qu'elle sert celle de tous les autres secteurs. Après une année de mise en œuvre de la Stratégie Nationale Logistique, nous avons progressé sur nos objectifs en activant tous les leviers : optimisation des flux et du foncier, report modal, amélioration du remplissage des véhicules, éco-conduite, électrification des flottes et carburants alternatifs, décarbonation des entrepôts... Le gouvernement poursuit et amplifie son soutien avec une enveloppe renforcée pour l'électrification des poids lourds et l'installation de bornes au dépôt. Je salue la dynamique partenariale réaffirmée lors de cette quatrième édition du Comité Interministériel de la Logistique : tous les acteurs publics et privés doivent se mobiliser collectivement pour porter ensemble les investissements nécessaires à la transition.



Clément Beaune
Ministre délégué
chargé des Transports

Que de chemin parcouru ensemble en seulement quatre années ! La stratégie nationale de la logistique dont nous nous sommes dotés l'année dernière avance sur l'ensemble des 23 chantiers : électrification du parc de véhicule électrique, innovation, gestion de la logistique urbaine en ZFE, intégration des enjeux de rationalisation du foncier accompagnement de la réindustrialisation et de la politique du report modal. Nombreux sont les défis qui sont devant nous pour concilier résilience, souveraineté, compétitivité et transition écologique, mais je mesure la qualité du collectif, mêlant décideurs publics et privés, pour construire ensemble les solutions concrètes à nos nombreux défis.



Roland Lescure
Ministre délégué chargé
de l'Industrie

La filière logistique est un maillon indispensable à la réussite de notre stratégie de réindustrialisation verte, et fait face à de forts enjeux de sobriété foncière et énergétique avec des impératifs de décarbonation de son activité. Dans cette phase de transition écologique, la filière dans son ensemble, des donneurs d'ordre aux transporteurs en passant par l'immobilier logistique, pourra compter sur le soutien de l'Etat. Ce défi ne pourra être relevé que collectivement, en associant les pouvoirs publics et les professionnels pour travailler ensemble sur l'avenir du secteur. Le Comité interministériel de la logistique illustre la réussite de cette méthode avec des actions concrètes et concertées et qui a permis à la France de passer de la 16ème à la 13ème place du classement « Logistics Performance Index » établi par la Banque mondiale.

2023, première année de mise en œuvre de la stratégie nationale de la logistique



Depuis 2020, le Gouvernement a bien voulu associer FRANCE LOGISTIQUE aux travaux interministériels sur les activités du transport de marchandises et de la logistique et faire de notre association son interlocuteur de référence.

Ce nouveau CILOG intervient un an après la publication de la stratégie nationale logistique ; il en renouvelle l'importance et l'intérêt, dans le contexte de la réindustrialisation verte.

Pour réussir, la réindustrialisation et l'économie verte auront besoin de logistique. Pour renforcer la souveraineté économique et réduire notre empreinte carbone, la relocalisation des activités industrielles en France conduira à rapatrier les matières, composants et produits, ce qui créera de nouveaux besoins logistiques. Les grands chantiers d'équipements énergétiques (éoliennes, centrales nucléaires) visant à renforcer l'autonomie de la France devront aussi être soutenus par de puissantes organisations logistiques.

Le verdissement de l'économie et de nos modes de vie se traduit par de nouveaux schémas de distribution : l'économie circulaire, le recyclage, les circuits courts transforment aussi la manière de stocker et déplacer les produits.

Tout en contribuant au verdissement de l'économie, la filière du transport de marchandises et de la logistique, qui émet près de 10 % du CO₂ en France, doit réussir sa propre décarbonation. Le développement de l'intermodalité et la meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires seront nécessaires mais pas suffisants.

La décarbonation du transport routier devra s'amplifier. Elle est amorcée et elle requiert un dialogue étroit entre les pouvoirs publics et les acteurs économiques pour articuler les trajectoires, les incitations, les financements et les solutions techniques, à la fois pour les véhicules et les infrastructures de rechargement. La filière est mobilisée et vigilante, pour que la performance économique et la performance écologique aillent de pair.

Plus largement, la réussite des politiques de décarbonation passe par une approche globale des chaînes de valeur. Si les émissions du transport et de la logistique doivent évidemment être maîtrisées, elles doivent l'être au regard de leurs impacts sur la production nationale.

Cette discussion doit être globale. Je me réjouis que le dialogue ait commencé avec les grandes filières économiques, et dans le cadre de la planification écologique mise en place par le gouvernement, dans laquelle nous nous inscrivons.

La performance de ces nouvelles chaînes logistiques dépendra largement de leur maillage sur le territoire et de l'optimisation de leurs implantations. Un entrepôt éloigné des besoins génère davantage de transports et finalement plus d'émissions. Or, la pénurie d'entrepôts est une réalité qui commence à toucher certaines régions françaises. Le développement des restrictions de circulation dans les zones urbaines et leur disparité pose aussi la question du rapport entre la ville et la logistique.

Nous avons besoin d'approches collectives pour traiter ces défis. Les décideurs publics sont concernés à tous les niveaux, pour œuvrer à une véritable planification urbaine et territoriale, qui mette en cohérence les nouvelles contraintes sur l'utilisation du foncier, les réglementations locales et nationales et la recherche de performance des chaînes logistiques. Les clients-chargeurs des prestataires logistiques le sont également, pour mettre en place des organisations plus sobres et efficaces, en termes économiques et écologiques.

La filière logistique est mobilisée pour faciliter ce dialogue, accélérer sa propre modernisation et contribuer à celle de toute l'économie.

Anne-Marie Idrac,
présidente de FRANCE LOGISTIQUE

Transition écologique

Accélérer l'électrification des poids lourds

La transition vers l'énergie électrique des motorisations du parc roulant de poids lourds est un levier important de décarbonation du transport routier de marchandises. Cette transition est rendue possible par une offre industrielle de plus en plus abondante et performante. L'article 103 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a fixé à 2040 la fin de la commercialisation des véhicules lourds neufs utilisant principalement des énergies fossiles.

Au-delà de la réduction des émissions de CO₂ par an, l'électrification du transport de marchandises est également une opportunité pour notre économie de s'affranchir de sa dépendance aux hydrocarbures, mais aussi de développer une filière industrielle d'avenir en France grâce à la l'émergence d'un tissu industriel bien positionné sur la technologie électrique.

Cette transition requiert néanmoins des investissements importants de la part des transporteurs. L'Etat souhaite accompagner ces acteurs dans la durée, à travers notamment le dispositif de suramortissement fiscal mis en place en 2016 pour les véhicules de plus de 2,6 tonnes utilisant des énergies propres. La loi susmentionnée proroge ce dispositif jusqu'au 31 décembre 2030.

Le projet de loi de finances pour 2024 prévoit également l'élargissement de ce suramortissement au retrofit de véhicules lourds électriques.

Afin d'accélérer la conversion de la flotte, l'Etat a également lancé un appel à projets « écosystème des véhicules lourds électriques » doté de 60 M€ en 2023. Opéré par l'ADEME, ce dispositif permet notamment

de subventionner l'achat de poids lourds électriques jusqu'à hauteur de 150 000 € pour un tracteur routier de catégorie N3. Il a connu un fort succès avec au total 498 dossiers déposés sur les deux relèves.

La première vague d'instruction a permis de retenir 80 lauréats en vue de financer 661 véhicules lourds (dont 631 camions), générant 208 M€ d'investissements et permettant d'éviter environ 37 000 tonnes de CO₂ par an.

Les lauréats de la seconde relève ont été annoncés à l'occasion de ce CILOG. Au total, 122 lauréats ont été retenus souhaitant acquérir 412 véhicules lourds (dont 387 poids lourds), générant 157 M€ d'investissements et permettant d'éviter environ 20 440 tonnes de CO₂ par an.

Les nouveaux lauréats sont en annexe du présent dossier de presse.

Cette édition 2023 de l'appel à projets marque une vraie accélération de l'électrification du parc avec 1 073 véhicules financés, ce qui permet d'impulser une nette accélération à l'heure où seulement 661 poids lourds électriques sont en circulation. C'est aussi un signe de la maturité de l'offre industrielle avec une gamme de plus en plus étendue.

Le Gouvernement va poursuivre son travail d'accompagnement de la filière en 2024. Ainsi, **l'appel à projets sera reconduit avec une enveloppe dotée de 130 M€ en 2024**, soit sensiblement revue à la hausse pour répondre à la demande croissante.

Au-delà du prolongement de l'AAP, un travail est par ailleurs engagé avec les acteurs de la filière pour identifier de nouvelles mesures concrètes en vue de lever les freins

opérationnels et financiers à la transition vers les motorisations électriques des poids lourds.

En matière de décarbonation du transport de marchandises, les donneurs d'ordre ont un rôle évident à jouer. C'est pourquoi le Gouvernement demande aux services de l'Etat, en concertation avec les acteurs de la

filière, de travailler à un dispositif permettant aux donneurs d'ordre et en particulier aux chargeurs de participer, au-delà des engagements et initiatives existants, à l'effort collectif en faveur du verdissement des flottes, et de faire de premières propositions au printemps.

Élaboration d'une stratégie nationale fluviale

Le contrat d'objectif et de performance de Voies Navigables de France a permis un programme de travaux riche en 2023 avec une priorité à la régénération du réseau. Un avenant à ce contrat est signé ce 22 décembre pour accroître ses efforts.

S'agissant de la liaison fluviale Seine-Escaut, 2023 marque des avancées décisives sur le sol français avec la réouverture du canal à grand gabarit de Condé à Pommeroeul mais aussi les travaux de rescindement de l'Oise qui marquent le début du « creusement » du Canal Seine-Nord Europe, la poursuite des travaux de reconstruction des écluses de Méricourt après réception d'un premier sas prolongé et rénové.

La modernisation du secteur a été poursuivie notamment avec la publication décret en Conseil d'Etat portant mesures de simplification de la gouvernance de Voies navigables de France (VNF), le travail mené pour réformer la certification des bateaux en vue d'introduire des organismes de contrôle, l'accélération de l'objectif de verdissement de la flotte en particulier sur le bief parisien pour la cérémonie d'ouverture des jeux olympiques et paralympiques avec un héritage pérenne.

Pour compléter ces actions et atteindre les objectifs de la planification écologique, **l'Etat ambitionne de se doter en 2024 d'une stratégie nationale fluviale :**

Les travaux d'élaboration seront lancés début 2024 par le ministre chargé des transports et mobiliseront les acteurs publics et privés de l'écosystème sur les priorités suivantes :

1. Accroître la part modale du fluvial et compléter les mesures prises pour réussir l'objectif de passer de 2 à 3% à l'échelle nationale à l'horizon 2030 pour accélérer la décarbonation du transport de marchandises ;
2. Développer l'avantage écologique du secteur fluvial en accélérant la décarbonation des bateaux avec des technologies compatibles avec l'impératif de protection des ressources en eau ;
3. Renforcer le rôle de la voie d'eau au service de l'industrie et de l'aménagement du territoire et retrouver l'esprit Freycinet en agissant sur le plan économique et industriel, mais également par la standardisation des bateaux ;
4. Développer le transport de voyageurs et la logistique urbaine.

Feuille de route décarbonation poids lourds

L'atteinte des objectifs climatiques à échéances 2030 et 2050 va conduire à un besoin sans précédent d'investissements, d'évolution des modèles économiques et des

usages et d'un alignement des actions entre les acteurs publics et privés. Pour relever ces défis d'une ampleur inédite, l'article 301 de la loi Climat et Résilience, adoptée en août 2021,

prévoit l'élaboration de feuilles de route de décarbonation entre les pouvoirs publics et les secteurs les plus émetteurs afin d'impliquer ces derniers dans la déclinaison opérationnelle et la mise en œuvre de nos objectifs climatiques. Elles nourrissent les travaux de la planification écologique dont les premières orientations ont été annoncées le 22 mai par la Première ministre.

La proposition de feuille de route «véhicules lourds» a été présentée le 24 mai à Christophe BECHU, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Agnès PANNIER-RUNACHER, ministre de la Transition énergétique, Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des transports. Cet événement a été l'occasion pour la filière de présenter les principaux leviers de décarbonation identifiés pour permettre d'atteindre les objectifs climatiques de la France et d'échanger avec les ministres sur ces propositions.

Les constructeurs et les transporteurs de la filière des véhicules lourds ont souligné l'importance de s'appuyer sur plusieurs vecteurs énergétiques pour décarboner les poids lourds, les véhicules utilitaires légers, les bus,

les cars et les engins de chantier, en fonction de l'usage considéré.

A ce titre, les constructeurs ont souligné la disponibilité croissante d'une offre industrielle de motorisations alternatives, notamment concernant les poids lourds et les bus électriques. Les transporteurs ont exprimé la nécessité de continuer à agir pour accélérer la décarbonation, notamment en diminuant les surcoûts des motorisations alternatives ou encore en poursuivant le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électriques et de stations d'avitaillement, au dépôt et en itinérance.

D'autres leviers ont été proposés pour améliorer le report modal, l'efficacité énergétique ou encore les taux de chargement des véhicules, visant par exemple à augmenter la demande de transport décarboné en responsabilisant les chargeurs.

Les travaux et leur synthèse sont téléchargeables : <https://www.ecologie.gouv.fr/feuilles-route-decarbonation-des-filieres-plus-emettrices>

Mieux comprendre et outiller la gouvernance de la demande

Élaboration d'un scénario de référence de la demande de transport de marchandises 2030 et 2050

La connaissance de la demande de transport est essentielle pour piloter l'évolution du système logistique et en particulier sa décarbonation.

L'étude menée en 2023 par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère chargé des Transports montre que la demande de transport de marchandises en France pourrait augmenter d'environ 12 % à l'horizon 2050 (hors transit), sur la base d'hypothèses d'évolutions de la production industrielle. En particulier, la réindustrialisation et la décarbonation de l'industrie ont un impact sur les besoins logistiques.

Cette étude est une première étape : le chiffrage a vocation à être affiné et territorialisé. D'ores et déjà, cette étude fournit un cadre partagé, notamment avec les filières économiques. Le dialogue initié avec les filières ouvre des perspectives fructueuses pour identifier les leviers de décarbonation de la logistique, et donner des clés aux filières pour construire une vision globale de leurs émissions (production et logistique). Cette étude constitue à ce titre un pilier de la nouvelle stratégie nationale logistique arrêtée en décembre 2022.

Intégration des enjeux logistiques dans les travaux du Conseil national de l'industrie (CNI) et du Conseil national du commerce (CNC)

Le transport terrestre de marchandises doit activement contribuer à la décarbonation de notre économie. D'après la Stratégie nationale bas carbone, les émissions annuelles de CO₂ engendrées par les poids lourds doivent baisser de 10 MtCO₂ d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019 où elles s'établissaient à 30 MtCO₂, malgré une hausse tendancielle de la demande.

L'atteinte de cet objectif passe notamment par la mise en œuvre de certains leviers identifiés dans la feuille de route de décarbonation de la filière « Véhicules lourds » qui sont au moins partiellement à la main des donneurs d'ordre : modération de la demande,

massification, report modal et optimisation des flux (taux de chargement, fréquences de livraison, optimisation de l'emplacement des entrepôts).

La transition écologique du secteur de la logistique passe donc aussi par un travail commun avec ces donneurs d'ordre des filières industrielles et commerciales. Cette collaboration est d'autant plus importante compte tenu de l'impact attendu du développement d'une industrie verte sur les besoins en matière de transport et d'entreposage.

Il convient donc de concevoir une gouvernance partagée avec l'ensemble des parties prenantes (transporteurs, donneurs d'ordre,

personnes publiques, constructeurs) afin de mieux appréhender les évolutions à l'œuvre au sein des chaînes d'approvisionnement et de distribution, d'anticiper les besoins futurs et de faciliter les échanges autour des enjeux de la transition écologique.

A cette fin, un groupe de travail dédié a été lancé sous l'égide du Conseil National de l'Industrie (CNI) avec la participation de représentants de six contrats stratégiques de filière (agroalimentaire, chimie et matériaux, construction, mines et métallurgie, mode et luxe, santé), de chargeurs (AUTP) et de transporteurs (OTRE, TLF). Ce groupe de travail, piloté par la direction générale des entreprises (DGE), la DGITM, France Logistique et l'Ademe a adopté un programme de travail structuré autour des axes suivants : animation

d'un espace de dialogue et de diffusion d'informations et d'outils ; l'optimisation de l'organisation de la logistique ; le développement des modes massifiés (fluvial et fret ferroviaire) et la décarbonation du transport routier.

En 2024, ces travaux seront étendus aux sujets de la digitalisation et de la standardisation des données afin de faciliter les échanges entre prestataires et donneurs d'ordre, l'identification des besoins en foncier logistique, l'optimisation de leur emplacement et la résilience des chaînes logistiques et des infrastructures nationales dans un contexte de changement climatique. Le secteur du commerce sera également davantage associé aux travaux avec un groupe de travail « logistique » sous l'égide du Conseil National du Commerce.

Tableau de bord de la logistique

La DGITM et la direction générale des entreprises (DGE) du ministère de l'Économie et des Finances, ont confié à l'Université Gustave Eiffel (UGE) le soin de produire un tableau de bord national de la logistique et d'animer un réseau d'observation de la logistique.

Ce travail avec l'UGE permettra :

- L'amélioration continue de ce tableau de bord, en intégrant des éléments relatifs au patrimoine logistique, aux filières et aux territoires,
- La mise en œuvre d'un dispositif de suivi des politiques publiques, conduisant à la collecte et/ou la construction d'indicateurs pertinents permettant d'évaluer l'avancement de la stratégie nationale logistique comme de celle relative à la planification écologique,

- La production de notes de synthèse, valorisant notamment les dispositifs d'observation et de suivi des politiques publiques précédemment évoqués,

- L'animation d'une communauté des parties prenantes, contribuant à la fois à l'amélioration continue de l'observation de la logistique et des politiques publiques y afférant, mais nourrie également des productions et résultats obtenus, notamment l'organisation d'un séminaire national sur l'observation de la logistique dont la seconde édition se tiendra le 7 décembre 2023.

L'annexe 2 présente la synthèse du tableau de bord national produit sur la base des données 2022.

En savoir plus : [site de l'observatoire national de la logistique](#)

Des outils pour planifier la logistique sur nos territoires

Bilan du déploiement des conférences régionales de la logistique

En 2023, toutes les régions métropolitaines ont pu tenir au moins une première conférence. Pour cette première génération de conférences régionales de la logistique (CRLOG), le préfet de région devait définir en lien avec le président du Conseil régional le format le plus adapté pour ces conférences et ses modalités d'organisation : présidence, acteurs réunis, enjeux de logistiques retenus en fonction des dynamiques territoriales et des collectivités volontaires pour nourrir notamment les volets logistiques des nouveaux SRADDET en cours de concertation. Les conférences ont été l'occasion de présenter un panorama des enjeux de logistique de la région, en termes notamment de besoins économiques et de disponibilité foncière. Elles ont permis de partager une vision entre acteurs institutionnels et économiques et pour les régions les plus impactées par les enjeux de logistiques d'arrêter une feuille de route pérenne. La Région Grand Est, par exemple, qui a pu s'appuyer sur un observatoire régional dédié très vivant, est en mesure de pérenniser sa gouvernance associant les acteurs publics et privés à l'instar des axes Seine, MeRS et Nord.

En 2024, l'instruction aux préfets du 21 octobre 2021 portant sur l'organisation des

CRLOG sera actualisée pour préciser les actions de suivi pouvant être mises en place par la suite pour capitaliser sur les résultats obtenus lors de la première série de ces conférences : mise en réseau des porteurs, organisation des retours d'expérience, échange de bonnes pratiques. Les territoires les plus avancés sur le sujet seront encouragés et accompagnés en vue de structurer leur démarche sous forme d'une feuille de route précisant les actions collectives prioritaires à mener en fonction des spécificités de chaque territoire.

Dans la continuité des missions nationales liées aux ambitions de réindustrialisation des territoires, dont le rapport « stratégie nationale de mobilisation pour le foncier industriel » remis au gouvernement en juillet, une impulsion sera donnée pour lancer des travaux de caractérisation des besoins en matière de foncier industriel et logistique pour soutenir cette politique de réindustrialisation. Dans ce cadre, la DGE veillera en lien avec CCI France à définir les modalités permettant une implication accrue des CCI dans l'identification du foncier industriel et logistique disponible dans le cadre opérations nationales pour 2024 demandées par la tutelle.

Charte d'engagements réciproques entre l'État et les membres de l'association AFILOG, acteur de l'immobilier logistique pour la performance environnementale et économique

Une charte d'engagement a été signée en 2021 par le Gouvernement et certains acteurs de l'immobilier logistique pour une durée de

six ans. A l'occasion du CILOG 2023, trois acteurs ont rejoint la démarche, portant à 59 le nombre total de signataires.

Les entreprises signataires s'engagent à mettre en œuvre des actions ambitieuses,

précises et quantifiables afin de proposer des entrepôts performants sur le plan environnemental, pertinents sur le plan économique et à même de répondre aux besoins des territoires en termes d'immobilier logistique.

Sur la base d'une étude de 32 projets antérieurs à la signature de la charte et de 69 projets postérieurs à cette signature, il est possible de tirer les enseignements suivants :

- 90% des projets de nouveaux entrepôts prévoient de couvrir la moitié de leur toiture par des panneaux photovoltaïques (vs. 60% auparavant),
- 93% des projets réinfiltrent l'eau pluviale au plus près de leur lieu de chute (vs. 64% auparavant),
- 91% des projets préservent la végétation autour du bâtiment et des voiries (vs. 80% auparavant),
- 99% des entrepôts ont mis ou vont mettre en place des dispositions pour accueillir plus de biodiversité sur les bâtiments notamment via la réalisation d'étude pour optimiser le potentiel de biodiversité, la plantation de haies champêtres dans la continuité de la trame verte locale et l'intégration de refuges pour la faune (vs. 86% auparavant).

En parallèle, l'État accompagne leurs efforts en facilitant l'accueil et la bonne intégration de ces entrepôts dans les territoires. Si les délais d'instruction sont globalement stables depuis 2020, la procédure totale a tendance à s'allonger du fait d'une augmentation notable

du taux de dossiers faisant l'objet de demandes de pièces complémentaires.

Pour éviter les points de blocage dans les procédures d'instructions, des travaux ont été engagés au sein d'un groupe de contact réunissant les professionnels et les administrations concernées. Leur objectif est, d'une part, de clarifier le droit applicable aux porteurs de projets et d'apporter des réponses aux interrogations précises remontées par les professionnels de la logistique, et d'autre part, d'identifier les leviers permettant d'améliorer la qualité des dossiers et faciliter l'instruction. A titre d'exemple, une analyse a été menée en 2023 sur la compatibilité de certains dispositifs de traitement des eaux usées avec le cadre réglementaire.

En 2024, les travaux menés dans le cadre de la charte se poursuivront, notamment dans le cadre de sa territorialisation avec comme objectif de contribuer à l'optimisation du foncier logistique et industriel en accord avec les politiques d'industrialisation élaborées dans le cadre de la loi industrie verte, portée par Bruno Le Maire et Roland Lescure.

En complément, une partie des membres de l'AFILOG travaillent avec la DGITM et le Service des Données et Etudes Statistiques du pôle ministériel en vue de publier à nouveau des statistiques dès 2024 pour moderniser et actualiser les données de l'atlas des entrepôts.

Planification des capacités ferroviaires à moyen et long termes en vue d'accompagner la croissance de la part du ferroviaire dans les transports de marchandises

En 2023, en lien avec la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire (SNDFF), chacune des 8 régions ferroviaires a tenu dans le cadre d'une Plateforme services et infrastructures territoriale, sous la présidence de l'Etat, représenté par les inspecteurs de l'IGEDD, et le pilotage technique de SNCF Réseau, un travail de planification territorial des

capacités à 5 et 10 ans. Ces travaux doivent permettre de coordonner les besoins de capacité de l'ensemble des utilisateurs du réseau ferré national (voyageurs, marchandises, travaux/maintenance) avec pour objectif d'optimiser son utilisation et d'identifier les développements nécessaires à l'augmentation des trafics. La structuration de capacité réservée

aux services de fret ferroviaire, notamment dans les trames 2 heures, initiée par ce travail a pour objectif de mieux sécuriser l'exécution des services existants et d'identifier la capacité nécessaire à l'accompagnement de l'augmentation de la part modale du fret ferroviaire.

En septembre 2023, une Plateforme nationale fret, pilotée par l'Etat en lien étroit avec la SNDFF, a été mise en place. Cet outil doit permettre de participer à l'identification, la coordination et la sécurisation des besoins capacitaires des services de fret ferroviaire long parcours en lien étroit avec le travail des Plateformes territoriales.

En 2024, doivent aboutir deux exercices stratégiques majeurs prévus par la SNDFF ;

- Le schéma directeur national du transport combiné (mesure 46) dont l'objet est d'identifier et planifier, en lien étroit avec l'ensemble des acteurs, les renforcements de niveau de performance et d'adéquation aux besoins

des infrastructures dédiées au transport combiné en France et les besoins de création de nouveaux terminaux ou d'extension/moderniser les terminaux existants aux horizons 2030/2040 dans l'objectif d'accompagner l'augmentation substantielle des trafics prévue par la SNDFF.

- La stratégie d'aménagement du réseau ferré national pour le transport des semi-remorques (mesure 53) dont l'objet est d'identifier et mettre en œuvre les mesures de court et moyen terme permettant de faciliter le transport des semi-remorques par le rail ainsi que de planifier, sur les axes prioritaires, les projets et programmes d'augmentation du gabarit.

Une coordination étroite est prévue entre ces deux démarches et le travail de la Plateforme nationale fret afin notamment de prendre en compte les besoins capacitaires supplémentaires liés à ces développements.

Politiques d'axes interportuaires et logistiques

Une ambition stratégique pour le développement de l'axe Méditerranée Rhône-Saône

A la suite de l'intervention du Président de la République sur le port de Marseille le 27 juin 2023, une mission a été confiée au ministre délégué chargé des transports pour établir, d'ici la fin de l'année, des propositions concrètes afin de renforcer la gouvernance de l'axe dans l'objectif de développer le transport massifié (notamment fluvial) sur le Rhône. Plusieurs scénarios de gouvernances sont étudiés avec l'ensemble des acteurs concernés (GPMM, CNR, VNF, etc.).

L'ambition stratégique du développement de l'axe consiste à mettre en place un projet d'aménagement global du corridor :

- un corridor logistique de Marseille à Lyon jusqu'à la Saône afin de rendre plus efficace la fluidité du passage de la marchandise vers les

hinterlands proches (Lyon) et lointains (Italie, Suisse, Allemagne) ;

- un cluster industriel et logistique décarboné, offrant des conditions d'implantation et de fonctionnement optimales le long de l'axe Rhône-Saône.

La préfète de région Auvergne Rhône Alpes, préfète coordonnatrice de l'axe préside par ailleurs le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe et conduit notamment des travaux en vue de réduire le surcoût des frais de manutention pour le fluvial par rapport au fer et à la route à Marseille, améliorer la fluidité du passage portuaire en déployant notamment l'usage de toutes les facilités douanières, faciliter l'accès au foncier et définir un schéma stratégique pour l'axe.

Un nouvel axe de coordination interportuaire et logistique en Grand Est.

Faisant suite à des travaux collaboratifs entre décideurs publics et privés dans le cadre de la conférence régionale de la logistique du Grand Est, la question de la structuration d'un nouvel axe est posée.

Une mission de préfiguration d'un nouvel axe a été confiée à la préfète de région Grand Est pour vérifier son opportunité et définir les modalités de gouvernance permettant de mettre en œuvre la feuille de route esquissée en conférence régionale de la logistique.

Innovation

Appel à projet (AAP) Logistique 4.0

Le développement d'une « logistique 4.0 » répond aux enjeux d'amélioration de la compétitivité de la chaîne logistique en France et de la maîtrise de son impact environnemental. L'objectif est de faire de la France un leader mondial des transports décarbonés et digitalisés. Cette ambition s'appuie sur une stratégie d'innovation en matière de numérisation, d'automatisation et de décarbonation porté par un écosystème national riche.

L'appel à projet « logistique 4.0 » opéré par l'ADEME illustre le soutien à cet écosystème. Ce dispositif s'inscrit dans le cadre de la stratégie d'accélération « Digitalisation et décarbonation des mobilités » du Programme France 2030 du Gouvernement.

Au total, 65 projets ont été déposés sur la période 2022-2023 à l'occasion des deux premières relèves de cet AAP, illustrant son succès et les attentes dans ce domaine avec la mobilisation de 126 partenaires. Au final, 30 lauréats ont été retenus qui bénéficieront d'un montant d'aide total de 68 M€, dont 35 M€ attribués à des acteurs émergents.

Dans le domaine de la décarbonation, les lauréats investissent notamment sur des projets relatifs à la massification des flux (mutualisation, fret ferroviaire) pour optimiser les taux

de remplissage des véhicules et les distances parcourues, ainsi que des projets relatifs à l'émergence d'une filière industrielle et servicielle au profit d'une logistique du dernier kilomètre moins émetteur de CO2.

En matière de numérisation, les lauréats portent essentiellement des projets dans le domaine de l'interopérabilité des données tout au long de la chaîne logistique, de la traçabilité des marchandises, ainsi que dans le domaine de l'optimisation et de la planification des flux avec un recours important à l'intelligence artificielle.

Les 16 nouveaux lauréats sont en annexe du présent dossier de presse.

Une nouvelle édition de l'appel à projets Logistique 4.0 sera lancée au premier semestre 2024, en mobilisant une enveloppe du programme France 2030 dédiée à cette action d'environ 20 M€.

La DGITM, la DGE et l'Ademe consulteront les professionnels durant le premier trimestre 2024 en vue d'élaborer un cahier des charges de la nouvelle édition de l'AAP qui sera publié au printemps.

Création de la commission nationale de normalisation de la logistique

Le comité ISO qui intéresse les professionnels mondiaux de la logistique a été créé officiellement cet été. Baptisé « Innovative Logistics » (ISO/TC 344) il est présidé par la Chine. Dans le secteur mondialisé de la logistique, il vient rappeler l'importance accordée par les acteurs à la fixation de standards communs.

Au niveau national, la DGITM et AFNOR ont donné le coup d'envoi, le 17 octobre 2023, des travaux français de normalisation volontaire en logistique.

Les futures normes volontaires s'écriront durant ces prochains mois. La nouvelle commis-

sion a le double objectif de définir une stratégie de normalisation logistique en 2024 et de suivre les travaux de normalisation volontaires à venir.

Ces travaux concerneront la compétitivité, la décarbonation, les enjeux du dernier kilomètre, la mesure des émissions de gaz à effet de serre, la construction d'un « dictionnaire », soutenant ainsi l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale logistique établie en 2022.

Contribuer à faciliter le passage frontière en France

La direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) conduit de nombreux chantiers de modernisation du passage de nos frontières pour améliorer la compétitivité administrative des opérations du commerce international en déployant et en modernisant de nombreux outils.

Modernisation de tous les services en lignes d'ici 2025

La DGDDI modernise l'ensemble des services en ligne qu'elle propose aux entreprises pour déclarer leurs marchandises à l'importation et à l'exportation. Ce chantier de refonte, engagé en 2022, se poursuivra par étapes jusqu'en 2025. L'objectif est notamment de proposer une solution applicative adaptée à chaque étape d'une opération d'importation ou d'exportation, de garantir la très haute disponibilité de ces solutions et d'aligner leur fonctionnement sur des standards européens harmonisés. Une attention particulière est apportée à l'accompagnement des entreprises dans cette transformation (réunions d'information périodiques, informations accessibles en ligne, plateformes de tests mises à disposition des entreprises, etc.).

Une feuille de route PCS/CCS en 2024

La DGDDI mène une réflexion sur ses interactions avec les outils PCS/CCS afin d'en améliorer le pilotage et favoriser une meilleure exploitation de leur potentiel. Cette réflexion devrait conduire à l'élaboration d'une feuille de route opérationnelle en 2024. Par ailleurs, elle participe activement aux travaux engagés sur la numérisation de certains axes fluvio-maritimes.

Déploiement de la plateforme FRANCE SÉSAME en cours d'achèvement

La plateforme numérique publique FRANCE SÉSAME, projet interministériel porté par la DGDDI et associant la DGAL et la DGITM, a été conçue et développée pour faciliter et fluidifier les importations de marchandises soumises à contrôles sanitaires et phytosanitaires depuis les ports et aéroports français. Déployée en novembre 2021 sur les grands ports maritimes du Havre, de Marseille et Dunkerque, FRANCE SÉSAME a fait l'objet de deux extensions géographiques en 2022 et en 2023, notamment sur de nouveaux sites aéroportuaires (dont Roissy et Orly), portant le déploiement du service numérique sur 16 ports et 14 aéroports. Avec la perspective d'extension au service DGDDI du port de Calais programmée pour la fin 2023, FRANCE SÉSAME atteindra ainsi une couverture quasi-totale du territoire.

Un calculateur grand public de l'impact CO2 des livraisons

L'ADEME, le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et le ministère de la Transition énergétique ont publié en avril 2023 une étude sur les impacts environnementaux de la logistique, des transports et des déplacements liés au

commerce en ligne. Cette étude met en évidence que les impacts environnementaux peuvent varier considérablement en fonction des moyens de transport utilisés (et de leur degré d'optimisation), de l'emballage

de transport et du comportement des consommateurs en termes de pratiques d'achat, de choix de mode de livraison et de solution de déplacement en cas de livraison hors domicile. Cette étude avait notamment été commandée et valorisée dans le cadre de la charte « pour la réduction de l'impact environnemental du commerce en ligne » co-pilotée par la DGE et le CGDD. En cours de refonte, les recommandations de l'étude figureront en tant qu'engagements de la nouvelle version de la charte et pourront ainsi être suivies par les entreprises signataires. Un référentiel d'évaluation quantitative des impacts environnementaux des chaînes logistiques a été établi. Sur la base de celui-ci, un outil de simulation de scénarios et d'évaluation de leurs impacts a été conçu (outil «ECEL»). Une version web

grand public de cet outil est en ligne depuis septembre 2023, pour que tout consommateur puisse mesurer l'impact carbone de la livraison d'un colis en fonction de ce qu'il commande et de la modalité de livraison choisie, et également recevoir des conseils pour réduire l'impact de la livraison. Une version web complète de l'outil ECEL, à destination des professionnels du secteur est à l'étude, et complète le travail de l'AFNOR Spec auquel la DGE a participé pour une harmonisation de l'information du e-consommateur sur l'impact environnemental de ses choix de livraison.

[Rapport et synthèse](#)

Simulateur grand public pour mesurer l'impact carbone de la livraison de colis : <https://impactco2.fr/livraison>

Logistique urbaine

Accompagnement des stratégies logistiques urbaines des collectivités

L'année 2023 a été l'année de la signature des conventions de nouveaux programmes de Certificats d'Economie d'Énergie (InTerLUD+, Cyclocargologie, Marguerite).

Le programme InTerLUD devient InTerLUD + et aidera 60 EPCI à déployer 120 actions en suivant un plan d'action partagé entre acteurs publics et privés. InTerLUD+ déploiera 4 nouveaux outils en plus des applications ZFE.green pour faciliter la recherche d'itinéraires en Zone à Faible Émission (ZFE) et Delivery Parc pour visualiser la disponibilité des aires de livraisons.

Les programmes Cyclocargologie et Marguerite ont signé leurs conventions en fin d'année 2023. Cyclocargologie permettra d'aider les professionnels utilisant les vélos cargo ou souhaitant déployer une offre vélo cargo une assistance pour trouver les conditions de la réussite. Marguerite va déployer des outils dans

6 métropoles pour aider la logistique des artisans et commerçants.

L'AAP CEE 2023 comportait un axe « Sobriété énergétique de la logistique et des mobilités en lien avec les ZFE. » Les lauréats seront prochainement annoncés.

En 2023, dans le cadre des travaux du Comité Technique de Liaison de la Logistique Urbaine des collectivités, la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme a produit un dossier sur les enjeux induits par la logistique en terme d'aménagement des territoires et expose des exemples d'outils de planification et de développement de la logistique à l'échelle régionale et intercommunale. Fondé notamment sur un travail en réseau entre agences d'urbanisme, acteurs de la logistique, associations de collectivités et services de l'Etat, cette publication a pour ambition de formuler des

orientations et leviers pour inscrire une planification urbaine durable de la logistique dans les politiques publiques.

<https://www.fnau.org/fr/publication/pour-une-logistique-decarbonee-et-mieux-acceptee/>

Conditions de circulation et de livraisons

Dans le cadre des travaux du Comité technique de liaison de la logistique urbaine des collectivités, le Groupement des autorités responsables des transports (GART) a conduit un vaste travail de diagnostic et d'écoute et a proposé une évolution réglementaire sur les aires de livraison.

Ces travaux, annoncés en CILOG 2022 ont été partagé avec le Comité technique de liaison de la logistique urbaine des acteurs économiques. La proposition d'évolution réglementaire consiste à faciliter le contrôle des aires de livraison pour améliorer leur disponibilité et réduire les livraisons en double file.

Le projet propose notamment de dépénaliser l'aire de livraison pour offrir à l'autorité chargée du stationnement d'y appliquer le régime d'une redevance d'usage, qui peut rester gratuite le temps d'un arrêt mais payante à un montant dissuasif sinon. Le projet propose également de rendre obligatoire l'utilisation d'un disque papier (comme en zone bleue – ou numérique – via une application). La dépénalisation permet également de permettre un usage mixte (voiture la nuit, livraisons le jour) et des tarifications différenciées suivant la motorisation (par exemple gratuit pour les véhicules électriques au-delà de 30 minutes).

Le CILOG a été l'occasion de saluer l'initiative et de décider d'un travail interministériel, sous l'animation de la DGITM, pour élaborer une proposition de texte expurgé des réserves juridiques pouvant être soumis à une consultation plus large associant les usagers de transports.

En 2023, la DGITM a lancé au 1er mars le déploiement progressif de la base de données nationale des arrêtés de circulation et des aires de livraison grâce à sa start-up DiaLOG. La base de données nationale intègre les réglementations poids lourds, les travaux, les arrêtés de circulation et notifications concernant les aires de livraison. La base de données est conçue pour être facilement intégrées par les calculateurs d'itinéraires.

En 2024, à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques, l'ensemble des arrêtés de circulation dédiés aux marchandises de Paris et de la petite couronne seront intégrés dans la base de données nationale DIALOG et exploitable par les logiciels d'itinéraires.

<https://dialog.beta.gouv.fr/>

Publication du premier panorama des enjeux de la cyclologistique

L'association « Les Boîtes à Vélo France » a publié fin septembre le premier panorama de la cyclologistique en France. Cette étude, soutenue par l'ADEME et le ministère de la transi-

tion écologique et de la cohésion des territoires, propose la définition suivante de la cyclologistique : « La cyclologistique est l'organi-

sation et la réalisation du transport de marchandises ou de biens pour le compte d'autrui, réalisées en cycle (vélo ou vélo-cargo).

Quelques chiffres clés issus du panorama :

Il y a 200 entreprises de cyclologistique dans 74 villes (hors activité courrier de La Poste et plateforme d'intermédiation)

Cela représente entre 2200 et 2400 emplois à temps plein et un chiffre d'affaires estimé entre 80 et 85 millions d'euros.

Au-delà des données, ce panorama intègre des préconisations pour les cyclologisticiens et les logisticiens qui travaillent avec eux.

Le panorama dote la nouvelle filière de la cyclologistique d'un document de référence

pour favoriser l'implantation de la cyclologistique là où elle apporte une valeur ajoutée pour renforcer la coopération entre cyclologisticiens et donneurs d'ordre, monitorer et partager les données de la filière ou amplifier les liens entre fabricants et cyclologisticiens pour optimiser le matériel.

La synthèse via <https://lesboitesavelo.org/observatoire/>

Le rapport complet via <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/6499-panorama-de-la-cyclologistique-en-france.html>

Annexe 1 : liste des lauréats de la seconde relève de l'appel à projets Écosystèmes de véhicules lourds électriques 2023

| LAURÉATS (catégorie N2>3,5t ET N3) | | | |
|---|---|--|----------------------------|
| Lauréat | Résumé du projet | Activité | Région |
| COVED - COLLECTES VALORISATION ENERGIE DECHETS – COVED | Location d'1 camion porteur et acquisition d'1 point de charge | Collecte de déchets (incinérables/encombrants/biodéchets) | Grand-Est |
| LES TRANSPORTS BLONDEL | Acquisition d'1 camion tracteur | Transport de marchandises | Hauts-de-France |
| COVED - COLLECTES VALORISATION ENERGIE DECHETS – COVED | Location de 2 camions porteurs et acquisition de 2 points de charge | Collecte de déchets (incinérables/encombrants/biodéchets) | Normandie |
| STAF | Acquisition de 3 camions tracteurs et 5 points de charge | Transport de marchandises | Grand-Est |
| COVED - COLLECTES VALORISATION ENERGIE DECHETS - COVED | Location d'1 camion porteur et acquisition d'1 point de charge | Collecte de déchets (incinérables/encombrants/biodéchets) | Hauts-de-France |
| LBN - LES BE-TONS NICOIS | Acquisition de 2 camions tracteurs | Livraison de granulats depuis une carrière | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| BARBERO TRANSPORTS | Location d'1 camion tracteur | Navette de produits frais entre un dépôt frigorifique situé aux Arcs (83) et des magasins situés dans les villes du département des Alpes-Maritimes, dont Nice | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| PROCTER & GAMBLE BLOIS | Acquisition d'1 camion tracteur | Transport de marchandises vers Tours et Langeais | Centre-Val de Loire |
| ALVI | Acquisition d'1 camion porteur et 2 points de charge | Poses, échanges ou enlèvements réguliers de bennes à déchets sur les chantiers de bâtiment situés dans la ZFE lyonnaise et sa première couronne | Auvergne-Rhône-Alpes |
| BOURGEY MONTREUIL EQUIPEMENT 3 | Acquisition de 7 camions porteurs et 1 camion tracteur | Livraison de magasins parisiens relais H, livraison presse Paris et petite couronne, livraison du magasin de | Île-de-France |

| | | | |
|---|--|--|----------------------------|
| | | bricolage situé place de la Madelaine à Paris et navettes de ramasse sur les 4 usines Arkema du Sud-Ouest de la France | |
| BOURGEY MON-TREUIL EQUIPEMENT 3 | Acquisition de 4 camions tracteurs | Navette de livraison depuis l'usine Bollhoff de La Ravoire vers son client dans le bassin Chambéry et livraison de pièces de chauffes eaux et flux de produits finis | Auvergne-Rhône-Alpes |
| BOURGEY MON-TREUIL EQUIPEMENT 3 | Acquisition de 6 camions tracteurs | Navette entre site de production et entrepôt de stockage | Auvergne-Rhône-Alpes |
| BOURGEY MON-TREUIL EQUIPEMENT 3 | Acquisition de 12 camions tracteurs | Livraison de denrées alimentaires dans un rayon de 150 km en Auvergne Rhone-Alpes | Auvergne-Rhône-Alpes |
| BOURGEY MON-TREUIL EQUIPEMENT 3 | Acquisition de 8 camions tracteurs | Tournée de ramasse de composant de pompe à Chaleur, livraison Grands Magasin – Printemps, navette entre site de production et entrepôt de stockage et navette de matériels de construction (béton, mortier, peinture, isolants, etc) | Auvergne-Rhône-Alpes |
| MINERIS FINANCE | Acquisition de 7 camions porteurs et 9 points de charge | Collecte de verre ménager, Communauté Urbaine du GRAND LYON | Auvergne-Rhône-Alpes |
| SOCIETE DES TRANSPORTS PREMAT | Location d'1 camion tracteur et acquisition d'1 point de charge | Livraison de boue issue des stations d'épurations | Île-de-France |
| PROVENCE DISTRIBUTION LOGISTIQUE | Acquisition d'1 camion tracteur et 3 points de recharge | Transport de marchandises au départ de Brignoles vers Nice et Toulon | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| GAUTIER FRET SOLUTIONS | Acquisition de 2 camions porteurs, 3 camions tracteurs et 6 points de charge | Livraison de marchandises en Bretagne | Bretagne |
| TRANSPORTS DUBOC | Acquisition de 2 camions tracteurs | Transport de conteneurs maritimes via la route | Normandie |
| ALVI | Location d'1 camion porteur et 1 point de charge | Collecte de déchets de la construction et du bâtiment | Auvergne-Rhône-Alpes |
| HERBRICH EXPRESS | Location de 3 camions tracteurs | Transport de marchandises diverses (matières premières, composants, produits semi-finis, articles de négoce et d'électroménager) | Grand-Est |
| TRANSLOG | Acquisition de 8 camions porteurs | Transport routier de marchandises à destination principalement de grands comptes du secteur du luxe | Île-de-France |
| TJR - RAVE | Acquisition de 2 camions tracteurs et 2 points de charge | Transport quotidien de marchandises au départ du site de Lyreco à Digoïn (71) proche du site de l'entreprise à Gueugnon pour des livraisons dans la Métropole de Lyon. | Bourgogne-Franche-Comté |
| PAPREC GRAND ILE DE FRANCE | Location de 9 camions porteurs et acquisition de 10 points de charge | Collecte et gestion de déchets dans la région Ile de France | Île-de-France |

| | | | |
|---|--|---|----------------------------|
| B.T.S. - BRE-TAGNE TRANSPORTS SERVICES | Location d'1 camion tracteur et acquisition d'1 point de charge | Transport de ciment en vrac entre Lafarge Saint Pierre La Cour(53) et Rennes (35) | Bretagne |
| JARDEL SERVICES S.T. | Acquisition d'1 camion tracteur | Transport de marchandises | Occitanie |
| GUISNEL DISTRIBUTION SAS | Acquisition d'1 camion porteur | Transport de marchandises | Nouvelle-Aquitaine |
| TER TRANSPORTS | Acquisition de 3 camions tracteurs et 4 points de charge | Transport de marchandises quotidien entre l'entrepôt logistique à Courthézon et les sites de DHL Express à Marseille et Montpellier. | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| TER TRANSPORTS | Acquisition de 6 camions tracteurs et 6 points de charge | Transport de colis, paquets et courriers | Auvergne-Rhône-Alpes |
| BEN ALI TRANSPORT | Location d'1 camion porteur, 4 camions tracteurs et acquisition de 5 points de charge | Livraison de produits frais dans Rungis et distribution en centre-ville | Hauts-de-France |
| TRANSPORTS PECH | Acquisition d'1 camion porteur et 2 points de charge | Transport de marchandises dans la région de Toulouse | Occitanie |
| ECOLOTRANS | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Transport de produits frais et alimentaires | Île-de-France |
| JARDEL SERVICES S.T. | Acquisition d'1 camion tracteur et 2 points de charge | Transport de marchandises | Occitanie |
| LAMBERT | Acquisition de 2 camions porteurs | Transport de courriers et colis | Normandie |
| IN'TER PECH | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Transport de marchandises | Île-de-France |
| SCHENKER FRANCE | Location de 60 camions porteurs, 6 camions tracteurs et acquisition de 72 points de charge | Transport de marchandises terrestres aussi bien pour le pré et post acheminement de l'Overseas (aérien et maritime) que pour le transport routier intrinsèque | France |
| TRANS-MIS | Location d'1 camion tracteur | Livraison de matériaux calcaire en semi-remorque au départ de St Jeoire | Auvergne-Rhône-Alpes |
| ALGORA ENVIRONNEMENT | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge (hors projet) | Transport de déchets solides | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| GENIN REIMS | Location d'1 camion porteur et acquisition de 2 points de charge | Livraison et enlèvement dans toutes la Métropole de Reims (Distribution Astre Palet System du Lundi au Vendredi hors jours fériés) | Grand-Est |
| RAVE AQUITAINE | Acquisition de 2 camions tracteurs et 2 points de charge | Transport quotidien de marchandises au départ des sites Airbus (31) et de ses sous-traitants situés dans l'agglomération toulousaine | Occitanie |

| | | | |
|--|--|--|----------------------------|
| SERMOOV | Location d'1 camion porteur | Livraison de matériel et matériaux de chantier sur la Métropole de Lyon et ses alentours | Auvergne-Rhône-Alpes |
| BARBERO TRANSPORTS | Location d'1 camion porteur | Navette de produits frais entre un dépôt frigorifique situé aux Arcs (83) et des magasins situés dans les villes du département des Alpes-Maritimes, dont Nice | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| GEFCO FRANCE | Acquisition de 17 camions porteurs, 2 camions tracteurs et 20 points de charge | Transport de marchandises | France |
| GARAGE COMBRONDE | Acquisition de 6 camions tracteurs et 6 points de charge | Livraison de marchandises sur Clermont-Ferrand et son agglomération | Auvergne-Rhône-Alpes |
| TRANSPRO FRANCE | Location de 3 camions porteurs et acquisition de 3 points de charge | Livraison de denrées alimentaires | Occitanie |
| GENIN REIMS | Location d'1 camion tracteur et acquisition de 2 points de charge | Activité de transfert de marchandises de produits finis entre l'usine de production et le site de stockage | Grand-Est |
| SOFATRANS | Location de 3 camions tracteurs et acquisition de 5 points de charge | Transport de marchandises | Auvergne-Rhône-Alpes |
| LLP - LL PARC | Acquisition de 9 camions tracteurs, 1 camion porteur et 6 points de charge | Transport de marchandises principalement dans le secteur agroalimentaire | Normandie |
| ETABLISSEMENTS GUILLON | Location d'1 camion porteur et acquisition d'1 point de recharge | Livraison de matériaux de construction | Auvergne-Rhône-Alpes |
| ENTREPRISE NOEL DURRUTY ET FILS | Location de 2 camions tracteurs, 1 camion porteur et acquisition de 3 points de charge | Transport de marchandises | Nouvelle-Aquitaine |
| TRANS QUALIT | Location de 2 camions tracteurs, 1 camion porteur et 1 point de charge | Transport de marchandises | Auvergne-Rhône-Alpes |
| SEVE - SOCIETE D'EXPLOITATION DES ETS J. VEYNAT | Acquisition de 4 camions tracteurs | Transport de marchandises | France |
| MARDI- TRANS | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Livraison de containers entre Fos sur Mer et Port Saint Louis du Rhône | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| TRANSPORTS BRANGEON | Acquisition de 2 camions porteurs et 2 points de charge | Transport de contenants entre les entreprises et les déchèteries | Nouvelle-Aquitaine |
| TSM - TRANSPORT SERVICE MESSAGERIE | Location d'1 camion porteur et acquisition d'1 point de charge | Livraison de pièces automobiles | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| EIFFAGE ROUTE CENTRE EST | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Transport de matériaux liés à la construction routière | Auvergne-Rhône-Alpes |

| | | | |
|---|--|---|----------------------------|
| TRANSPORTS PREVOST | Location de 5 camions tracteurs et acquisition de 6 points de charge | Livraison de maroquinerie | Île-de-France |
| SAUR | Location d'1 camion porteur | Evacuation et livraison de déblais et remblais pour les travaux | Auvergne-Rhône-Alpes |
| RAVE GRAND LYON | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Transport de marchandises alimentaires quotidiens entre Mâcon et la Métropole de Lyon | Bourgogne-Franche-Comté |
| TRANSCAN ECO CITY | Acquisition d'1 camion porteur | Livraison de marchandises du dernier kilomètre dans Nice | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| PAPREC GRAND-OUEST | Location d'1 camion porteur et acquisition d'1 point de charge | Collecte et gestion de déchets à La Riche | Centre-Val de Loire |
| FND - FRANCE NORD DISTRIBUTION | Location d'1 camion porteur et 1 point de charge | Livraison de produits alimentaires frais et surgelés | Hauts-de-France |
| LA FLECHE | Acquisition de 2 camions porteurs et 2 camions tracteurs | Transport de produits | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| AERO PISTE | Location de 25 camions tracteurs et acquisition de 27 points de charge | Service de transport de marchandises sur la plateforme Paris CDG | Île-de-France |
| HLBG | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Transport de marchandises | Normandie |
| HEPPNER SOCIETE DE TRANSPORTS | Location de 16 camions porteurs, 2 camions tracteurs et acquisition de 36 points de charge | Transport de marchandises | Grand-Est |
| FRANCE DISTRIBUTION | Location de 2 camions porteurs | Livraison de marchandises sous température dirigée | Île-de-France |
| GROUPE DANIEL | Acquisition de 3 camions tracteurs | Transport de marchandises | Nouvelle-Aquitaine |
| TRANSPORTS MILLO | Location d'1 camion porteur et acquisition de 2 points de charge | Collecte de déchets hospitaliers | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| RAVE PAYS DE LOIRE | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Activité de distribution de palettes dans l'agglomération Nantaise | Pays de la Loire |
| SOPITRA | Acquisition d'1 camion tracteur | Distribution de palettes dans l'agglomération Nantaise | Pays de la Loire |
| PAPREC GRAND EST | Location de 3 camions porteurs et acquisition de 4 points de charge | Collecte de déchets dans plusieurs régions et agglomérations | Auvergne-Rhône-Alpes |
| FRELENE TRANSPORT & LOGISTIQUE | Location d'1 camion porteur et 1 point de charge | Livraison de polystyrène | Île-de-France |
| RAVE PROVENCE | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Distribution de marchandises palettisées ou non quotidiennes entre Bernis et les départements limitrophes | Occitanie |
| HOUTCH TRANSPORTS | Acquisition d'1 camion tracteur | Transport de papier | Hauts-de-France |

| | | | |
|--|---|---|----------------------------|
| RAVE CENTRE LI-MOUSIN | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Distribution de produits d'emballage au départ d'une cartonnerie située à Bosmie l'Aiguille dans la région de Limoges | Nouvelle-Aquitaine |
| TRANSPORTS DEPAEUW | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Livraison de marchandises urbaines, principalement dans la métropole Lilloise | Hauts-de-France |
| GBA | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Collecte de granules de bois | Auvergne-Rhône-Alpes |
| TRANSPORTS JEAN LAURENT | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Livraison de marchandises dans Paris et livraison par grutage | Île-de-France |
| TRANSPORTS JEAN LAURENT | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Livraison de marchandises dans Paris et livraison par grutage | Île-de-France |
| BOUL'PAT ATLANTIQUE | Location d'1 camion porteur | Livraison de produits alimentaires frais et surgelés destinés aux professionnels des métiers de bouche | Pays de la Loire |
| TRANSPORTS ROLS | Location d'1 camion porteur et acquisition de 2 points de charge | Livraison de denrées alimentaires dans les magasins ALDI | Île-de-France |
| GROUPEMENT DE COOPERATION SANITAIRE BLANCHISSERIE INTERHOSPITALIERE DU JURA | Location d'1 camion porteur | Transport de marchandises | Bourgogne-Franche-Comté |
| SOLVALOR | Acquisition d'1 camion tracteur | Gestion des déchets in situ, via le transport de bennes inter-sites | Auvergne-Rhône-Alpes |
| T.M.T.A. - TRACTION MESSAGE-RIE TRANSPORTS DE L'ADOUR | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Transport de marchandises entre plateformes logistiques en région bordelaise | Île-de-France |
| TRANSPORTS P. FATTON | Location d'1 camion porteur et acquisition d'1 point de charge | Transport de marchandises en région lyonnaise | Auvergne-Rhône-Alpes |
| TRANS DISTRIBUTION | Acquisition d'1 camion porteur et 2 points de charge | Livraison de farine en sacs de 25 kg dans l'agglomération d'Aix-Marseille et environs | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| AXAL | Acquisition de 2 camions porteurs et 2 points de charge | Distribution spécialisée, axée sur la livraison du dernier kilomètre, et les transferts | Grand-Est |
| TRANSPRO FRANCE | Location de 3 camions porteurs et acquisition de 3 points de charge | Livraison de denrées alimentaires | Occitanie |
| RAVE GRAND LYON | Acquisition de 3 camions tracteurs et 3 points de charge | Transport quotidien de marchandises entre une usine de fabrication de matériels de chauffage et climatisation située à La Boisse (01) et ses sous-traitants situés dans l'agglomération lyonnaise | Auvergne-Rhône-Alpes |

| | | | |
|--|--|---|----------------------------|
| LOMAG | Location d'1 camion porteur et 2 camions tracteurs | Transport de marchandises | Nouvelle-Aquitaine |
| TRANSPORTS RACHET SARL | Location d'1 camion tracteur et acquisition d'1 point de charge | Traction portuaire de conteneurs | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| GBA | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Distribution de granulés de bois | Auvergne-Rhône-Alpes |
| ASPHALT | Acquisition de 2 camions porteurs | Livraisons journalières en ZFE parisienne | Île-de-France |
| ESCAFFRE PRODUCTION | Acquisition d'1 camion porteur | Livraison de produits bois | Occitanie |
| RAVE VAL D'OISE | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Distribution de marchandises (épicerie) | Île-de-France |
| BFT TRANSPORTS | Acquisition de 3 camions tracteurs et 3 points de charge | Transport intra-régional de marchandises | Auvergne-Rhône-Alpes |
| SAMSE | Acquisition de 2 camions porteurs | Livraison de matériaux pour construction, rénovation, travaux publics | Auvergne-Rhône-Alpes |
| LYRECO FRANCE | Location de 2 camions porteurs et acquisition de 2 points de charge | Livraisons de marchandises types fournitures de bureau et de services | Île-de-France |
| TRANSPORTS GALOT | Acquisition de 4 camions porteurs et 1 point de charge | Livraison de marchandises | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| PAPREC AUVERGNE | Location de 2 camions porteurs et acquisition de 2 points de charge | Collecte de déchets dans Clermont-Ferrand | Auvergne-Rhône-Alpes |
| ZANON TRANSPORTS | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Distribution urbaine et périurbaine sur l'agglomération grenobloise et distribution régionale entre deux dépôts Sassenage – Saint Priest | Auvergne-Rhône-Alpes |
| GLS-GOEVIA - GONZALEZ LOGISTIQUE SERVICES | Location de 2 camions porteurs | Transport de marchandises | Nouvelle-Aquitaine |
| TRANSPORTS FAURE | Location d'1 camion tracteur et acquisition d'1 point de charge | Approvisionnement en container de la base IKEA de La Feuillane | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| RAVE PARIS SUD | Acquisition d'1 camion porteur | Distribution quotidienne de marchandises d'alimentation animale entre la plate-forme logistique, Royal Canin à Mennecy et les clients distributeurs et vétérinaires situés dans la Métropole de Paris | Île-de-France |
| POLYTRANS SERVICE | Acquisition d'1 camion porteur, 1 camion tracteur et 1 point de charge | Transport de marchandises | Île-de-France |
| PAPREC NORD NORMANDIE | Location de 5 camions porteurs et acquisition de 8 points de charge | Collecte de déchets dans plusieurs régions et agglomérations | Hauts-de-France |

| | | | |
|--|--|---|----------------------|
| EIFFAGE ROUTE CENTRE EST | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Transport de matériaux liés à la construction routière | Auvergne-Rhône-Alpes |
| T.F.M. - EKLEO | Acquisition de 2 camions porteurs et 2 camions tracteurs | Activité de distribution régionale | Centre-Val de Loire |
| RAVE PARIS SUD | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Distribution de marchandises générale dans la métropole du Grand Paris | Île-de-France |
| SETD - BTL TRANSPORTS | Acquisition d'1 camion tracteur et 1 point de charge | Transport de marchandises | Hauts-de-France |
| CHAVIGNY TRANSPORTS ET TRAVAUX PUBLICS | Acquisition d'1 camion porteur et 2 points de charge | Mise en place et collecte de benne de tri des déchets sur Tours et ses environs | Centre-Val de Loire |
| ANDREZ BRAJON DUPONT EST | Acquisition d'1 camion porteur et 1 point de charge | Livraisons de matériaux dans l'agglomération de Nancy | Grand-Est |
| TPI TRUCK SOLUTIONS - TRANSPHARMA INTERNATIONAL TRUCK SOLUTIONS | Location d'1 camion tracteur et acquisition d'1 point de charge | Distribution sur des dépôts et acheminement de la marchandise chez des clients | Auvergne-Rhône-Alpes |
| JALLON SAS | Location d'1 camion porteur | Transport de produits alimentaires | Auvergne-Rhône-Alpes |
| CHARL'ANTOINE ALSACE | Acquisition de 3 camions porteurs | Livraison de meubles neufs | Grand-Est |
| NL TRANSPORT | Location de 2 camions tracteurs et acquisition de 2 points de charge | Livraison de l'usine vers le dépôt puis du dépôt vers le centre logistique | Normandie |
| FRIGO TRANSPORTS 91 | Acquisition de 1 camion tracteur et 1 point de charge | Transport de produits frais ou ultra frais | Île-de-France |

Annexe 2 : les 16 nouveaux lauréats de l'appel à projets Logistique 4.0

| Lauréats | Acteurs | Description synthétique | Région d'implantation |
|---------------|---|--|----------------------------------|
| BTP LOG 4.0 | IMMA FRANCE BALME CONSEIL CIMBA DIGITAL CONSTRUCTION | Le consortium vise le développement d'un outil de logistique d'approvisionnement et de réemploi mutualisé et multimodal pour les chantiers du BTP. Il vise également la mise en œuvre de centres de consolidation multimodaux afin de mutualiser les flux logistiques de plusieurs chantiers (diminution des coûts et des impacts environnementaux). | Ile-de-France |
| CARGO STATION | PICKUP SERVICES | Le consortium vise à développer et déployer des espaces de services pour les vélos-cargos afin d'améliorer et de contribuer à créer une filière dédiée à l'organisation territoriale de la cyclologistique en France. | Ile-de-France Hauts-de-France |
| CITYFLOW | BATAIL-LOG | Le projet vise à la mise en place de nouveaux schémas organisationnels pour assurer les livraisons pour les chantiers en zone urbaine. Le porteur de projet propose de réduire les flux de transports en zone urbaine par un système de massification des commandes, en favorisant le transport fluvial comme moyen de préacheminement et en utilisant des transports décarbonés pour assurer les derniers kilomètres. | Normandie |
| E.SWAP | ZEWAY BIRO France TIAMAT COURSIER.FR ECOLOTRANS | L'objectif du projet est de construire et d'optimiser un écosystème efficace de livraison du dernier kilomètre, exploitant les bénéfices de l'infrastructure de battery swapping et permettant notamment de lever les problèmes de la recharge et de l'autonomie, et de réduire le coût total de la mobilité (TCM - Total Cost of Mobility). | Ile-de-France |
| EXCALIBUR | GENERIX GROUP QBIT-SOFT | Le projet vise le développement d'un système digital élaboré de collecte et de traitement des données tout au long de la chaîne logistique et des différents acteurs en ayant recours à l'informatique quantique afin de traiter la complexité et de la multitude de données. L'emploi de cette technologie | Ile-de-France |

| | | permettra de repousser les limites des calculs d'optimisation actuels en matière de temps, d'impact carbone et de coûts. | |
|--|--|---|------------------------------|
| FAMA 5 | ADVEEZ | Le projet vise au développement d'une solution de gestion intelligente de flotte de véhicule et des opérations au sol dans le cadre d'opérations aéroportuaires. Ce système sera utilisé pour digitaliser, rationaliser, optimiser et automatiser l'utilisation des actifs dans différents secteurs : aéroportuaire, portuaire, plateforme industrielle. L'objectif est de limiter le surdimensionnement des flottes de 20 à 40%, d'optimiser leur utilisation et de diminuer significativement l'empreinte environnementale des flottes logistiques. | Haute-Garonne |
| Lauréats | Acteurs | Description synthétique | Région d'implantation |
| FFT | GETLINK | L'objectif du projet est de favoriser le fret ferroviaire transmanche en développant trois dimensions : un Cargo Community System (CCS) ferroviaire pour accélérer les démarches administratives, la création d'une nouvelle entreprise ferroviaire offrant un service de traction dans le tunnel, et le développement de nouveaux wagons compatibles avec le tunnel qui seront mis à disposition des chargeurs via une ROSCO (Rolling Stock Company - société de location de matériel roulant). | Hauts-de-France |
| GMF | DC BRAIN UNIVERSITE DE VERSAILLES SAINT-QUENTIN- EN-YVELINES | Le consortium vise à concevoir, développer et valider un jumeau numérique robuste modélisant la supply chain en intégrant des objectifs forts de décarbonation et les sources d'énergie décarbonées nécessaires au transport. | Ile-de-France |
| LOG-CLICK | GRUAU LAVAL ESTACA IMT K'RYOLE BEWEEL | L'objectif du projet consiste en la mise au point, l'expérimentation et l'acceptabilité de contenants modulaires connectés et interopérables, compatibles avec différents types de porteurs, pour des activités de logistique urbaine à rupture de charge réduite. | Bretagne Pays de la Loire |
| LOGISTICS FACTORY HAUTS-DE- FRANCE – AXE 1 | POLE EURALOGIS- TIC EVERYSSENS | Le projet couvre le développement d'une plateforme collaborative à destination des chargeurs (entreprises souhaitant faire transporter des marchandises) en optimisant les capacités des transports ferroviaires. Il s'agit de massifier les flux des transports ferroviaires (maximisation de la charge transportée à l'aller puis au retour : le feedback). | Hauts-de-France |

| | | | |
|---|---|---|------------------------------|
| LOGISTICS FACTORY HAUTS-DE-FRANCE – AXE 2 | POLE EURALOGISTIC CEA | Le projet couvre le développement d'une méthodologie répliquable permettant de mettre en œuvre un entrepôt plus efficient énergétiquement. En pratique, il s'agit de développer deux outils d'aide à la décision qui s'appuieront respectivement sur deux jumeaux numériques permettant de modéliser l'architecture énergétique d'un entrepôt neuf ou existant et l'impact énergétique de l'activité de l'entrepôt. | Hauts-de-France |
| LOWGIS-TICS | URBAN RADAR EMS VNF IAE PARIS SORBONNE | Le consortium vise à développer une solution numérique couvrant deux volets : 1) la compréhension de l'activité logistique du dernier kilomètre et de sa relation aux aires de livraison ; 2) le pilotage d'une gestion cohérente de la voirie dédiée à la logistique et d'une gestion dynamique des aires de livraison. | Grand Est |
| MDDMAT | NEOGLS MD SERVICE | Le projet vise à développer et expérimenter une solution de digitalisation des documents de transports de matériaux dangereux afin de valider une architecture internationale permettant aux différents acteurs de communiquer des informations réglementaires précises. | National |
| Lauréats | Acteurs | Description synthétique | Région d'implantation |
| RsR CARGO | MECAJET INDIGGO TECHNIFRANCE MGPS | L'objectif du projet est de développer un AGV (Automated Guided Véhicule), robot autonome de transport de charge qui permettra le chargement et déchargement automatisé des trains de fret sur des pôles d'échange « RsR Cargo ». Ces pôles d'échange seront complétés ensuite par le développement d'un wagon de fret motorisé et automatisé compatible avec les AGV. | Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| SMART GREEN PALLET | IBM FRANCE AUCHAN RETAIL LOGISTIQUE INEO-SENSE IPC SCHOELLER ALLIBERT | L'objectif du projet est le développement d'une palette intelligente recyclée et recyclable destinée à la chaîne du froid permettant la traçabilité digitale du flux de palette dans la chaîne de livraison selon 3 critères : température (filiale froid et frais), chocs et position géographique de l'emballage. | National |
| STIMUL | EASYMILE BALYO | L'objectif du projet est de concevoir, développer et démontrer en conditions réelles une flotte de véhicules autonomes (trois types de trois constructeurs différents) pour la logistique interne d'un site industriel ou d'un site logistique. | Auvergne-Rhône-Alpes |

Annexe 2 : chiffres clés de la logistique 2022

ACTIVITÉ DU TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES - Données SDES



Activité : 338 milliards de tonnes-kilomètres (t.km)
- 0,3 % sur un an / + 3,5 % sur 5 ans



FRET ROUTIER
PTAC > 3,5t ; ensemble du transport

296 milliards de t.km
Stable sur un an
+ 3,5 % sur 5 ans



FRET FERROVIAIRE
Ensemble du transport

35,3 milliards de t.km
- 9,3 % sur un an
- 9,1 % sur 5 ans



FRET FLUVIAL
Ensemble du transport

6,6 milliards de t.km
- 0,3 % sur un an
+ 3,5 % sur 5 ans

UNE ACTIVITÉ DE FRET ET D'ENTREPOSAGE QUI CONTINUE D'ÊTRE CRÉATRICE D'EMPLOIS - Données URSSAF



1,03 millions de salariés dans les entreprises ayant comme activité principale exercée le transport de marchandises et l'entreposage pour compte d'autrui, en France en 2022 (+ 0,6 % sur un an / + 5,2 % sur 5 ans)

442 000 salariés dans les entreprises ayant comme activité principale exercée le TRM (+ 0,1 % sur un an / + 11,9 % sur 5 ans)

UNE RÉDUCTION DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES DU FRET ET DE L'ENTREPOSAGE EN 2022 MAIS UNE DÉMOGRAPHIE D'ENTREPRISES DYNAMIQUE SUR LES 5 DERNIÈRES ANNÉES-

Données SIRENE



65 786 établissements créés en 2022 dans les entreprises ayant comme activité principale le transport de marchandises et l'entreposage en France

81 % des créations dans les autres activités de poste et de courrier

Etablissements créés dans le fret et l'entreposage : - 37 % sur un an / + 273 % sur 5 ans

UN CHIFFRE D'AFFAIRES DU FRET ET DE L'ENTREPOSAGE TOUJOURS EN CROISSANCE- Données INSEE



58,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires générés par les entreprises du transport terrestre de marchandises en 2021 (+ 11,4 % sur un an / + 0,3 % entre 2017 et 2021)

13,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires générés par les entreprises de l'entreposage français en 2021 (+ 14,9 % sur un an / + 18,5 % entre 2017 et 2021)

CHIFFRE D'AFFAIRES DES TRANSACTIONS D'ENTREPÔTS EN BAISSÉ DANS UN CONTEXTE DE RA-RÉFACTION DU FONCIER

Un volume de transactions d'entrepôts en baisse

3,9 millions de m² d'entrepôts
- 13,5 % sur un an / - 9 % sur 5 ans

Transactions sur les entrepôts > 5 000m² en France métropolitaine
Agrégation de 15 marchés, données Bnp Paribas Real Estate

Des constructions d'entrepôts en hausse

6,2 millions de m² d'entrepôts
+ 24,2 % sur un an / + 60,4 % sur 5 ans

Constructions en entrepôts en France entière
Constructions selon date de prise en compte, données Sitadel

Un investissement dans les entrepôts en hausse sur

4,7 milliards d'euros investis
- 12 % sur un an / + 67 % sur 5 ans

Montants investis sur les entrepôts > 5 000m² en France métropolitaine
Agrégation de 15 marchés, données Bnp Paribas Real Estate

Un taux de vacance des entrepôts critique (>5 %)

4 % le taux de vacance moyen
- 0,4 points sur un an

Taux de vacances moyen > 10 000m² en France métropolitaine, Agrégation de 7 marchés, données EOL

TRANSPORT DE MARCHANDISES ET ENJEUX DE POLITIQUES PUBLIQUES

DÉCARBONATION : UNE ACCÉLÉRATION NÉCESSAIRE – Données SDES, CITEPA, SNCF

En 2022, les poids lourds marchandises diesel représentent 23 % des émissions de CO₂ GESeqCO₂ de l'ensemble du secteur du transport en France

Evolution des émissions de Gaz à effet de serre dans le transport terrestre de marchandises

En millions de tonnes de GESeqCO₂
Graphique selon données SDES, CITEPA



Émissions de CO₂eq/t.km par mode de transport de marchandises en France



FRET ROUTIER
PTAC > 3,5t ; Données SDES, SNCF, CITEPA

102,3 Gco2eq/t.km
- 2,3 % en 2022
- 4,7 % entre 2018 et 2022



FRET FERROVIAIRE
Données SDES, SNCF, CITEPA

4,8 Gco2eq/t.km
Stable en 2022
- 31,6 % entre 2018 et 2022



FRET FLUVIAL
Données SDES, CITEPA, Transport national uniquement

26,6 Gco2eq/t.km
+ 2,6 % en 2022
+ 1,9 % entre 2018 et 2022

REPORT MODAL : FERROVIAIRE ET FLUVIAL EN RECL – Données SDES, Eurostat, ART 2022



ACTIVITE DU FRET FERROVIAIRE FRANÇAIS

10,4 % de part modale en 2022 (t. Km)
- 0,2 point sur un an
- 0,1 point sur 5 ans

Une part modale en recul malgré une croissance du transport combiné (+12% entre 2020 et 2022)

En 2022, 67 % du transport terrestre de conteneurs est assuré par voie ferrée. Le fret ferroviaire de conteneurs croît significativement (+20 % entre 2018 et 2022)

Evolution de l'activité de fret ferroviaire en France entre 2018 et 2022

Graphique selon données SDES, ART



ACTIVITE DU FRET FLUVIAL FRANÇAIS

2 % de part modale en 2022 (t. Km)
- 0,1 point sur un an
- 0,2 sur 5 ans

Un ralentissement de l'activité en 2022 dû aux étiages de la Seine

POSITIONNEMENT ET COMPÉTITIVITÉ DE LA FRANCE

La France 13^{ème} au classement mondial de la performance logistique en 2022
(Ex-aequo avec le Japon, Espagne et Taiwan)

PER-

FORMANCE LOGISTIQUE DE LA FRANCE - Données Banque Mondiale 2022

Evolution de la note globale de la France au classement de performance logistique de la Banque Mondiale

Note sur 5 basée sur six piliers, les valeurs s'élèvent avec le niveau de qualité



La France parvient à devancer des acteurs économiques majeurs tels que la Chine et les États-Unis, témoignant de sa montée en puissance, même si les principaux concurrents européens (Allemagne, Pays-Bas) continuent d'occuper des positions plus élevées



La France performe dans l'efficacité de son processus de dédouanement et dans sa capacité à maintenir des prix compétitifs sur les expéditions

Evolution des scores de la performance logistique française

Graphique selon données Banque mondiale, les valeurs s'élèvent avec le niveau de qualité



revanche, la note de la France sur la qualité de son infrastructure commerciale et des transports ne s'est pas améliorée

UNE EMPREINTE ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE L'ENTREPOSAGE PARMIS LES PLUS ÉLEVÉES EN EUROPE

Chiffre d'affaires du transport terrestre de marchandises et de l'entreposage en 2020

Graphique selon données INSEE, Eurostat, Istat, OTEL

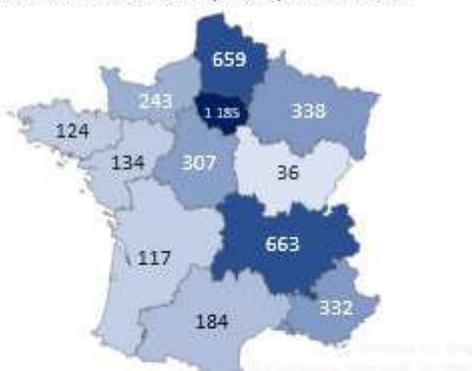
Chiffre d'affaires des entreprises ayant pour activité principale exercée le transport de fret et l'entreposage



LA DIMENSION TERRITORIALE DE LA LOGISTIQUE

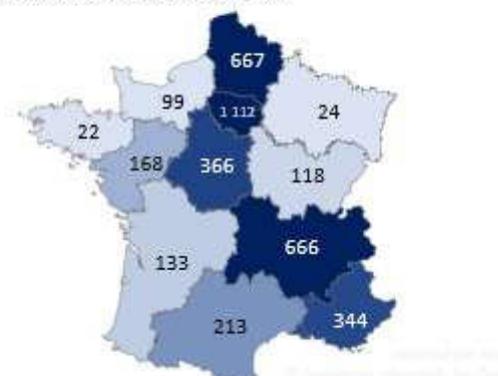
Transactions en surfaces d'entrepôts dans les régions françaises en 2018

Carte selon données Bnp Paribas Real Estate, Transaction en milliers de m²; entrepôts > 5 000m²



Transactions en surfaces d'entrepôts dans les Régions françaises en 2022

Carte selon données Bnp Paribas Real Estate, transactions en milliers de m²; entrepôts > 5 000m²

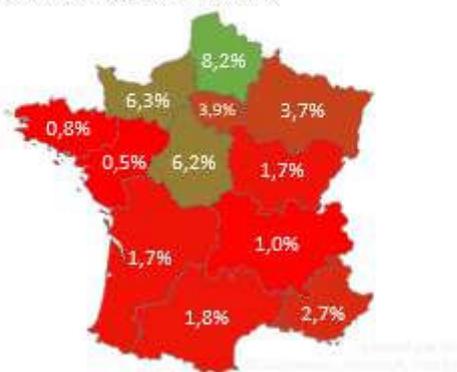


71 % des transactions d'entrepôts sur les régions de la dorsale logistique historique (Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, PACA, Hauts-de-France) en 2022

Une tension prégnante sur l'immobilier logistique en France en 2022

Taux de vacances des entrepôts dans les régions françaises en 2022

Carte selon données AFILOG, Données sur les entrepôts > 10 000m²



La disponibilité en entrepôts est critique sur une grande partie du territoire (< 5 %) en 2022

Une activité de fret qui diverge dans les régions

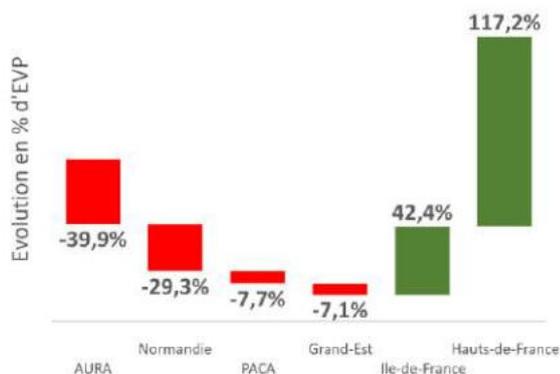
Evolution du transport routier de marchandises à destination des régions entre 2017 et 2021

Carte selon données SDES, Données sur les marchandises déchargées en tonnes, Transport national et international entrant



Evolution du transport fluvial de conteneurs à destination des régions entre 2018 et 2022

Graphique selon données Eurostat, en % d'EVP sur le total des marchandises déchargées dans les régions



Dynamisme du TRM en Nouvelle-Aquitaine, qui, grâce à sa connexion avec les corridors logistiques Nord-Sud en Europe, bénéficie d'une position stratégique

Un transport fluvial national de conteneurs à destination des Hauts-de-France en forte croissance sur 5 ans (+117 % en EVP)

Annexe 3 : bilan 2023 de la mise en œuvre de la Stratégie nationale de la logistique pour faire de la France un territoire leader de la logistique durable

La stratégie nationale de la logistique présentée en CILOG 2022 comporte un plan d'action pluriannuel de 23 actions à conduire d'ici 2027. La présente annexe en présente le point d'avancement à date avec une estimation du taux de complétude de l'action.

15 actions ont un taux d'avancement de 20 %, 8 actions ont un taux d'avancement de 40 %.

Faire de la France un territoire leader de la logistique durable en alliant performance et compétitivité au service de la souveraineté et de la résilience économique européenne

Objectif n°1 : doter durablement la filière logistique d'une gouvernance structurée

Action 1.1
assurer un pilotage de la stratégie nationale logistique en comité inter-ministériel de la logistique (CILOG) et aux échelles régionales et locales

- Les mesures du CILOG ont été engagées et sont suivies. ;
- Toutes les régions ont tenu au moins une conférence régionale de la logistique
- 41 agglomérations ont validé une charte d'engagement volontaire de logistique urbaine durable

Taux d'avancement 40 %

Action 1.2
structurer une démarche d'intelligence économique de la filière logistique

- Organisation d'un séminaire de stratégie de normalisation
- Création d'un comité national de normalisation logistique

Taux d'avancement 20 %

Action 1.3
renforcer et valoriser l'observation nationale des activités logistiques

- La DGITM et la DGE ont conventionné avec l'UGE pour élaborer un tableau de bord national de la logistique ;
- Organisation d'un séminaire annuel de la communauté de l'observation

Taux d'avancement 40 %

Action 1.4
mieux documenter l'évolution de la demande

- Un premier volet de l'étude de la demande a été livré.
- Un deuxième volet est programmé pour 2024

Taux d'avancement 40 %

Objectif n°2 : mettre en place les chaînes logistiques au service de la reconquête industrielle nationale et européenne

Action 2.1
accompagner l'évolution des modes de production et de commercialisation, au niveau des filières

- Création d'un groupe de travail dédié à la transition écologique des chaînes d'approvisionnement sous l'égide du Conseil National de l'Industrie (CNI).
- Réalisation d'une étude sur les impacts environnementaux de la logistique, des transports et des déplacements liés au commerce en ligne et d'un éco-calculateur pour les consommateurs

Taux d'avancement 20 % 

Action 2.2

construire avec les entreprises, une expression de la demande en transport et logistique, permettant de favoriser des solutions écologiques

- [En complément du programme EVE qui mobilisent les chargeurs \(Fret 21\) /transporteurs \(Objectif CO2\) les commissionnaires \(EVCOM\) L'Ademe a engagé le programme ReMoVe](#) programme global pour accélérer le report modal des marchandises de la route vers les modes de transport massifiés que sont le fluvial, le maritime (cabotage) et le ferroviaire et accompagne la transition énergétique des flottes de transport de fret
- Intégration d'une écoute des besoins des entreprises dans l'élaboration des plans d'exploitations émergents des sillons fret de moyens/longs terme par les plateformes services et infrastructure.

Taux d'avancement 20 % 

Action 2.3

Améliorer la découverte et l'attractivité des métiers logistiques

- 1^{er} séminaire national du secteur du transport et de la logistique animé par Pôle Emploi avec l'ambition de mieux anticiper les besoins en compétences des entreprises.
- Mobilisation dans de nombreux salons professionnels notamment durant la semaine de l'innovation des transports et de la logistique.

Taux d'avancement 20 % 

Objectif n°3 : améliorer la compétitivité de la chaîne logistique pour relocaliser les bassins de production au plus près des bassins de consommation

Action 3.1

Faciliter le passage douanier en France

- Taux de satisfaction des utilisateurs des services douaniers en ligne : En 2023, 89 % se déclarent satisfaits de la qualité des services en ligne utilisés
- Taux de satisfaction globale des professionnels : En 2023, 86.4 % (+3.9% par rapport à 2021).

Taux d'avancement 20 % 

Action 3.2

Augmenter l'attractivité des ports maritimes français en tant que maillons essentiels des chaînes logistiques et hubs d'industries décarbonées

- Poursuite de la mise en œuvre de la Stratégie nationale portuaire
- Intégration d'une réserve foncière nationale pour le développement industriel portuaire dans le cadre de la mise en œuvre du Zéro Artificialisation Nette.

Taux d'avancement 20 % 

Action 3.3

Augmenter la compétitivité du pavillon français dans le transport routier de marchandises en France

- En 2021, hausse de l'activité du pavillon français dans le TRM en France (+3,7%) contre une baisse du pavillon étranger (-0,7%).
- En 2022, hausse de l'activité du pavillon français dans le TRM en France (+0,1%) contre une baisse du pavillon étranger (-0,2%).

Taux d'avancement 20 % 

Action 3.4

Renforcer l'attractivité des plateformes aéroportuaires françaises pour les compagnies tout-cargo

- Pérennisation du groupe de travail DGAC avec les compagnies toute cargo

Taux d'avancement 20 % 

Objectif n°4 : mettre en place les chaînes logistiques au service de la reconquête industrielle nationale et européenne

Action 4.1

animer la politique d'innovation du transport de marchandises et de la logistique

- Intégration des enjeux de transport de marchandises et de la logistique dans les missions de l'Agence de l'Innovation pour les Transports, notamment dans les innovations soutenues par le forum de l'AIT, le programme Propulse ou la Start-Up d'Etat Dialog ou le soutien de la Fabrique de la Logistique.
- 755 start-ups dans le domaine du transport de la logistique identifiés par Le Hub de BPI France dont 156 ont déjà une activité à l'international.

Taux d'avancement 20 % 

Action 4.2

accompagner la montée en maturité des acteurs avec le dispositif de soutien Logistique 4.0 de France 2030

- Deuxième relève du programme Logistique 4.0 attribuée pour un montant d'aide cumulé de 70 millions.

Taux d'avancement 40 % 

Accélérer la transition écologique de la France grâce une filière logistique aux performances optimisées et au service des transitions des filières économiques

Objectif n°5 : utiliser le foncier pour favoriser des chaînes logistiques plus écologiques

Action 5.1

garantir l'implantation logistique sur des fonciers permettant de minimiser l'empreinte globale de la chaîne logistique

- Premier travail de quantification et d'objectivation des besoins avec l'AFILOG
- Travail d'Intégration des données de l'immobilier logistique dans les statistiques de l'Etat.

Taux d'avancement 20 % 

Action 5.2

Décarboner les bâtiments logistiques

- Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables prévoyant une obligation de couverture minimale jusqu'à 50% d'ici 2027 des toits des bâtiments non résidentiels neufs ou lourdement rénovés (dont entrepôts) avec des panneaux photovoltaïques et à partir de 2028 pour les bâtiments existant.
- Engagement de certains acteurs privés, comme Afilog, souhaitant s'appuyer sur ce cadre réglementaire pour développer des initiatives sectorielles répondant à cet enjeu.
- .

Taux d'avancement 20 % 

Action 5.3

Fiabiliser les délais d'instruction des dossiers relatifs projets d'entrepôts

- Amélioration sensible des délais d'instructions pour les permis de construire et stabilité pour les autorisations environnementales.
- Animation d'un groupe de travail pour identifier les difficultés d'interprétation de la réglementation et y apporter les réponses adéquates.

Taux d'avancement 20 % 

Objectif n°6 : augmenter l'utilisation des modes les plus écologiques et articuler les différents modes de transports

Action 6.1

augmenter la part des transports de marchandises utilisant le mode ferroviaire

- Mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire en cours

Taux d'avancement 40 % 

Action 6.2
augmenter la part des transports de marchandises utilisant le mode fluvial

- Lancement des travaux d'élaboration d'une stratégie nationale fluviale en complément du contrat d'objectif et de performance de Voies Navigables de France.

Taux d'avancement 20 %

Action 6.3
développer la cyclo-logistique

- Création d'une filière de la cyclologistique
- Elaboration d'un panorama de la cyclologistique en France.
- Signature de la convention du programme CEE Cyclocargologie

Taux d'avancement 40 %

Objectif n°7 : Accélérer la décarbonation du mode routier du transport de marchandises

Action 7.1
augmenter la part des véhicules de transports routiers fonctionnant à énergies autres que le diesel fossile et faire connaître les calendriers de déploiement des différentes solutions

- Elaboration d'une feuille de route de la décarbonation des véhicules lourds.
- Elaboration de feuillet d'information pour la mise en œuvre des ZFE

Taux d'avancement 20 %

Action 7.2
assurer le financement de cette transition

- En 2023, financement d'un appel à projets « écosystèmes des véhicules lourds électriques » à hauteur de 60 M€ en complément du dispositif fiscal de suramortissement pérennisé jusqu'en 2030.

Taux d'avancement 20 %

Objectif n°8 : mettre en place les chaînes logistiques au service de la reconquête industrielle nationale et européenne

Action 8.1
accompagner la montée en maturité des acteurs avec le dispositif de CEE pour la logistique urbaine

- Signatures de 3 nouvelles conventions : InterLUD+, Cyclocargologie et Marguerite.

Taux d'avancement 40 %

Action 8.2
Déployer la numérisation des arrêtés de circulation et aires de livraison

- Mise en place de la base de donnée numérique et premiers déploiements à des échelles intercommunales en vue d'un démonstrateur à grande échelle opérationnel pour les Jeux Olympiques et Paralympiques pour Paris et la Petite Couronne

Taux d'avancement 40 %

Annexe 5 : l'essentiel de l'étude la demande

Aujourd'hui les **émissions du transport de marchandises représentent en moyenne 10 % de celles de la production industrielle**. Comment les filières économiques projettent-elle l'évolution du besoin de transport de leur secteur dans une économie qui se réindustrialise et se décarbone ? Où sont les leviers de sobriété que les filières peuvent atteindre par une optimisation de la demande de transport dans leurs process ? Quelles sera globalement la demande de transport de marchandises et les objectifs de sobriété associés en 2030 et 2050 ?

Telles sont les questions structurantes qu'aborde le premier volet de l'étude de la demande. Les premiers résultats obtenus en 2023 permettent de **définir et suivre la trajectoire carbone du transport de marchandises**.

Une étude qui permet de mobiliser un large collectif public privé pour piloter une politique d'optimisation de la demande

Les études prospectives réalisées entre 2019 et 2021 sur la demande en transport de marchandises (IGEDD, ADEME, Shift Project, IDDRI) présentent des résultats très contrastés variant du simple au double. Pour fiabiliser les travaux de la planification écologique et compte tenu de l'importance du niveau de demande sur le calibrage des mesures de décarbonation en aval, il était nécessaire de réaliser une étude approfondie sur le sujet pour caractériser les impacts transports de la décarbonation et de la réindustrialisation de l'économie (production, consommation, BTP...).

L'étude a été lancée par la DGITM en associant les principaux acteurs concernés tant au sein de l'Etat (DGE, DGEC, MASA, IGEDD, CGDD ...) que des acteurs économiques (France Logistique, AUTF, filières économiques ...), ainsi que Régions de France.

Le comité de pilotage de l'étude de la demande permet de se doter d'une gouvernance publique privée opérationnelle pour identifier les leviers de sobriété, mettre en place les actions et suivre de manière dynamique la trajectoire carbone de la demande. Elle constitue une réponse concrète de mise œuvre du levier sobriété de la demande de marchandises de la planification écologique du transport de marchandises impulsée par le Secrétariat Général de la Planification Ecologique.

Une décomposition fine des marchandises en 27 filières pour modéliser l'impact des transformations industrielles et logistiques

L'étude examine l'ensemble des marchandises transportées en France, à toutes les étapes de la production à la consommation, qu'elles reposent sur des intrants issus du territoire national ou importés, et qu'elles visent des débouchés en France ou à l'export. En revanche, le transit fait l'objet d'une analyse spécifique, car il dépend essentiellement du comportement des acteurs des pays étrangers.

L'étude part du constat que la production industrielle, en France, est la principale variable explicative de la demande de transport de marchandises. C'est donc en prenant en compte l'évolution de la première que l'on pourra prédire la seconde.

Ainsi, une analyse précise des besoins de transport par filière a été entreprise, en distinguant 27 natures de marchandises transportées. Le découpage, contraint par les données disponibles, correspond soit à des produits intermédiaires, soit à des produits finaux, mais il est bien exhaustif : toutes les marchandises y sont comptabilisées, sans double compte.

Pour chacune de ces 27 catégories, l'évolution de la production a été estimée aux horizons 2030 et 2050. En outre, des scénarios logistiques prenant en compte les ruptures, tant en termes de débouchés que de process ou d'organisation logistique, ont été modélisés.

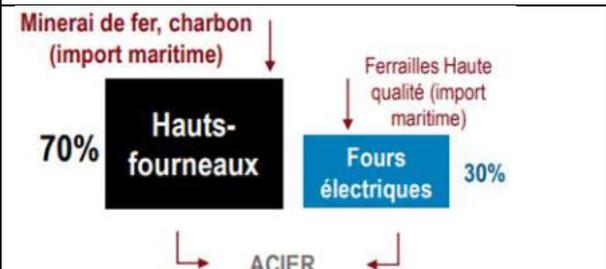
En effet, l'ensemble des secteurs d'activités ne sont pas affectés de la même façon par la raréfaction du foncier pour l'entreposage et la hausse du coût de transport, la décarbonation, la fragmentation des chaînes de valeur et la complexité logistique au niveau national et international, mais également par l'évolution structurelle de la demande en matière liée aux politiques de réindustrialisation, de rénovation thermique, aux modifications de procédé de la cimenterie, la production/débouchés des céréales et la logistique des circuits courts.

Par ailleurs, le développement du réemploi est susceptible d'avoir un impact significatif à la hausse sur la demande de transport avec de nouveaux flux (ceux du recyclage). De grandes incertitudes demeurent sur certaines filières, notamment automobile ou le transport de la biomasse.

L'étude pose ainsi un scénario de référence, intégrant la meilleure prise en compte de ces enjeux à date pour 27 filières.

Exemple : l'impact sur le transport de la décarbonation de la production de l'acier

Progressivement, la production de l'acier basée sur des hauts-fourneaux alimentés par le minerai et la coke sera complétée par des fours électriques utilisant de la ferraille recyclée, dont une partie devrait être produite en France.

| En 2019 | En 2050, à production constante |
|---|--|
|  <p>Minerai de fer, charbon (import maritime) ↓ 70% Hauts-fourneaux Ferrailles Haute qualité (import maritime) ↓ 30% Fours électriques ACIER</p> |  <p>Ferrailles Haute et moindre qualité (locales et importées) ↓ ... Réemploi du BTP (avec tri important) 80% Fours électriques Réduction directe H₂ ↓ Minerai, charbon (import maritime) ↓ 20% Hauts-fourneaux ACIER</p> |
| <p>Aujourd'hui, la production d'acier génère 0,5 milliards de tonnes.km en s'appuyant largement sur du transport massifié depuis et vers des ports maritimes.</p> | <p>En considérant que 2,5 millions de tonnes d'acier seraient produites en France dans des fours électriques, à une distance de 100 km en moyenne de ces points de collectes et à 400 km de ces points de vente, la demande de transport serait de 1,5 milliards de tonnes kilomètre en 2050.</p> |

Le passage à un mode de production décarbonée pour l'acier pourrait conduire à une augmentation significative des flux de transport sur le territoire national, si la ferraille est recyclée en France.

Les résultats par filière

| UFP (Md tkm) | 2019 | 2030 | 2050 | évolution 2050/ 2019 |
|---|------------|------------|------------|-------------------------|
| Travaux publics Réseaux | 28,2 | 34,3 | 54,8 | 26,60 |
| Travaux publics Béton | 4,8 | 5,9 | 6,5 | 1,66 |
| Bâtiment Béton | 10,8 | 6,7 | 2,7 | 8,08 |
| Bâtiment (SO, finitions, huisseries...) - Neuf | 11,7 | 7,3 | 3,1 | 8,60 |
| Bâtiment (SO, finitions, huisseries...) - Rénovatio | 1,3 | 1,5 | 0,9 | 0,39 |
| Viande | 7,9 | 6,4 | 5,3 | 2,54 |
| Céréales | 12,7 | 18,8 | 17,8 | 5,09 |
| Fruits / Légumes | 14,3 | 20,1 | 23,5 | 9,25 |
| Produits frais et transformés, boissons | 40,5 | 36,3 | 29,9 | 10,57 |
| Engrais | 4,4 | 3,7 | 2,8 | 1,57 |
| Energie fossile | 13,3 | 12,3 | 1,4 | 11,90 |
| Energie non fossile | 0,4 | 2,5 | 4,1 | 3,73 |
| Métal acier (affectable) | 9,8 | 10,8 | 12,6 | 2,79 |
| Métal aluminium (affectable) | 1,2 | 1,8 | 2,7 | 1,45 |
| Métal autre (affectable) | 3,5 | 3,8 | 4,2 | 0,68 |
| Bois | 9,7 | 9,7 | 9,7 | - |
| Chimie | 12,5 | 13,7 | 16,1 | 3,58 |
| Plastique | 8,4 | 9,6 | 9,7 | 1,36 |
| Autres intermédiaires (caoutchouc...) | 0,9 | 0,9 | 0,9 | - |
| Verre | 0,9 | 0,9 | 0,7 | 0,24 |
| Automobile | 7,5 | 7,5 | 7,5 | - |
| Transport autres | 1,5 | 1,5 | 1,5 | - |
| Textile, habillement, accessoires | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 0,25 |
| Emballages autres | 3,3 | 3,4 | 3,6 | 0,24 |
| Emballages plastiques | 1,1 | 0,6 | 0,2 | 0,95 |
| General cargo, PGC, groupage et divers | 60,7 | 64,1 | 83,9 | 23,22 |
| Déchets | 12,6 | 12,1 | 12,2 | 0,38 |
| TOTAL Interne + Echanges | 285 | 298 | 320 | 34,69 |

| Les principales hausses | Les principales baisses |
|---|--|
| Travaux publics (volume et portée) Général Cargo (volume liés à la réindustrialisation) Fruits & légumes (volume et portée) | Bâtiment (volume) Produits transformés (volume) Énergie fossile (volume) |

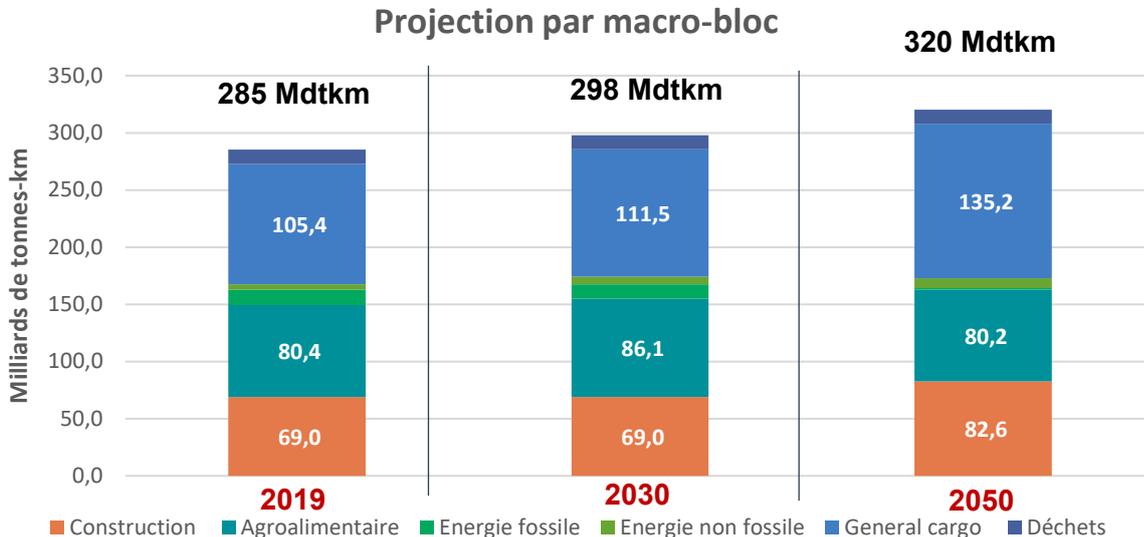
Dans le tableau, la plus grande catégorie, « General cargo », regroupe deux types de marchandises : celles de nature indéterminée et celles qui relèvent de plusieurs autres catégories.

Focus sur l'impact de l'éloignement des carrières sur la demande en matière de transport

| En 2019 | En 2050, à production constante |
|--|--|
| <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-right: 10px;">600 Mt <i>transportées</i></div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">×</div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-left: 10px;">45 km</div> </div> | <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">600 Mt <i>transportées</i></div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">×</div> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; margin-left: 10px;">55 km</div> </div> |
| <p>Aujourd'hui, le transport de sable, pierre et bitumes représente 26 milliards de tonnes.km</p> | <p>En 2050, en considérant uniquement la tendance à l'éloignement des carrières et des sites de traitement des zones de consommation, la demande de transport augmenterait mécaniquement à 33 milliards de tonnes kilomètre en 2050.</p> |

La demande de transport de marchandises augmenterait de 12 % d'ici à 2050

L'étude aboutit à une hausse de la demande de transport de marchandises de 12 % en 2050 par rapport à 2019 (hors transit). Il s'agit du scénario le plus probable compte tenu des tendances constatées et des actions engagées. Ce résultat reste préliminaire et a vocation à être affiné, en approfondissant les leviers de sobriété (réduction du nombre de mouvements et des portées des déplacements) et les scénarios logistiques sous-jacents.



NB: le général cargo agrège ici l'ensemble des flux industriels

A cette demande interne s'ajoute une projection du trafic de transit, évoluant de 57,7 milliards de tonnes.kilomètres en 2019 à 61,7 Mdtkm en 2030 et 64.7 Mdtkm en 2050.

A titre de comparaison, l'étude prospective du ministère des transports allemand, publiée en mars 2023, fait apparaître une croissance d'environ 45 % du transport de marchandises à horizon 2050 compte-tenu de son ambition industrielle.

Une étude préliminaire qui appelle un dialogue avec les filières pour affiner et mettre en œuvre les leviers de décarbonation

Le comité de pilotage de l'étude de la demande va poursuivre ses travaux avec pour objectif en 2024 de :

- Caractériser les flux maritimes et portuaires actuels, à moyen et long termes
- Caractériser et territorialiser la demande en véhicules km et consolider des perspectives de report modal à moyen et long termes
- Lancer avec les filières concernées les travaux permettant de mettre en œuvre les leviers de sobriété de la demande de transport de marchandises en agissant sur une meilleure organisation de la production, à travers la réduction du nombre de mouvements (la production de véhicules électriques nécessite beaucoup moins de mouvements de pièces que les véhicules thermiques) ou sur une meilleure localisation des activités de production, de recyclage et des entrepôts logistiques.

Ces études alimenteront le prochain Schéma de développement des mobilités propres qui doit être produit en 2024 et la Stratégie nationale bas carbone.

Contacts presse

**Service presse d'Agnès Pannier-Runacher,
ministre de la Transition énergétique**

07 86 30 33 01

presse.mte@climat-energie.gouv.fr

**Service presse de Clément Beaune,
ministre délégué chargé des Transports**

01 40 81 12 28

presse.mt@transports.gouv.fr

**Service presse de Roland Lescure,
ministre délégué chargé de l'Industrie**

01 53 18 46 19

presse@industrie.gouv.fr



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

