



HAL
open science

**La logistique : un levier de compétitivité pour la France.
Contribution de TDIE à la Conférence nationale de la
logistique : dix propositions pour une politique de la
logistique**

Antoine Fremont

► **To cite this version:**

Antoine Fremont. La logistique : un levier de compétitivité pour la France. Contribution de TDIE à la Conférence nationale de la logistique : dix propositions pour une politique de la logistique. 2015, 56p. hal-02125182

HAL Id: hal-02125182

<https://hal.science/hal-02125182>

Submitted on 10 May 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



La logistique : un levier de compétitivité pour la France

Contribution de TDIE à la Conférence nationale de la logistique :

Dix propositions pour une politique de la logistique

Rapporteur : Antoine FRÉMONT, membre du Conseil scientifique de TDIE

Membres du groupe de travail :

Antoine FREMONT, Guy JOIGNAUX, Nicolas RAIMBAULT, Pierre VAN CORNEWAL

6 Juillet 2015

Avant-propos

Depuis 2001, l'association TDIE fédère l'ensemble des acteurs du transport pour soutenir, auprès des pouvoirs publics, du gouvernement et du Parlement français et des institutions européennes, des propositions susceptibles de contribuer au développement de systèmes de mobilité des voyageurs et de transport de marchandises multimodaux et durables.

Voulue par le législateur, une conférence nationale sur la logistique se tiendra en juillet 2015¹. Elle vise à effectuer un diagnostic de l'offre logistique française et à identifier les besoins pour les années à venir. Mise en œuvre sous la codirection de la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer (DGITM-MEDDE) et de la Direction Générale des Entreprises (DGE-Ministère de l'Industrie), la Conférence nationale de la logistique (CNL) a été préparée par un Comité scientifique. Son rapport intitulé « La logistique en France – Etat des lieux et pistes de progrès » a été présenté à Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat aux Transports le 18 mars 2015.

La préparation de la CNL rassemble les acteurs de la logistique autour de quatre thématiques définies par le comité scientifique : la performance logistique, l'emploi et la formation, la logistique et le territoire, l'innovation et la recherche.

La logistique reste méconnue alors qu'elle joue un rôle économique crucial. Elle procure 1,8 million d'emplois dans des métiers très différents et en constante évolution. Elle est devenue, sans que personne ne le réalise vraiment, un facteur essentiel de l'aménagement des territoires. Elle mobilise des intérêts privés et publics qui engagent la vie quotidienne des citoyens.

Philippe Duron et Louis Nègre, coprésidents de TDIE, ont demandé au Conseil scientifique de préparer une contribution à la Conférence nationale sur la logistique. C'est l'objet du document qui suit, qui formule dix propositions pour une politique de la logistique dont le principal objectif est de contribuer à faire de la logistique un levier de compétitivité pour la France dans son insertion mondiale et européenne.

¹ Voir annexe 1, l'article 41 de la loi du 28 mai 2013 qui définit le projet de l'organisation d'une conférence nationale de la logistique.

Sommaire

Avant-propos.....	3
Groupe de travail et remerciements.....	5
Pour une politique de la logistique : dix propositions.....	7
Elever la logistique au rang d’impératif stratégique : le rôle du couple Etat-Région	9
Favoriser les synergies entre les acteurs publics et privés de la logistique	10
Renforcer les portes du territoire	10
Promouvoir un transport et une logistique durables (développement économique, social et environnemental).....	11
Développer l’innovation et la recherche.....	11
1. Constat et enjeux	13
1.1. Logistique, compétitivité et performance.....	13
1.2. La logistique : quelle reconnaissance stratégique ?.....	14
1.3. La place du transport routier dans les chaînes logistiques	16
1.4. La logistique : un enjeu de politique publique pour les collectivités territoriales	18
2. Propositions.....	21
2.1. Elever la logistique au rang d’impératif stratégique : le rôle du couple Etat-Régions.....	21
2.2. Favoriser les synergies entre les acteurs publics et privés de la logistique	24
2.3. Renforcer les portes du territoire	25
2.4. Promouvoir un transport et une logistique durables (développement économique, social et environnemental).....	27
2.5. La Recherche-Innovation appliquée au domaine de la logistique	29
Annexes	33
Annexe 1 : Article 41 de la loi du 28 mai 2013	34
Annexe 2 : La logistique dans le code des transports	35
Annexe 3 : La logistique et la planification territoriale : analyse de la place de la logistique dans le code de l’urbanisme et le plan de déplacement urbain (code des transports)	37
Annexe 4 : La logistique dans le code de l’environnement : la réglementation des « installations classées pour la protection de l’environnement ».....	43
Annexe 5 : Le rôle des Régions dans la loi NOTRE (nouvelle organisation territoriale de la République)	49
Annexe 6 : Les implantations logistiques : quels enjeux d’action publique ?	51

Groupe de travail et remerciements

Philippe Duron et Louis Nègre, co-présidents de TDIE ont demandé le 22 janvier 2015 au Conseil scientifique de préparer une contribution pour la Conférence nationale sur la logistique. Un groupe de travail composé d'Antoine Fremont et de Guy Joignaux a été constitué, auquel a participé Pierre Van Cornewal, délégué général de TDIE. Nicolas Raimbault, docteur en aménagement-urbanisme, a été associé aux travaux du groupe.

Deux stagiaires, Pierre-Yves Rollin, et Clémence Lopez, ont contribué à la préparation des travaux et assisté aux auditions.

Pour préparer ce projet de contribution, le groupe de travail s'est réuni neuf fois².

TDIE a organisé deux débats sur la question de la logistique :

- **« Quelle performance logistique pour la France ? »** Petit-déjeuner débat TDIE-Infrastructures et Mobilité le 14 avril 2015 qui a réuni Monsieur François-Michel Lambert, Député des Bouches du Rhône, Président de la Conférence nationale de la logistique, François Philizot, Préfet coordonnateur en charge du développement de la Vallée de la Seine, Denis Choumert, Président de l'AUTF, et Nicolas Raimbault, docteur en aménagement-urbanisme.
- **« Quelles politiques publiques pour répondre aux défis de la métropolisation de la logistique ? »** Table ronde le 17 juin 2015 qui a réuni Antoine Berbain, Directeur général délégué d'Haropa, Caroline Grandjean, Présidente du Directoire de SOGARIS, Claude Samson, Président de l'AFILOG, Anne-Gaëlle Simon, Directrice des Affaires publiques de SNCF Logistics, autour de deux auteurs de l'ouvrage « La métropole logistique » parue chez Armand Colin le 9 juin 2015, Antoine Frémont, Directeur de recherches à l'Ifsttar, et Nicolas Raimbault.

Dix-huit auditions ont été réalisées par le groupe de travail :

- Hervé Levifve, Conseiller technique de C. Najdovski, adjoint à la Mairie de Paris en charge des transports, 6 mai 2015 ;
- Laurent Grégoire, Président de la section thématique « Supply-Chain-Management » à la Commission Nationale des Services et animateur de l'atelier numéro 1 « Performance logistique » préparatoire à la CNL, 18 mai 2015 ;
- Yves Fargues, Président de TLF, et Jérôme Douy, directeur délégué, 19 mai 2015 ;
- Claude Samson, Président de l'Afilog, 19 mai 2015 ;
- Lydia Mykolenko, Chargée d'études au département « mobilité et transports » à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) de l'Ile-de-France, 21 mai 2015 ;
- Jean-André Lasserre, Directeur des relations institutionnelles et des études à l'AFT et animateur du groupe de travail emploi et compétences de la CNL, 21 mai 2015 ;

² 28 janvier, 11 mars, 3 avril, 16 avril, 28 avril, 21 mai, 27 mai, 4 juin et 12 juin.

- Denis Choumert, Président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), 21 mai 2015 ;
- Philippe Duong, Directeur de Samarcande, 29 mai 2015 ;
- Michel Savy, Président du conseil scientifique de TDIE et président du comité scientifique de la Conférence nationale sur la logistique, 4 juin 2015 ;
- Jean-Michel Genestier, Secrétaire général et Directeur général adjoint de SNCF Logistics, 9 juin 2015 ;
- Thierry Grumiaux, Délégué à la Commission de transport, International et Douane, Logistique de la FNTR, 12 juin 2015 ;
- Juliette Kacprzak, déléguée générale du Club du dernier kilomètre, et Thibaut Moura, Com'Publics, 12 juin 2015 ;
- Jacques Chauvineau et André Thinières, Président et Délégué général de l'association Objectif OFP, 12 juin 2015 ;
- Hervé Martel, Président de Ports de France (UPF), Directeur du Port du Havre, et Bernard Mazuel, Délégué général de Ports de France, 12 juin 2015 ;
- Jean-Paul Lévy, Directeur du développement de Colas Rail, membre de la commission fret de l'AFRA, et Jacques Malécot, Délégué Général de l'AFRA (association française du rail), 18 juin 2015 ;
- Gilles Mathelié-Guinlet, Secrétaire national de l'OTRE (organisation des transporteurs routiers européens), 19 juin 2015.
- Maurice Bernadet, Président du Conseil scientifique du Comité National Routier, 23 juin 2015 ;
- Jean-Pierre Orus, Chef du service développement de l'offre, SNCF-Réseau, 23 juin 2015

Le groupe de travail tient à remercier chaleureusement l'ensemble des personnes auditionnées pour l'intérêt et le temps qu'elles ont accordé à cette réflexion.

Pour une politique de la logistique : dix propositions

La logistique est un défi pour les entreprises, pour les collectivités locales, et pour l'Etat. Centre de coût ou fonction stratégique? Enjeu industriel et commercial ou question d'aménagement? Fonction subalterne ou secteur à forte valeur ajoutée? Ces contradictions définissent le cadre d'une confrontation constante entre enjeux publics et privés autour de la logistique. L'ambition d'une politique logistique pour la France doit se concevoir au profit d'une dynamique collective.

La logistique a accompagné la transformation des systèmes productifs et de distribution depuis les années 1970. Les produits, moins lourds et à plus forte valeur ajoutée que pendant les Trente Glorieuses, sont formés de multiples composants fabriqués dans des unités spécialisées afin de bénéficier des économies d'échelle. Celles-ci sont dispersées géographiquement, y compris à une échelle internationale. La logistique organise les flux de marchandises en les pilotant en amont par le contrôle de l'information et des flux financiers. Elle parvient tout à la fois à répondre à la multiplication des envois de petite taille dans une logique de flux tendus, à les massifier tout en assurant leur forte dispersion à la fois dans le temps et dans l'espace.

Pour les entreprises, la logistique représente un coût qui s'avère être aussi l'opportunité d'une compétitivité accrue. Diminuer le coût de la logistique dans la production ou la distribution d'un bien participe de la compétitivité économique. Mais la logistique représente dans le même temps une source de richesse et d'emplois pour le territoire. Elle contribue ainsi à hauteur d'environ 10% au PIB et génère 1,8 million d'emplois. Elle s'impose comme une fonction économique cruciale.

Cette dernière est complexe et s'étend au-delà du seul champ des transports tout en l'englobant. Elle correspond à des opérations physiques de transport et d'entreposage sur les produits afin d'en assurer la production ou la distribution. Ces opérations sont intimement liées à des flux financiers et d'information. Ce service logistique aux entreprises « chargeurs » est fourni par des prestataires qui, chacun avec leur cœur de métier, forment désormais une industrie en développement rapide, dans un contexte d'intensification globale des échanges. La gestion de ces chaînes d'approvisionnement (supply chain management) repose tout à la fois sur la concurrence et la coopération. La logistique s'organise en grands segments : logistique internationale, européenne et nationale, régionale et logistique des derniers kilomètres. Elle est aussi très inégalement répartie sur le territoire. Son organisation répond à des dynamiques territoriales et économiques de métropolisation : concentration des entrepôts dans les plus grandes aires urbaines et flux de transit de l'une à l'autre.

Les enjeux sont multiples. Une logistique performante participe à la productivité de la « Maison France » en Europe et dans le monde comme à la compétitivité de chaque entreprise localisée sur le territoire français. Le développement de l'emploi dans les différents types d'activités de la logistique est confronté aux défis de l'automatisation des conduites et manutentions ou à la dématérialisation des procédures. Elle est aussi devenue un facteur important de l'aménagement des territoires. La localisation des activités logistiques est un facteur de leurs performances mais leurs impacts sur la qualité de vie des populations et l'organisation des territoires ne doivent pas être ignorés.

Pour y répondre, la France dispose d'importantes marges de progrès. La qualité de ses infrastructures de transport est depuis longtemps reconnue, mais son classement tend à baisser³. De plus, dans les index internationaux de performance logistique, la note de la France reste basse par rapport à celles de ses voisins européens immédiats comme l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Royaume-Uni. La position internationale de ses grandes portes, ports et aéroports, n'est pas assurée. Alors que les grands chargeurs ont érigé la logistique au rang de priorité stratégique, de nombreuses PME-PMI en ignorent encore les vertus. La concurrence, facteur de progrès et d'innovation, se révèle être souvent un frein au déploiement de stratégies innovantes de coopération ou de mutualisation des stocks et des flux grâce à des interfaces partagées en matière de systèmes d'information entre partenaires et prestataires de rangs différents. L'éloignement croissant des entrepôts du centre des villes et le mitage logistique qui en résulte accroissent les coûts externes pour la collectivité, rendent illusoire toute politique de report modal et remettent en cause, à terme, l'acceptabilité sociale de la logistique.

L'organisation de la Conférence nationale sur la logistique est d'autant plus opportune que le Gouvernement a initié deux Conférences thématiques sur le fret, la première sur le fret ferroviaire et la deuxième sur le fret fluvial. **Il apparaît d'emblée nécessaire que le travail de réflexion autour d'une stratégie nationale de la logistique soit mené en cohérence avec les réflexions et les propositions portées dans le cadre de ces conférences thématiques.**

Il apparaît évident par ailleurs que la Conférence nationale de la logistique qui se tient le 8 juillet doit ouvrir un processus qui permette aux différents acteurs qui se sont mobilisés à cette occasion de poursuivre collectivement leurs réflexions et leur travail de proposition.

Face à une fonction économique transverse mettant en scène des acteurs privés et publics impliqués sur des territoires très variés, **une politique de la logistique doit aider à impulser et coordonner les actions publiques et privées en faveur d'une logistique plus performante.** Il s'agit de favoriser le développement équilibré des territoires en ciblant les bons niveaux d'action, qu'ils soient géographiques et ou institutionnels, et en prenant acte des différentes temporalités des dynamiques économiques et politiques qui concourent à la performance économique de notre système productif et commercial. **Au final, elle doit être portée par une vision stratégique et prospective au service de l'économie française et de son territoire, riche de sa diversité.**

Dans cette optique, les dix propositions de TDIE visent à élever la logistique au rang d'impératif stratégique tant à l'échelle nationale que régionale, à favoriser les synergies entre acteurs publics et privés, à renforcer les portes du territoire, à promouvoir un transport et une logistique durables (développement économique, social et environnemental) et à développer l'innovation et la recherche.

³ 1^{ère} en 2011, la France est passée au 4^e rang en 2014 au classement du World Economic Forum « *The Global Competitiveness Report* »

Elever la logistique au rang d'impératif stratégique : le rôle du couple Etat-Région

Proposition n°1 : L'Etat au service d'une ambition logistique nationale

L'Etat porte une vision stratégique et prospective de la logistique au service de l'économie française et du territoire.

Dans le cadre européen, l'Etat veille à la pertinence, à l'harmonisation, à la simplification et au contrôle, y compris par la sanction, des règles et des pratiques qui concernent les métiers de la logistique : transport routier des marchandises, distribution des marchandises en ville, implantation des entrepôts...

Pour atteindre ces objectifs, la logistique est reconnue comme un enjeu majeur par les services de l'Etat au niveau de ses administrations centrales (DGITM et DGE notamment) et déconcentrées afin que les professionnels du transport et de la logistique disposent d'une porte d'entrée nationale déclinée en région sur leurs problématiques.

Plusieurs pistes peuvent être étudiées : délégué interministériel à la logistique et délégués régionaux en Préfecture ou dans les DREAL, nomination d'un chef de file sur la logistique en région parmi les hauts fonctionnaires de l'Etat (directeur de port par exemple), prise en compte de la logistique par le MEDEE et les DREAL dans leur organisation...

Proposition n°2 : La Région, un rôle pilote pour définir une politique régionale de la logistique

Les Régions, qui jouent un rôle pilote en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, peuvent de ce fait répondre aux enjeux de la logistique sur leur territoire. Elles le font en cohérence avec les orientations nationales et contribuent à les articuler avec les politiques définies par les communes et les intercommunalités.

Il est proposé que le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) prévus par la loi NOTRE comprennent chacun un volet « Transport des marchandises et logistique ».

Dans le SRADDET, un chapitre fait l'état des lieux des flux de marchandises et les met en lien avec l'organisation du système productif (agricole, industriel) et commercial (grande distribution, e-commerce, commerce de gros et commerce indépendant) régional, et peut déboucher le cas échéant sur un schéma d'implantation cible d'espaces logistiques hiérarchisés, y compris dans les zones urbaines denses, pour que la logistique favorise un développement économique, social et environnemental harmonieux des territoires et afin de répondre aux besoins de la logistique urbaine.

Dans le SRDEII, des actions innovantes au service d'une logistique de coopération sont proposées (cf. proposition n°5).

Proposition n°3 : La formation professionnelle au service de l'emploi

La formation professionnelle fait l'objet d'un effort coordonné afin de renforcer l'attractivité des métiers de la logistique et élever les qualifications pour élargir les horizons professionnels. Les Régions jouent un rôle pilote pour identifier à l'échelle des bassins d'emplois les besoins en matière d'emplois et de formations logistiques en s'appuyant à l'échelle nationale sur les référentiels métiers (ROME) et de formation définis par les branches.

Il est proposé que le contrat de plan régional de développement des formations et de l'orientation professionnelles (CPRDFOP), qui permet d'établir une stratégie conjointe Etat-Région, comprenne un volet « transport des marchandises et logistique »

Favoriser les synergies entre les acteurs publics et privés de la logistique

Proposition n°4 : Un observatoire de la logistique

Un outil de connaissance des dynamiques économiques, territoriales, technologiques, sociales de la logistique est mis en œuvre que l'on peut appeler « observatoire de la logistique ». Il produit chaque année un état qualitatif et quantitatif de la logistique en France et dans les régions qui nourrit une vision prospective de la logistique débouchant sur des orientations stratégiques. Il s'appuie sur un conseil scientifique et ses instances de gouvernance rassemblent les différents acteurs de la logistique, Etat, collectivités territoriales, chambres consulaires, associations professionnelles, industriels.

Il s'organise par la mise en réseau des ressources et compétences (INSEE, SOeS, Ministère de l'Industrie, Observatoires régionaux du transport, centres de recherche, associations professionnelles...). Il s'affirme progressivement comme un lieu d'animation qui réunit pouvoirs publics et professionnels.

Il propose un cycle annuel de formation de haut niveau pour les cadres publics et privés intéressés par la logistique.

Proposition n°5 : Des actions innovantes au service d'une logistique de coopération

L'Etat et les Régions soutiennent les actions innovantes de R&D qui nécessitent des coopérations entre les acteurs de la logistique, notamment celles qui concourent à diffuser une culture de la logistique auprès des PME-PMI, à mutualiser des opérations logistiques entre les chargeurs, à créer des systèmes d'information ouverts respectant la confidentialité des opérations commerciales et à développer la logistique urbaine.

Renforcer les portes du territoire

Proposition n°6 : une politique foncière et commerciale en faveur de la logistique dans les ports et aéroports

Levier essentiel de leur développement, la fonction logistique des ports (maritimes et intérieurs) et des grands aéroports nécessite une politique foncière active qui dépasse leurs simples limites administratives pour s'étendre à l'échelle de leur hinterland. Elle associe l'Etat, les gestionnaires d'infrastructure et les collectivités locales. Elle se double d'une politique commerciale ambitieuse pour attirer et fixer dans les ports et les grands aéroports français des opérateurs de niveau international (manutentionnaires, transporteurs, commissionnaires de transport, promoteurs immobiliers de la logistique).

Proposition n°7 : la connexion à l'hinterland européen

La connexion des ports maritimes du Havre, de Marseille, de Dunkerque et de Calais aux corridors européens définis par le RTE-T est prioritaire afin de contribuer à la massification des flux de marchandises, notamment flux de transport combinés et de conteneurs. Dans cette optique, deux

points nodaux de massification intérieurs, localisés à proximité immédiate des métropoles parisiennes et lyonnaises, sont envisagés.

Promouvoir un transport et une logistique durables (développement économique, social et environnemental)

Proposition n°8 : la régénération et la modernisation des infrastructures existantes

Les Pouvoirs publics et gestionnaires décentralisés engagent prioritairement la régénération et la modernisation des infrastructures de transport existantes afin d'en garantir la pérennité et la qualité et d'en optimiser l'utilisation.

De nouvelles infrastructures de transport sont conçues ponctuellement afin de résorber les goulets d'étranglement et/ou pour favoriser le report modal là où sa pertinence est avérée.

Proposition n°9 : Pour un transport routier soutenable

Afin de lutter contre un transport routier de type « low cost », destructeur pour l'emploi en France et pour le pavillon français, l'Etat renforce les contrôles et les sanctions sur le transport routier de marchandises afin que les réglementations existantes soient appliquées.

La France, comme l'Allemagne, applique le salaire minimum français au cabotage et au transport international de et vers la France. Ce même salaire minimum s'applique aussi aux chauffeurs routiers en transit sur son territoire.

Cette mesure s'inscrit dans une politique à plus long terme qui vise à établir un marché européen unique concurrentiel et non faussé grâce à la mise en place progressive d'un socle social commun dans les différents modes de transport, dans le respect de la libre circulation des travailleurs, de l'égalité de leur rémunération et de leurs conditions de travail dans un pays donné quel que soit leur pays d'origine (en adaptant convenablement la directive "détachement").

Développer l'innovation et la recherche

Proposition n°10

L'innovation et la recherche sont un levier essentiel pour promouvoir la logistique du futur, levier de compétitivité pour la France et au service du développement durable.

Il est proposé de lancer régulièrement dans le cadre de l'Agence Nationale pour la Recherche des appels à projets sur les transports comportant un volet sur les transports de marchandises et la logistique. Ces appels à projets auront vocation à fédérer les ressources et compétences existantes (pôle de compétitivité, laboratoires universitaires, Etablissements Publics Scientifiques et Techniques, Centres de ressources et d'expertises, chargeurs et prestataires logistiques...) dans une dynamique de partenariats européens.

Ces appels à projets mettront l'accent sur les interactions entre les nécessaires innovations technologiques et les enjeux sociétaux et territoriaux de la logistique.

1. Constat et enjeux

1.1. Logistique, compétitivité et performance

La relation entre logistique, compétitivité et performance est complexe à saisir. Est-il question de la compétitivité et de la performance des entreprises chargeurs qui ont recours à la logistique ou de celles des prestataires logistiques ? De la compétitivité et de la performance logistique du territoire et à quelle échelle ? De la France en Europe et dans le monde, ou bien de celles d'un territoire administratif (une région, une commune) ou d'un espace plus fonctionnel (une aire urbaine, un bassin d'emploi) ?

De multiples définitions de la logistique existent. Nous retiendrons la définition proposée par le Comité scientifique préparatoire à la CNL qui désigne la logistique comme « un ensemble d'opérations physiques de traitement des produits, périphériques et complémentaires aux opérations de fabrication et/ou de distribution, et qui comprennent notamment le transport, la manutention, l'entreposage, l'emballage... »⁴. A ces opérations physiques sont étroitement associés des flux financiers et d'informations sans qu'il ne soit plus aujourd'hui possible de savoir si les premiers commandent les seconds ou inversement.

Pour un chargeur, quel qu'il soit, la logistique est un service qui va lui permettre de s'approvisionner en biens matériels ou d'en distribuer. Ce service peut être réalisé en propre ou par un prestataire. Les facteurs qui contribuent à définir la performance logistique et assurent sa participation à la compétitivité des entreprises sont principalement le coût du service, sa capacité à concourir à la mise en œuvre des objectifs de production et de distribution, et sa capacité à s'adapter aux évolutions des besoins et attentes du client. En effet, il constitue une part substantielle de la valeur finale des produits. Il est estimé, selon une étude de l'Aslog, à environ 12 % du chiffre d'affaires net de l'entreprise, avec des différences importantes entre les entreprises en fonction de leur activité⁵ (Rapport du conseil scientifique, 2015). En diminuer le coût revient donc pour une entreprise à donner à ses produits une compétitivité plus forte sur le marché par rapport à ceux des concurrents.

La logistique est une activité essentielle dans le processus industriel et commercial. Elle supporte une forte pression concurrentielle qui en fait un des éléments de différenciation des stratégies des chargeurs. La tension entre le facteur coût et la nature des prestations d'un service logistique détermine l'essentiel de la place de la logistique dans la recherche de compétitivité des entreprises. Pour le chargeur comme pour le prestataire logistique, la performance logistique est le levier qui lui permet d'atteindre cette compétitivité par rapport à ses concurrents. Les sciences de gestion s'attachent à mettre en évidence cette performance, « considérant l'entreprise et les relations entre entreprises comme un système de flux (flux de produits et flux d'informations) qu'il

⁴ « *La logistique en France, état des lieux et pistes de progrès* », Rapport du Comité scientifique de la CNL, mars 2015.

⁵ Données issues de l'étude Aslog 2008/2009, « *L'état de l'art de la logistique globale des entreprises en France* ».

faut gérer comme tel et utiliser comme un moyen d'optimisation d'ensemble des chaînes d'approvisionnement (supply chain management)»⁶.

Pour le territoire national, une logistique compétitive à l'échelle internationale permet de renforcer le positionnement des entreprises présentes sur le territoire national à l'exportation et de baisser le coût des importations. Elle est très dépendante de la performance des prestataires logistiques internationaux sur le territoire français. Elle peut alors permettre de développer l'activité logistique en France au service du commerce international, au-delà des seules exportations et importations qui concernent le territoire français. C'est la question de l'opportunité ou de la nécessité d'une stratégie autour des portes maritimes ou aériennes de l'Europe et de la place que la France souhaite occuper dans la définition et la mise en œuvre de cette stratégie.

Et pour un territoire, une région ou une commune ? La présence de services logistiques performants peut bénéficier aux entreprises de ce territoire. Elle est aussi une source de développement économique et donc d'emplois. Mais la performance renvoie aussi à d'autres indicateurs comme la consommation foncière ou la prise en considération des externalités du transport routier et leur acceptabilité sociale. Elle est très dépendante des politiques publiques en matière d'aménagement. La somme des performances individuelles des entreprises ne correspond pas nécessairement à celle du territoire considéré.

La logistique est donc tout à la fois un facteur concurrentiel à l'échelle internationale pour la « Maison France » en Europe et dans le monde mais aussi pour les entreprises engagées sur le seul marché national, contribuant ainsi à la productivité de la même « Maison France ». La performance logistique dépend tout autant de l'organisation de la production et des flux, de la localisation des activités et des populations, de l'organisation des villes et des conditions du déploiement de l'activité logistique dans des territoires par nature très différenciée. **Elle engage les entreprises mais aussi le territoire aux différentes échelles et les politiques qui lui sont liées. Elle est par nature un champ d'action public-privé.**

1.2. La logistique : quelle reconnaissance stratégique ?

La logistique oscille tant de la part des entreprises, des pouvoirs publics que des citoyens entre reconnaissance stratégique et méconnaissance. Cette dichotomie est un frein au développement d'une politique en faveur de la logistique mobilisant les acteurs privés et publics.

Fonction complexe et transverse, les bénéfices de la logistique sont plus difficiles à appréhender pour les entreprises et organisations qui manquent de ressources. Dans les plus grands groupes industriels ou de la distribution, elle est devenue une fonction stratégique. Le recours à de multiples sous-traitants place ces grands groupes dans une situation d'assembleur pour la production ou la distribution d'un bien, par exemple une automobile ou un produit d'un rayon de supermarché. Le pilotage et le contrôle des flux physiques et d'information s'avèrent alors essentiels. En permettant d'intégrer certaines étapes de la production aux chaînes de transport, ils contribuent à la maîtrise des coûts de la production et de la distribution. **La performance d'une chaîne logistique est**

⁶ Rapport du Conseil scientifique de la CNL, décembre 2014.

un atout commercial et industriel au niveau mondial comme au niveau local dans la concurrence que se livrent les entreprises vis-à-vis de leurs clients.

Une PME-PMI n'a pas nécessairement la même conscience de l'importance de ce pilotage par les flux parce qu'elle est confrontée au quotidien aux impératifs de sa production mais aussi par méconnaissance du poids de la logistique dans son activité et donc des économies possibles à retirer d'une meilleure performance logistique. Cette méconnaissance se traduit par l'absence de toute fonction logistique dans l'entreprise. Ainsi, deux tiers des entreprises de 20 à 100 salariés et un tiers des entreprises de 100 à 250 salariés n'auraient pas de responsable transport, manutention, entreposage (Rapport du Comité scientifique préparatoire à la CNL).

Cette dualité entre « grands chargeurs » et « petits chargeurs » se retrouve parmi les prestataires logistiques. Un petit transporteur routier artisan fait bien de la logistique quand il assure un transport entre deux points. Pourtant, cette simple prestation de traction arrive en bout de chaîne logistique, demandée par exemple par un prestataire logistique de type 3PL ou 4PL⁷.

Cette très grande diversité de situations tant parmi les chargeurs que parmi les prestataires logistiques entraîne donc par répercussion une grande hétérogénéité à la fois en matière de demande et d'offre logistique. Il est donc difficile d'appréhender les contours de la logistique à tel point qu'il serait possible de se demander si elle forme bien un secteur à part entière de l'activité économique. Elle peut être réalisée en propre par le chargeur ou à l'inverse plus ou moins externalisée vers des prestataires, depuis le simple transport jusqu'à l'optimisation d'une chaîne intégrant le client du chargeur, les clients du client et les fournisseurs. Il est possible de la diviser en maillons (logistique amont, interne ou de production, aval et inverse) ou en segments (international, européen et national, régional et des derniers kilomètres) ; d'en dresser une typologie par types en fonction des produits ou des filières (messagerie, grande distribution, e-commerce...) mais aussi en fonction des prestataires (chargeurs, transporteurs, prestataires logistiques 1PL, 2PL... 4PL, promoteurs immobiliers, gestionnaires de plateformes, industriels de la manutention, développeurs de solutions informatiques...). Mais sans conteste, ces tentatives de classification montrent que la logistique, service aux entreprises, s'élève au rang d'industrie, organisée par des acteurs spécialisés sur des cœurs de métier, liés entre eux par des relations de partenariats et de concurrence. Selon une expression développée par les professionnels, la logistique, c'est un service produit de façon industrielle.

Stratégique et méconnue, la logistique est donc aussi d'une extrême diversité. Cela la rend d'abord peu visible par les citoyens qui en bénéficient au quotidien sans en soupçonner le fonctionnement hormis les flux de camions qui ne forment plus que la partie émergée de l'iceberg. En dehors des transports, elle n'est pas un champ de l'action publique. Pour les professionnels du secteur eux-mêmes, il est compliqué, sans doute impossible de se structurer en une filière dédiée tant ils ne partagent pas nécessairement les mêmes points de vue et stratégies. Le nombre et la diversité des organisations professionnelles du transport et de la logistique témoignent de cette

⁷ 3PL: Third-Party Logistics provider. Il prend en charge une partie plus ou moins conséquente de la logistique de ses clients.

4PL: 4th-Party Logistics Provider. Il coordonne les différents acteurs intervenant le long de la chaîne logistique.

difficulté. **Cette méconnaissance se traduit aussi par la faiblesse de l'appareil statistique, encore trop entièrement centré sur les transports malgré des progrès pour prendre en compte l'activité d'entreposage notamment.**

Pourtant cette structuration d'une filière logistique à travers sa reconnaissance comme une fonction stratégique pour l'économie nationale et le territoire est un enjeu crucial. Ainsi, il est temps pour les PME-PMI d'intégrer pleinement la logistique comme un levier de leur compétitivité. Les partenariats et les mutualisations entre chargeurs ou prestataires de rangs différents ouvrent la possibilité de gains de productivité dans la production du service logistique. La montée en valeur de l'offre logistique est une clé de survie pour les petits prestataires artisans de type chauffeurs routiers, dont l'activité est mise en danger par la très forte pression sur les prix. Une meilleure connaissance par les pouvoirs publics de ce champ d'activité constitue un préalable pour définir des politiques publiques pertinentes. Une pédagogie impliquant les citoyens sur les enjeux logistiques est aussi une des conditions de son acceptabilité.

La première ambition d'une politique publique en faveur de la logistique doit donc être de la faire reconnaître, dans sa complexité, comme stratégique pour l'économie et le territoire national.

1.3. La place du transport routier dans les chaînes logistiques

Les flux de marchandises n'ont jamais été aussi considérables et n'ont jamais concerné une aussi grande variété de produits, des produits les plus lourds comme les pondéreux aux matériaux de construction jusqu'aux produits manufacturés les plus sophistiqués et à haute valeur qui nécessitent des distributions très fines jusqu'à la porte des clients.

Le système routier des marchandises explique ces performances inédites. La route a aujourd'hui atteint en France, en Europe et dans l'ensemble des pays industriels des parts de marché supérieures à 80%. Le transport routier est adapté à la demande de transport grâce à sa très grande flexibilité, à des prix faibles expliqués par une très forte concurrence entre de multiples petites entreprises, souvent de taille artisanale dont la rapidité et la finesse de la desserte géographique sont rendues possible par le développement d'un vaste réseau autoroutier. Associés aux camions, les entrepôts sont les lieux du groupage, de l'éclatement, du tri et du stockage des marchandises. **Ce « système routier », formé par un triptyque camion, entrepôt et réseau autoroutier, est devenu de fait une composante essentielle de la production et de la distribution dans le contexte métropolitain.**

Cependant, ces performances inédites reposent sur une concurrence parfois destructrice qui génère des externalités négatives et d'abord pour le transport routier. Le pavillon français est le premier touché : ses parts de marché ne cessent de s'éroder au profit d'autres pavillons de l'UE à tel point que son champ d'activité se limite de plus en plus au transport national. Si la part du pavillon français en 2012 est de 96% pour le transport national réalisé en France, elle se limite à seulement

13% pour les trafics internationaux entre la France et l'Europe et elle est quasi inexistante dans le cabotage européen (CGDD, 2013)⁸.

Cette très forte concurrence qui pèse sur le transport routier à l'échelle européenne renvoie à trois enjeux majeurs : l'harmonisation de la concurrence à l'échelle européenne, la place du transport routier dans les chaînes logistiques et l'objectif politique national de développer le report modal vers le rail notamment.

Les différences sociales et fiscales à l'échelle de l'UE faussent la concurrence entre les pavillons, avec des répercussions particulièrement négatives pour le pavillon français. Ces différences incitent les plus grands groupes de transport, y compris français, à redéployer leurs activités à l'échelle européenne pour profiter des opportunités offertes, ce que ne peuvent pas faire les artisans. La concurrence entre les transporteurs routiers à l'échelle européenne permet ainsi une pression constante sur les prix du transport routier.

Mais plus fondamentalement, c'est aussi la place du transport routier dans les chaînes logistiques qui est en question. La création de la valeur logistique se réalise par le pilotage des flux de marchandises et d'information et par des opérations plus ou moins sophistiqués de tri ou de conditionnement sur les marchandises dans les entrepôts. En tant que simple prestation de traction, le transport routier est le dernier maillon dans la chaîne de la valeur logistique, celui sur lequel peut s'exercer une pression d'autant plus forte de la part des prestataires situés plus en amont que la concurrence y est forte. L'enjeu pour les entreprises de transport routier est de trouver leur place dans la chaîne logistique, une place où elles seraient aussi créatrices de valeur par une offre de service de qualité et non pas nécessairement par une réponse qui tendrait vers un transport toujours plus « low cost ».

La domination du transport routier renvoie enfin à l'enjeu du report modal. Les transports ferroviaires et fluviaux se heurtent à la très grande flexibilité, adaptabilité et agilité du transport routier qui de surcroît offre ses services à des prix faibles. Ils ne révèlent leur pertinence que sur des flux réguliers et massifiés, le plus souvent sur les longues distances. Ils nécessitent des organisations complexes porte à porte en complémentarité avec le transport routier, notamment pour les transports combinés de type caisses mobiles, conteneurs ou autoroutes ferroviaires. Le report modal ne peut se contenter d'un discours incantatoire qui se limite à fustiger le transport routier, par exemple en dénonçant le trop grand nombre de camions sur les routes. Il nécessite un discours de vérité pour concentrer les efforts en matière de report modal sur les zones de pertinence des transports ferroviaires et fluviaux dans les chaînes logistiques. Ce discours de vérité n'exclut pas un fort volontarisme qui reste au contraire plus que jamais nécessaire pour le développement du report modal mais qui sera alors d'autant plus crédible. Un réel effort de pédagogie doit lui être associé pour mieux faire comprendre les enjeux et les conditions du report modal.

⁸ CGDD (2013), « Le transport routier de marchandises européen en 2012 », Chiffres et statistiques, n°472, décembre.

1.4. La logistique : un enjeu de politique publique pour les collectivités territoriales

Le système routier des marchandises contribue à façonner les territoires dans un véritable effet structurant qui s'impose dans la durée depuis les années 1970. Cela se manifeste notamment à trois échelles principales.

- Les plus grandes villes concentrent les entrepôts parce qu'elles sont les plus grands centres de production et de consommation tout en étant très bien connectées aux autres villes par le développement du réseau autoroutier.
- A l'échelle de l'aire urbaine, les fonctions logistiques sont rejetées dans la couronne périurbaine où les prix du foncier sont plus faibles qu'au centre, où les concurrences avec d'autres types d'activités notamment tertiaires sont plus faibles, ce qui se traduit par des espaces encore disponibles pour de vastes entrepôts qui répondent à la demande logistique actuelle.
- A une échelle encore plus fine, ces entrepôts sont regroupés à proximité des échangeurs autoroutiers et le long des rocade qui ceinturent les villes afin de bénéficier d'une forte accessibilité en coût et en temps. Les processus de localisation des entrepôts sont finalement très similaires à ceux de l'habitat en périphérie des villes, ce qui a conduit à proposer le terme de « périurbanisation logistique » pour qualifier ce desserrement des activités logistiques⁹.

Plusieurs questions se posent alors. **La périurbanisation logistique interroge sur les kilomètres parcourus pour atteindre les zones de chalandise car à la notion de proximité en distance métrique se substitue une accessibilité par la distance temps.** Or le transport routier de marchandises continue de jouer un rôle important dans les émissions de polluants malgré des progrès considérables. Le total de ses émissions, « y compris les émissions dues aux véhicules utilitaires légers (VUL) utilisés pour le TRM, est estimé en 2012 à environ 33 MtCO₂, soit 27 % environ des émissions de CO₂ du transport routier (qui représente quant à lui 95 % environ des émissions du secteur des transports) » (Rapport du Comité scientifique).

A travers la logistique, la consommation foncière et l'artificialisation des terres sont aussi en jeu. « En France, il s'est construit depuis 1985 la même surface (SHON) d'entrepôts que de bureaux ou de commerces. Les bâtiments logistiques étant de plein pied et nécessitant d'importantes aires de manœuvre, chaque entrepôt nécessite l'aménagement d'une parcelle de grande taille (Coefficient d'occupation des sols de 0,4 en moyenne) » (Rapport du comité scientifique). Une réflexion sur la place de la logistique dans les espaces urbains est nécessaire, depuis les espaces périphériques les moins denses pour éviter si possible le mitage et la détérioration des paysages jusqu'aux espaces les plus denses où à l'inverse il s'agit de faire une place à la logistique urbaine sans oublier les nombreux espaces logistiques hérités situés dans les proches couronnes urbaines et qui nécessitent souvent une reconversion. La présence de la logistique dans les espaces urbains renvoie certes à des questions techniques sur les entrepôts mais aussi à la mixité fonctionnelle et sociale dans les villes.

⁹ Frémont A., (2012) « *Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ?* », L'espace géographique, n° 3, pp. 236-251.

Un centre de distribution urbaine, une zone logistique ou une plateforme ne sont pas hors-sol mais interagissent étroitement avec leur environnement à différentes échelles.

Les déterminants de la localisation des activités logistiques dans les espaces urbains sont autant économiques que sociaux. De nombreux effets NIMBY empêchent l'émergence de projets logistiques perçus comme des sources importantes de nuisance. Inversement, les territoires peuvent être en concurrence pour attirer ces mêmes activités qui procurent de l'emploi. Les implantations logistiques s'expliquent le plus souvent par la rencontre d'intérêts convergents entre promoteurs immobiliers de la logistique à même de proposer des solutions clés en main et des communes ou communautés de communes soucieuses de développer leur activité économique et qui délivrent les permis de construire nécessaires. Mais cette concurrence favorise le mitage. Elle peut aussi aboutir à des projets de zones logistiques qui s'avèrent inutiles parce qu'ils ne répondent pas à la demande du marché mais qui sont consommateurs de subventions publiques, par exemple pour subventionner un embranchement fer. L'accès des salariés aux zones logistiques est aussi essentiel.

La logistique s'impose donc comme un facteur essentiel de l'aménagement des territoires, depuis les centres urbains denses jusqu'aux périphéries urbaines. Pourtant, cette question des implantations logistiques reste politiquement peu investie alors qu'elle est cruciale notamment dans les plus grandes concentrations urbaines, non seulement pour contribuer à la qualité de vie dans les territoires ainsi qu'à la mixité sociale et fonctionnelle des métropoles mais aussi pour améliorer les performances de la logistique elle-même. L'enjeu d'une action publique pertinente à même d'impulser, de coordonner et d'orienter les implantations logistiques d'initiative privée est entièrement à construire. Elle doit prendre en compte les différentes échelles de référence, depuis les grands corridors qui organisent le territoire français inséré en Europe jusqu'aux espaces urbains, de leurs périphéries à leur hypercentre.

2. Propositions

2.1. Elever la logistique au rang d'impératif stratégique : le rôle du couple Etat-Régions

La logistique est un levier de compétitivité pour la France. **Il revient aux pouvoirs publics d'élever la logistique au rang d'impératif stratégique** non pas pour pallier les défaillances d'un secteur qui remplit quotidiennement sa fonction au service de l'économie, mais bien plus **pour impulser, coordonner, favoriser avec les professionnels de la logistique, en alliant souplesse et agilité, toutes les actions au service de la performance logistique d'un secteur transverse et mal connu et qui par nature relève du champ de l'action public-privé.** Le couple Etat-Régions peut jouer un rôle moteur dans la réalisation de cet objectif stratégique.

En France comme dans les autres grands pays européens, le développement des infrastructures n'est plus le principal défi¹⁰. L'augmentation de la performance globale des chaînes logistiques prévaut désormais, non seulement en termes de volumes à traiter mais aussi de qualité, de fiabilité et de meilleur coût de ce traitement. La performance attendue porte sur la fiabilité de traitement des flux, leur sécurité-sûreté, leur résilience et donc une maîtrise des réseaux impliqués et de leurs interfaces. L'aménagement des territoires est aussi en jeu non seulement pour concourir à ces performances logistiques mais aussi à un développement social et environnemental harmonieux.

La formation est une exigence forte à inscrire à l'agenda des politiques d'accompagnement. Elle est d'abord attendue dans ses aspects très appliqués avec, à ce jour, un retard à combler vis-à-vis des pays ou régions qui nous entourent : nouveaux métiers et compétences, avec une importante montée qualitative des emplois déjà perceptible, au détriment des emplois de faible qualification. Ces efforts en formation sont à mener aussi pour imprégner peu à peu les responsables des entreprises et des services ou agences publics ou para-publics, d'une « culture logistique », une ouverture sur les concepts d'échange, de mutualisation, de coopération, aujourd'hui défaillante chez une majorité de professionnels concernés.

Pour répondre à ces défis de la performance logistique et de la formation, la gouvernance la plus adéquate possible est à rechercher prenant en compte la complexité des activités logistiques, la diversité des acteurs impliqués, des échelles et compétences requises. Dans les cas observés, notamment chez certains de nos voisins proches, ces gouvernances associent souvent acteurs publics et privés (responsables économiques, associations professionnelles, experts) dans des configurations diverses.

La coordination entre les services d'Etat et leurs échelons déconcentrés mais surtout entre ces derniers et les niveaux décentralisés dans leur nouvelle déclinaison territoriale est, dans son principe, une condition incontournable de la maîtrise des multiples enjeux soulevés par la logistique. L'Etat doit porter une vision stratégique et prospective de la logistique permettant notamment de cibler et hiérarchiser les investissements logistiques sur le territoire national. Dans le même temps,

¹⁰ Rapport du Comité scientifique préparatoire à la Conférence nationale sur la logistique (Mars 2015), notamment p. 62 et suivantes.

son rôle de porte d'entrée pour répondre aux problématiques transverses et quotidiennes des professionnels du secteur de la logistique doit être renforcé.

S'il n'y a pas de maille institutionnelle idéale pour répondre aux enjeux de la logistique, la Région dispose néanmoins de solides atouts pour y faire face d'autant plus que les systèmes logistiques se développent avant tout à l'échelle régionale. Les Régions sont à l'origine des administrations de mission qui ont développé un savoir-faire en matière d'observation territoriale et économique. La culture de la contractualisation avec l'Etat est au cœur de leur identité. Elles vont être amenées, plus encore qu'elles ne le font maintenant, à se coordonner avec les échelons infra-territoriaux, notamment les métropoles¹¹. Elles ont plusieurs compétences intéressantes pour répondre aux défis d'une politique publique de la logistique :

- Education (lycées), Enseignement supérieur, Formation professionnelle : elles ont développé à ce titre des outils d'observation du marché de l'emploi ;
- Développement économique : elles ont développé des liens avec les acteurs économiques, et ont une bonne connaissance des bassins d'emploi et de leurs dynamiques ;
- Schéma régional des transports : connaissance du système de transports à l'échelle régionale. C'est aussi à l'échelle régionale que se sont développés les ORT (observatoire régional des transports) ;
- SRADT : connaissance des enjeux d'aménagement à l'échelle régionale ;
- Compétence sur le transport ferroviaire de voyageurs : connaissance du réseau ferroviaire et de ses contraintes en termes de gestion et d'investissement ;
- Dans le cadre de la décentralisation portuaire et aéroportuaire de 2004, les Régions ont développé une culture de la gestion des infrastructures, et une connaissance des trafics et de la demande qui les génère ;
- La loi NOTRe va donner aux Régions, avec le SRADDET, un outil de réflexion intégrée permettant de croiser les différents éléments des dynamiques territoriales en coordination étroite avec les autres échelons territoriaux, notamment les métropoles et les intercommunalités. Elles vont jouer un rôle pilote pour définir les orientations en matière de développement économique avec le SRDEII (Le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) ;

La Région peut ainsi jouer un rôle majeur pour animer et coordonner une stratégie en faveur de la performance logistique, levier de compétitivité pour la France, en conjuguant l'intérêt national porté par l'Etat et la vitalité des ressources territoriales.

Proposition n°1 : L'Etat au service d'une ambition logistique nationale

L'Etat porte une vision stratégique et prospective de la logistique au service de l'économie française et du territoire.

Dans le cadre européen, l'Etat veille à la pertinence, à l'harmonisation, à la simplification et au contrôle, y compris par la sanction, des règles et des pratiques qui concernent les métiers de la logistique : transport routier des marchandises, distribution des marchandises en ville, implantation des entrepôts...

¹¹ « La relation entre les Régions et les Métropoles dans la nouvelle organisation territoriale de la République », Rapport de Pierre Cohen à Madame la ministre de la Décentralisation et de la Fonction publique, 23 juin 2015.

Pour atteindre ces objectifs, la logistique est reconnue comme un enjeu majeur par les services de l'Etat au niveau de ses administrations centrales (DGITM et DGE notamment) et déconcentrées afin que les professionnels du transport et de la logistique disposent d'une porte d'entrée nationale déclinée en région sur leurs problématiques.

Plusieurs pistes peuvent être étudiées : délégué interministériel à la logistique et délégués régionaux en Préfecture ou dans les DREAL, nomination d'un chef de file sur la logistique en région parmi les hauts fonctionnaires de l'Etat (directeur de port par exemple), prise en compte de la logistique par le MEDDE et les DREAL dans leur organisation...

Proposition n°2 : La Région, un rôle pilote pour définir une politique régionale de la logistique

Les Régions, qui jouent un rôle pilote en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, peuvent de ce fait répondre aux enjeux de la logistique sur leur territoire. Elles le font en cohérence avec les orientations nationales et contribuent à les articuler avec les politiques définies par les communes et les intercommunalités.

Il est proposé que le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) prévus par la loi NOTRE comprennent chacun un volet « Transport des marchandises et logistique ».

Dans le SRADDET, un chapitre fait l'état des lieux des flux de marchandises et les met en lien avec l'organisation du système productif (agricole, industriel) et commercial (grande distribution, e-commerce, commerce de gros et commerce indépendant) régional, et peut déboucher le cas échéant sur un schéma d'implantation cible d'espaces logistiques hiérarchisés, y compris dans les zones urbaines denses, pour que la logistique favorise un développement économique, social et environnemental harmonieux des territoires et afin de répondre aux besoins de la logistique urbaine.

Dans le SRDEII, des actions innovantes au service d'une logistique de coopération sont proposées (cf. proposition n°5).

Proposition n°3 : La formation professionnelle au service de l'emploi

La formation professionnelle fait l'objet d'un effort coordonné afin de renforcer l'attractivité des métiers de la logistique et élever les qualifications pour élargir les horizons professionnels. Les Régions jouent un rôle pilote pour identifier à l'échelle des bassins d'emplois les besoins en matière d'emplois et de formations logistiques en s'appuyant à l'échelle nationale sur les référentiels métiers (ROME) et de formation définis par les branches.

Il est proposé que le contrat de plan régional de développement des formations et de l'orientation professionnelles (CPRDFOP), qui permet d'établir une stratégie conjointe Etat-Région, comprenne un volet « transport des marchandises et logistique »

2.2. Favoriser les synergies entre les acteurs publics et privés de la logistique

Dans sa mise en œuvre quotidienne, la logistique est avant tout l'affaire des entreprises. Celles-ci sont chacune sur leur marché respectif en concurrence. Mais la coopération peut leur permettre d'accéder à des ressources dont elles seraient incapables de disposer seules. L'action publique peut favoriser une logistique qui cumule les avantages de la compétition et de la coopération.

Les constats et les enjeux préalablement dressés montrent que la performance des PME-PMI peut être largement améliorée parce qu'à l'inverse des grandes entreprises, la logistique n'y est pas encore nécessairement considérée comme une fonction stratégique. La dissémination d'une culture de la logistique auprès de ces chargeurs de taille moyenne ou petite est donc un levier déterminant pour améliorer la performance de la logistique en France. Il revient aux prestataires logistiques de comprendre les besoins et les attentes de ces PME-PMI et de leur proposer les solutions logistiques adaptées. Des actions ciblant ces PME-PMI sont donc nécessaires.

La concurrence entre les entreprises ne favorise pas nécessairement la transparence du marché qui peut être une des conditions pour aller vers une logistique mutualisée entre plusieurs chargeurs et pour établir des relations de confiance entre des prestataires de rangs différents. Si les stratégies logistiques des chargeurs sont optimisées pour leurs besoins propres, centrés sur la réponse aux besoins de leurs clients, elles ne sont pas facilement mutualisables sans adaptation volontaire. Pourtant, la mutualisation a été identifiée comme un levier possible de la performance logistique à la fois pour les entreprises et pour les territoires.

La mutualisation nécessite la mise en commun par plusieurs entreprises de leurs ressources mutualisables (systèmes d'informations et de transport, équipements de stockage et de traitement des produits, ressources humaines, services annexes et achats...). Elle nécessite donc des relations de confiance entre chargeurs, entre chargeurs et prestataires de rangs différents. Des systèmes d'information plus ouverts mais respectant la confidentialité des opérations commerciales sont aussi un levier de cette mutualisation. A l'échelle d'un territoire, connaître la demande des entreprises et disposer de données quantitatives sur les flux peut aussi favoriser la mutualisation.

La bonne connaissance des marchés et activités logistiques est indispensable à la définition et la mise en place de politiques publiques adaptées aux besoins des entreprises et des territoires, notamment en matière d'aménagement. Cet objectif peut être atteint grâce à des indicateurs territorialisés à différentes échelles sur le transport des marchandises et la logistique.

Proposition n°4 : Un observatoire de la logistique

Un outil de connaissance des dynamiques économiques, territoriales, technologiques, sociales de la logistique est mis en œuvre que l'on peut appeler « observatoire de la logistique ». Il produit chaque année un état qualitatif et quantitatif de la logistique en France et dans les régions qui nourrit une vision prospective de la logistique débouchant sur des orientations stratégiques. Il s'appuie sur un conseil scientifique et ses instances de gouvernance rassemblent les différents acteurs de la logistique, Etat, collectivités territoriales, chambres consulaires, associations professionnelles, industriels.

Il s'organise par la mise en réseau des ressources et compétences (INSEE, SOeS, Ministère de l'Industrie, Observatoires régionaux du transport, centres de recherche, associations professionnelles...). Il s'affirme progressivement comme un lieu d'animation qui réunit pouvoirs publics et professionnels.

Il propose un cycle annuel de formation de haut niveau pour les cadres publics et privés intéressés par la logistique.

Proposition n°5 : Des actions innovantes au service d'une logistique de coopération

L'Etat et les Régions soutiennent les actions innovantes de R&D qui nécessitent des coopérations entre les acteurs de la logistique, notamment celles qui concourent à diffuser une culture de la logistique auprès des PME-PMI, à mutualiser des opérations logistiques entre les chargeurs, à créer des systèmes d'information ouverts respectant la confidentialité des opérations commerciales et à développer la logistique urbaine.

2.3. Renforcer les portes du territoire

Le commerce mondial repose sur un nombre limité de nœuds (ports et aéroports) localisés le plus souvent dans les plus grandes métropoles mondiales ou dans leur proximité immédiate. A l'échelle internationale, ces nœuds mettent en relation les principales zones commerciales du monde par la concentration des trafics maritimes et aériens sur quelques routes principales. C'est à partir de ces mêmes nœuds que s'effectue la desserte des hinterlands.

Cette polarisation s'explique par la capacité des ports et des aéroports qui s'y localisent à capter les flux internationaux acheminés sur les routes maritimes ou aériennes les plus importantes tout en éclatant ces derniers vers des hinterlands plus ou moins vastes et discontinus, qui peuvent se limiter à la métropole elle-même ou à l'inverse s'étendre bien au-delà. **Cette capacité à massifier et à éclater les flux est une des clés de voute du fonctionnement du transport international.** Elle repose sur les ports maritimes et les aéroports en tant que nœuds dans les réseaux internationaux mais aussi comme lieux de la rupture de charge entre les transports maritimes ou aériens et les transports terrestres.

Les ports de l'Europe du Nord, d'Anvers à Hambourg, et les aéroports de Frankfort, Londres (Heathrow) et Amsterdam (Schipol) sont les portes de l'Europe sur le monde, localisés au cœur de la dorsale d'activité européenne qui court de Londres à Milan, la fameuse « banane bleue ». Légèrement périphérique par rapport à cette dorsale mais carrefour européen de premier ordre par sa situation d'isthme entre Europe du Nord et Europe du Sud (Italie et péninsule ibérique), la France dispose d'atouts majeurs. La plate-forme aéroportuaire de Roissy occupe le premier rang européen pour le fret en tonnage. Elle est le hub de Fedex pour l'Europe. Elle fonctionne jour et nuit. Elle est devenue un pôle majeur de l'emploi francilien (d'abord grâce à l'activité des passagers). Mais en dehors de Roissy, aucun autre grand aéroport (Toulouse, Lyon...) n'a développé une fonction fret importante en France.

Les ports français sont de remarquables outils techniques, notamment en raison de la forte accessibilité nautique de leurs terminaux (Port 2000 au Havre, darses de Fos-sur-Mer, port Est de Dunkerque). La réforme de 2008 a profondément modernisé la manutention portuaire en l'alignant sur les standards mondiaux. Des logiques de corridors intermodaux se dessinent sur l'axe Seine impulsées par l'union des ports du Havre, de Rouen et de Paris avec la création en 2012 du GIE Haropa ou sur l'axe rhodanien entre Marseille et Lyon avec l'alliance récente Medilink. Calais joue un rôle essentiel pour le trafic transmanche. Les ports de la façade atlantique constituent des relais utiles des plus grands ports ou parviennent à se spécialiser dans des trafics de niche (les céréales à La Rochelle). Mais sur la longue durée, les parts de marché du Havre et de Marseille pour les trafics de conteneurs se dégradent. Sur son hinterland de proximité, l'Île-de-France, Le Havre n'expliquerait qu'environ la moitié des trafics, le reste étant capté par Anvers et dans une moindre mesure Rotterdam. Les volumes restent trop faibles au Havre ou à Marseille, à l'inverse des cercles vertueux de la massification qui prévalent dans les ports de l'Europe du Nord, y compris dans le contexte de la crise que nous connaissons depuis plusieurs années. Plus grave, le modèle économique des ports français est profondément remis en cause par la fin de la rente pétrolière, liée à une concurrence à l'échelle mondiale entre les principaux centres de raffinage.

Il est parfaitement possible d'imaginer que le commerce extérieur de la France (hors Europe) soit assuré dans d'excellentes conditions par des portes situées en dehors du territoire français. Mais les conséquences en termes d'emplois dans les places portuaires et aéroportuaires françaises seraient négatives. La croissance des trafics crée l'emploi comme le prouve l'exemple de Roissy. Pire, cela se traduirait à terme pour les chargeurs situés sur le territoire français par une perte de contrôle de leurs flux commerciaux via des commissionnaires de transport n'intégrant pas l'espace français dans leur priorité. La maîtrise des flux commerciaux par des commissionnaires français ou étrangers situés en France, et plus largement par des opérateurs internationaux qui organisent des chaînes logistiques où la France joue le rôle de porte d'entrée du territoire européen, est un des facteurs essentiels à la stabilité et à la croissance du système productif français. C'est une « arme anti-délocalisation » et même de relocalisation.

Les propositions 6 et 7 visent à répondre à cet enjeu stratégique. Les ports et les aéroports ne sont pas uniquement des lieux de la rupture de charge mais aussi des places où peuvent s'effectuer des opérations logistiques et commerciales sur les marchandises. **Le développement d'une logistique portuaire et aéroportuaire passe d'abord par l'attractivité des ports et aéroports français auprès des plus grands opérateurs internationaux.** La concurrence entre armateurs, manutentionnaires portuaires ou commissionnaires de transport sur les grandes places portuaires doit être stimulée afin que des effets de rente liés à des oligopoles soient évités. Le rayonnement de ces places ne se limite pas à leur périmètre administratif mais s'élargit à l'échelle de leur hinterland, là où s'organise le couple massification/dispersion. La politique foncière nécessaire à la localisation de ces activités logistiques en lien avec le système productif et de distribution se conçoit à l'échelle de l'hinterland. La massification des flux nécessite aussi des liaisons ferroviaires de qualité pour relier les plus grands ports français aux corridors européens.

Proposition n°6 : une politique foncière et commerciale en faveur de la logistique dans les ports et aéroports

Levier essentiel de leur développement, la fonction logistique des ports (grands ports maritimes et ports décentralisés) et des grands aéroports nécessite une politique foncière active qui dépasse leurs simples limites administratives pour s'étendre à l'échelle de leur hinterland. Elle associe l'Etat, les ports, les aéroports et les collectivités locales. Elle se double d'une politique commerciale ambitieuse pour attirer et fixer dans les ports et les grands aéroports français des opérateurs logistiques internationaux (manutentionnaires, transporteurs, commissionnaires de transport, promoteurs immobiliers de la logistique).

Proposition n°7 : la connexion à l'hinterland européen

La connexion des ports maritimes du Havre, de Marseille, de Dunkerque et de Calais aux corridors européens définis par le RTE-T est prioritaire afin de contribuer à la massification des flux de marchandises, notamment flux de transport combinés et de conteneurs. Dans cette optique, deux points nodaux de massification intérieurs, localisés à proximité immédiates des métropoles parisiennes et lyonnaises, sont envisagés.

2.4. Promouvoir un transport et une logistique durables (développement économique, social et environnemental)

Une logistique performante ne peut faire l'impasse sur le transport. De lui dépend l'acheminement physique des marchandises, même si ce dernier est piloté en amont par des flux dématérialisés d'information et de transactions financières. Le transport repose sur les infrastructures et sur un mode prédominant, la route. **La qualité des infrastructures nécessite un effort d'investissement pour être assurée dans le temps.** La durabilité du transport routier est fortement remise en question par l'opinion publique. Une logistique performante nécessite aussi un transport durable.

La France dispose d'un remarquable réseau de transport, notamment routier, qui est systématiquement plébiscité par les investisseurs internationaux. Avec plus de 11 000 km d'autoroutes (dont près de 8600 en concession), elle concentre 16% du réseau de l'Union européenne alors qu'elle ne regroupe que 12,5% de sa population. Au schéma en étoile centré sur Paris qui dominait jusque dans les années 1980 a succédé un réseau autoroutier maillé. Il permet le contournement de l'Île-de-France, facilite les trafics de transit Nord-Sud tout en reliant les villes grandes et moyennes et désenclave des régions aux faibles densités (Massif central) ou périphériques (Bretagne). A cela s'ajoute 10 000 km d'autres routes nationales, 378 000 km de routes départementales et 654 000 km de routes communales qui rendent possible une irrigation très fine, assez unique dans le monde, de l'ensemble du territoire national.

Quant au réseau ferroviaire, il a surtout bénéficié depuis les années 1970 d'investissements dédiés à la grande vitesse avec le développement de nouvelles LGV, dont quatre sont actuellement en construction ! La Seine et le Rhône offrent au réseau fluvial deux corridors majeurs qui mettent en

relation au grand gabarit les deux plus grands ports français (Marseille et Le Havre) avec les deux plus grandes métropoles françaises (Paris et Lyon).

Mais par définition **ce réseau vieillit et sa maintenance et sa régénération demandent d'autant plus de moyens financiers qu'il a augmenté en taille, notamment le réseau routier**. Il est donc essentiel qu'une part importante des budgets de l'Etat « Infrastructures et services de transport » et de l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) soit consacrée à la maintenance et à la régénération du réseau routier existant.

De même, le réseau ferroviaire nécessite un effort sans précédent de remise en niveau, effort qui a commencé il y a maintenant plus de cinq ans. 1 500 chantiers étaient programmés sur le réseau au 15 janvier 2015. Les travaux entrepris sur le réseau sont tellement importants qu'ils pénalisent fortement les circulations voyageurs et fret aussi bien en nombre de sillons disponibles que de fiabilité. Cette situation devrait se prolonger encore plusieurs années tant les besoins de régénération sur le réseau sont importants. Cet effort est en partie financé par la dette, à raison de 1,5M€ par an, alors que la dette de SNCF-réseau s'élève déjà à près de 37M€ en 2014 et qu'elle devrait continuer d'enfler. De plus, les travaux sont prioritairement concentrés sur les axes les plus circulés du réseau. Des solutions de financement, impliquant chargeurs, Etat et collectivités territoriales, restent à trouver pour assurer la pérennité des lignes capillaires fret qui sont le plus souvent en très mauvais état alors qu'elles sont à l'origine de 20% du trafic de fret ferroviaire.

Alors que l'Etat fait face à des contraintes budgétaires considérables, il semble pertinent de privilégier des investissements qui assurent d'abord la pérennité des infrastructures existantes pour les trois modes routier, ferroviaire et fluvial. Il s'agit avant tout d'optimiser l'utilisation des réseaux existants. A l'inverse, des situations quotidiennes de saturation existent dans les plus grandes aires urbaines. Elles concernent tout autant le transport de personnes que de marchandises. La résorption de ces goulets d'étranglement nécessite une approche multimodale couplée avec une analyse du développement de l'urbanisation, tant de l'habitat que des entrepôts logistiques, permettant de mettre en synergie transports et urbanisation.

La durabilité du transport est aussi celle du transport routier de marchandises (cf. 1.3). Dernier maillon de la chaîne logistique, il est sous pression d'autant plus qu'il est constitué à plus de 50% par des entreprises unipersonnelles. Les conclusions du « rapport Abraham » de 2008 intitulé « *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises* » restent pleinement d'actualité¹². Une régulation durable du transport routier passe par une meilleure organisation de la concurrence « en contrôlant le cabotage aussi efficacement que possible (...); en faisant respecter des conditions « normales » d'accès et de maintien dans le marché, pour éviter que les entreprises fragiles ne tirent les prix vers le bas, tout en tournant les réglementations, en particulier sociales ; en contrôlant le respect des règles des codes du travail et de la route, en particulier en matière de charges et de vitesse, et en sanctionnant sévèrement les infractions » (p.194). Paradoxalement, il est du devoir des pouvoirs publics d'accentuer la pression sur le transport routier de marchandises pour faire respecter par tous les pavillons qui utilisent le réseau routier français les réglementations existantes et éviter le développement de pratiques inquiétantes comme le transport de marchandises sur longue distance par des véhicules utilitaires légers. La compétitivité du pavillon

¹² Centre d'Analyse Stratégique, 2008, « *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises* », Rapport de la mission présidée par C. Abraham, Vol.1, 307 p.

français passe par la réduction des écarts de coûts avec les autres pavillons, ce qui nécessite de « rechercher une meilleure harmonisation des différentes réglementations, fiscales et sociales » (p. 195).

Proposition n°8 : la régénération et la modernisation des infrastructures existantes

Les Pouvoirs publics et gestionnaires décentralisés engagent prioritairement la régénération et la modernisation des infrastructures de transport existantes afin d'en garantir la pérennité, la qualité et d'en optimiser l'utilisation.

De nouvelles infrastructures de transport sont conçues ponctuellement afin de résorber les goulets d'étranglement et/ou pour favoriser le report modal là où sa pertinence est avérée.

Proposition n°9 : Pour un transport routier soutenable

Afin de lutter contre un transport routier de type « low cost », destructeur pour l'emploi en France et pour le pavillon français, l'Etat renforce les contrôles et les sanctions sur le transport routier de marchandises afin que les réglementations existantes soient appliquées.

La France, comme l'Allemagne, applique le salaire minimum français au cabotage et au transport international de et vers la France. Ce même salaire minimum s'applique aussi aux chauffeurs routiers en transit sur son territoire.

Cette mesure s'inscrit dans une politique à plus long terme qui vise à établir un marché européen unique concurrentiel et non faussé grâce à la mise en place progressive d'un socle social commun dans les différents modes de transport, dans le respect de la libre circulation des travailleurs, de l'égalité de leur rémunération et de leurs conditions de travail dans un pays donné quel que soit leur pays d'origine (en adaptant convenablement la directive "détachement").

2.5. La Recherche-Innovation appliquée au domaine de la logistique

« L'innovation en logistique est souvent organisationnelle, dans le soft, difficile à repérer. L'innovation vient parfois d'ailleurs. On n'en a pas forcément une idée précise parce que la logistique est beaucoup dans l'organisationnel, l'innovation dans ce champ est difficile à appréhender, même s'il y a des clusters, des pôles de compétitivité »¹³

Recherche et innovation sont un levier essentiel pour développer la performance logistique. Le caractère systémique et hautement multidisciplinaire des activités liées à la logistique nécessite de couvrir un large spectre de spécialités, de savoirs et savoir-faire. Il implique en outre de renforcer le recours aux sciences humaines, sociales, économiques et de gestion et corollairement, les approches multidisciplinaires.

¹³ Propos recueilli lors des auditions réalisées par TDIE dans le cadre de la préparation de la CNL.

En tout état de cause, le soutien aux organismes, dispositifs et programmes de recherche et d'innovation en logistique est un impératif. **Les nations en tête de la performance logistique sont aussi celles qui disposent d'un outil de recherche et de diffusion des connaissances de haut niveau.** L'association des compétences académiques à celles d'autres acteurs de l'innovation (industriels, prestataires logistiques, bureaux d'étude et de conseil, consultants, agences territoriales, observatoires,...), chaînons indispensables de la diffusion des savoirs et savoir-faire, doit être encouragée, et les moyens pour leur développement au meilleur niveau, renforcés. Les pôles de compétitivité, clusters et autres dispositifs de recherche collaborative et de financement mutualisé ont un rôle important à jouer de ce point de vue.

Le PREDIT avait largement fait preuve de sa capacité créative et sa disparition laisse un vide en matière de recherche sur les transports en général et notamment sur la logistique (groupe 4 « Logistique et transport de marchandises »). Il est sans doute important de relancer un PREDIT sous une forme nouvelle et permettant de rassembler la communauté du transport et de la logistique autour de projets de recherche et d'innovation.

Plusieurs thématiques, inspirées du rapport du Comité scientifique de la CNL (point 6.4, p. 79), sont identifiées, tenant compte de l'évolution perceptible dans les pratiques des acteurs logistiques et des tendances dans lesquelles elles s'inscrivent (modes de produire et de consommer, spatialisation de la production et de la consommation, politiques publiques, etc.). Ces pratiques sont d'abord guidées par l'objectif omniprésent de « performance » des modalités de circulation de biens au service de l'économie de production/distribution. Ces pratiques sont par ailleurs soumises au respect d'un certain nombre de contraintes socio-économiques (création et partage de la valeur, rapports de force) et/ou sociétales (normes sociales, environnementales). La recherche doit donc approfondir la compréhension des mécanismes qui ordonnent et peuvent permettre d'optimiser le fonctionnement des mondes de la logistique, par essence contradictoires, associant de multiples catégories d'acteurs aux intérêts éventuellement divergents, des ressources technologiques foisonnantes (explosion des TIC, de l'automatisation), sans parler des échelles de temps et d'espace, elles-mêmes très diverses et imbriquées. La thématique de la gouvernance de ces systèmes est en soi un sujet incontournable qui nécessite à la fois de solides appuis théoriques et des retours rapides en termes d'application.

Il est d'abord essentiel de renforcer la connaissance du domaine et de la filière logistique afin d'éclairer les travaux et décisions des acteurs, principalement institutionnels, en matière de planification territoriale et de choix d'investissement en infrastructures et autres équipements fixes à destination logistique. Il est possible de citer pour la connaissance de la logistique : ses déterminants, ses grandes catégories d'acteurs et la distribution des rôles, la répartition spatiale et modale des flux, les facteurs et indicateurs de sa performance en imbriquant de manière coordonnées les échelles nationale, régionale et locale. Les aspects prospectifs sont à prendre en compte : évolution des modes de consommation, de la distribution (commerce électronique) ; nouvelles organisations productives, relocalisation et genèse de flux, y compris dans les échanges intra et inter branches.

De nombreux verrous sont à faire sauter : collecte et traitement de données, définition d'indicateurs pertinents, méthodes associant des compétences en traitement de données, en géographie et socio-économie de la production/consommation et des flux ; insuffisante cohérence

des études et recherches pourtant nombreuses menées dans ces domaines à différents niveaux, notamment par des collectivités.

L'optimisation des réseaux logistiques constitue un second champ pour la recherche. Les réseaux logistiques acheminent et traitent flux de marchandises et flux d'informations. Leur performance respective et l'articulation des uns aux autres sont un des facteurs essentiels de la qualité de la prestation logistique, entendue en termes de niveau de service et de coût. La performance combine des outils technologiques et des savoir-faire organisationnels, tous deux en évolution rapide et interactive : les progrès des uns permettent des avancées des autres et réciproquement. La part des professionnels affectés aux fonctions liées au déploiement des TIC en transport et logistique est appelée à croître fortement dans la ou les décennie(s) prochaine(s).

Le développement de centres de formation et recherche-innovation à proximité de grandes places logistiques, en liaison avec les pôles et clusters pertinents, les milieux économiques impliqués et les structures « académiques » reconnues, participerait à cette optimisation des réseaux logistiques.

Les TIC ont des applications nombreuses à la logistique avec comme fonctions centrales la collecte et le traitement de l'information pour, par exemple, l'automatisation des véhicules ou des opérations de manutention, les échanges de données, la mise en place de protocoles de collaboration, la sécurisation des données (nombre de ces applications possèdent des marges de progrès importantes) mais aussi le suivi des marchandises, des véhicules, des contacts avec les opérateurs à distance.

La fiabilisation, l'interopérabilité des systèmes d'information, la robustesse, sûreté/sécurité et résilience des chaînes logistiques nécessitent la mise au point d'indicateurs et des méthodes de conception.

Cette optimisation peut se heurter à une résistance à l'innovation (positions acquises de certaines catégories de prestataires au sein des chaînes), à une résistance à la mutualisation des données et aux solutions interopérables (blocages de la part d'acteurs-clés en matière de mutualisation des données), à la sous-utilisation des possibilités offertes par le déploiement des TIC dans des champs d'application en plein essor où le soutien à la recherche-innovation devrait être significativement renforcé.

Un troisième axe concerne l'optimisation des maillons transport des chaînes logistiques. L'accroissement de la qualité du service logistique, de sa durabilité et la diminution de son coût global passent aussi par l'optimisation des infrastructures, équipements et matériels de transport : la pénétration massive du virtuel n'élimine pas la part physique des échanges, elle en transforme les impératifs et les enjeux en termes de R&D. La palette des progrès est très vaste, ne serait-que par la diversité des objets techniques concernés, des combinaisons productives qui les mettent en jeu et leur évolution rapide.

Les pistes possibles sont la réduction du « life cycle cost » et la performance socio-technique (pénibilité) et environnementale des équipements d'infrastructure, de l'immobilier logistique et des matériels de transport (rôle important des pôles et clusters dédiés); la recherche de nouvelles combinaisons multimodales de transport, dans leur conception technique, économique et

organisationnelle (approches multidisciplinaires, sollicitant les sciences sociales, économiques et de gestion) et la mise au point de dispositifs de formation/apprentissage/incitation permettant aux concepteurs d'offres de prestations logistiques de s'approprier ces nouveaux modes de produire le service. Ces combinaisons multimodales se heurtent à la faiblesse de la « culture multimodale » chez de nombreux opérateurs et à l'inertie institutionnelle de certains opérateurs de réseaux ou gestionnaires d'infrastructure.

Proposition n°10

L'innovation et la recherche sont un levier essentiel pour promouvoir la logistique du futur, levier de compétitivité pour la France et au service du développement durable.

Il est proposé de lancer régulièrement dans le cadre de l'Agence Nationale pour la Recherche des appels à projets sur les transports comportant un volet sur les transports de marchandises et la logistique. Ces appels à projets auront vocation à fédérer les ressources et compétences existantes (pôle de compétitivité, laboratoires universitaires, Etablissements Publics Scientifiques et Techniques, Centres de ressources et d'expertises, chargeurs et prestataires logistiques...) dans une dynamique de partenariats européens.

Ces appels à projets mettront l'accent sur les interactions entre les nécessaires innovations technologiques et les enjeux sociétaux et territoriaux de la logistique.

Annexes

Annexe 1 : Article 41 de la loi du 28 mai 2013

LOI n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

Titre VI, Article 41 :

« Avant le 31 décembre 2014, le Gouvernement prend l'initiative d'organiser une conférence nationale sur la logistique rassemblant tous les acteurs et tous les gestionnaires d'équipements permettant de gérer les flux du secteur ainsi que des experts, afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française, de déterminer les besoins pour les années à venir et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique qui pourrait constituer une annexe au schéma national des infrastructures de transport, et ainsi d'identifier les priorités d'investissement et de service dans un plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France.

Les régions et les métropoles seraient invitées à définir et à mettre en œuvre sur leur territoire des plans d'action logistiques intégrés au plan d'action national. »

Annexe 2 : La logistique dans le code des transports

1. Place du fret et de la logistique dans le code

Le terme logistique n'est pas employé (sauf une fois pour les Grands Ports Maritimes).

Le transport des marchandises est présent principalement via la réglementation des entreprises de transport de fret. Pour chaque mode de transport, les contrats de transport liant transporteurs et chargeurs sont définis ainsi que la réglementation du travail (par exemple durée du travail).

2. La politique globale des transports

Elle est principalement traitée dans « la coordination des autorités publiques » (livre II, titre 1). Elle donne la priorité aux transports alternatifs à la route et à l'intermodalité dans le cadre d'une politique de développement durable. Ces principes s'appliquent d'abord au transport des personnes mais aussi au transport des marchandises mais sans doute d'une façon plus implicite qu'explicite.

Cependant, dans la section qui concerne la lutte contre l'émission de gaz à effet de serre, l'article L1212-4 concerne explicitement le transport des marchandises : « Afin de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de fret et de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde, pour les infrastructures concernées, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux ou visant le développement du cabotage maritime. »

Sont aussi présentés dans cette partie les différents schémas qui organisent la politique des transports élaborée et mise en œuvre par l'Etat et les collectivités locales.

Il n'est pas fait explicitement référence au transport des marchandises dans le schéma National des Transports, le schéma régional des infrastructures et des transports et le schéma régional de l'intermodalité.

Ce n'est que dans le Plan de Déplacements Urbain (PDU) qu'il est fait explicitement référence au transport des marchandises afin d'organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération.

A l'inverse, le schéma régional de l'intermodalité ne concerne que les voyageurs.

3. Point spécifique sur cabotage et transport routier des marchandises

Ce point sur le cabotage routier est souligné dans cette note car le pavillon français est soumis à très forte concurrence dans le cadre de l'UE.

Le cabotage est défini en fonction du règlement européen de 2009. Une opération de cabotage est subordonnée à la réalisation préalable d'un transport routier international. A cette condition, elle peut être pratiquée à titre temporaire par tout transporteur routier pour compte d'autrui établi dans un Etat partie à l'Espace économique européen.

Deux cas sont distingués :

- Lorsque le transport international est à destination du territoire français, le cabotage routier est autorisé, après déchargement des marchandises, dans la limite de trois opérations sur le territoire français. Ces trois opérations de cabotage doivent être achevées dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport

international. Le cabotage doit être réalisé avec le même véhicule que celui qui a servi au transport international ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules, avec le même véhicule moteur.

- Lorsque le transport routier international n'a pas pour destination le territoire français, il ne peut être effectué qu'une seule opération de cabotage sur le territoire français, dans le délai maximum de trois jours suivant l'entrée à vide du véhicule sur le territoire national. Cette opération de cabotage doit être achevée dans le délai de sept jours à compter du déchargement des marchandises ayant fait l'objet du transport international.

4. Intermodalité et logistique dans les missions des Grands ports maritimes

Font partie des missions des Grands ports maritimes :

- La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

Le projet stratégique doit mentionner les dessertes du port et la politique en faveur de l'intermodalité, notamment pour le transport ferroviaire et le transport fluvial.

Annexe 3 : La logistique et la planification territoriale : analyse de la place de la logistique dans le code de l'urbanisme et le plan de déplacement urbain (code des transports)

Sont indiqués en gras les dispositions qui pourraient concerner la logistique.

En tant que construction, et donc forme d'urbanisation, les implantations logistiques sont soumises aux dispositifs des Plans Locaux d'Urbanisme. Une analyse du Code de l'Urbanisme montre que ce dernier ne définit aucune disposition réglementaire particulière pour « la fonction d'entrepôt », terme sous lequel la logistique apparaît dans ce code. Il indique seulement que les auteurs des PLU, c'est-à-dire les communes ou les intercommunalités (PLUI), doivent spécifier les destinations des constructions au sein des différentes zones distinguées dans le PLU. Les PLU peuvent donc autoriser ou interdire certains espaces aux entrepôts. Les auteurs des PLU ont ensuite toute latitude pour définir d'autres règles.

1. Les grands objectifs des différents documents d'urbanisme définis par l'article L 121-1

Le code de l'urbanisme définit les grands objectifs auxquels doivent tendre les différents documents d'urbanisme établis par les collectivités locales et les établissements publics. Ces objectifs renvoient à la notion de développement durable. Les enjeux logistiques n'y apparaissent pas explicitement :

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;

b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

d) Les besoins en matière de mobilité.

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de

développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

2. Le Plan Local d'Urbanisme

Le PLU est composé d'un « Plan d'Aménagement et de développement durable », qui définit les grandes orientations du PLU, en accord avec les grands objectifs du code de l'urbanisme, et des « orientations d'aménagement et de programmation », comprenant un document graphique (le zonage) et un règlement fixant les règles d'utilisation des sols selon les différentes zones spécifiées dans le document graphique. Le code de l'urbanisme précise les objets de ce règlement

- Définition des objets du règlement selon la partie législative (article L123-1-5) du code de l'urbanisme

« I.-Le règlement fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article [L. 121-1](#), qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimite les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définit, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions. »

Selon le code de l'urbanisme, le règlement doit obligatoirement délimiter les zones urbanisées et à urbanisées par rapport aux zones naturelles, agricoles ou forestières et doit définir les règles d'implantation des constructions, sans plus de précision. Le code définit par ailleurs d'autres dispositions possibles que les communes peuvent librement reprendre à leur compte :

« II.-Le règlement peut fixer les règles suivantes relatives à l'usage des sols et la destination des constructions :

1° Préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être faits ou la nature des activités qui peuvent y être exercées ;

2° Définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées ; (...)»

C'est donc au titre de ces deux dispositions qu'un PLU peut identifier une zone logistique, c'est-à-dire un espace au sein duquel seuls des entrepôts peuvent y être construits. De plus, pour chaque zone, le règlement peut apporter des précisions en termes d'équipement et de desserte :

« IV.-Le règlement peut, en matière d'équipement des zones 1° Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public et délimiter les zones qui

sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus ;

2° Fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagements. »

- Partie règlementaire : définition des zones du règlement

La partie règlementaire définit plus précisément les zones que les communes peuvent distinguer dans leur PLU.

Selon l'article R*123-5, « Les zones urbaines sont dites "zones U". Peuvent être classés en zone urbaine, les secteurs déjà urbanisés et les secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. »

Selon l'article R*123-6, « Les zones à urbaniser sont dites " zones AU ". Peuvent être classés en zone à urbaniser les secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation. »

Selon l'article R*123-7 : « Les zones agricoles sont dites " zones A ". Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. »

Selon l'article R*123-8 : « Les zones naturelles et forestières sont dites " zones N ". Peuvent être classés en zone naturelle et forestière, les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison. »

La définition de sous-ensembles au sein de la zone U, telles que des zones d'activités économiques (souvent UY), relève de l'initiative de la commune. Cette pratique n'est pas définie par le code de l'urbanisme.

- Partie règlementaire : définition des règles du règlement

Par ailleurs, l'article R*123-9, développe les règles que le règlement peut comprendre (tout ou partie des règles suivantes) :

« 1° Les occupations et utilisations du sol interdites ;

2° Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ;

3° Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public ;

4° Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement, ainsi que, dans les zones relevant de l'assainissement non collectif délimitées en application de [l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales](#), les conditions de réalisation d'un assainissement individuel ;

5° La superficie minimale des terrains constructibles, lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou

lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée ;

6° L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;

7° L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;

8° L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété ;

9° L'emprise au sol des constructions ;

10° La hauteur maximale des constructions ;

11° L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords ainsi que, éventuellement, les prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger mentionnés au h de [l'article R. 123-11](#) ;*

12° Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement compatibles, lorsque le plan local d'urbanisme ne tient pas lieu de plan de déplacements urbains, avec les obligations définies par le schéma de cohérence territoriale en application des deuxième à quatrième alinéas de [l'article L. 122-1-8](#) ;

13° Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations ;

14° Le coefficient d'occupation du sol défini par [l'article R. 123-10](#) et, le cas échéant, dans les zones d'aménagement concerté, la surface de plancher nette dont la construction est autorisée dans chaque îlot ;*

15° Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales ;

16° Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques. »

Dans ce même article (R*123-9), le code de l'urbanisme définit 9 « destinations » (c'est le terme juridique) possibles des bâtiments. Parmi ces destinations, figure la « fonction d'entrepôt » :

*« Les règles édictées dans le présent article peuvent être différentes, dans une même zone [U ; AU], selon que les constructions sont destinées à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat, à l'industrie, à l'exploitation agricole ou forestière **ou à la fonction d'entrepôt.** »*

Ce nouveau mécanisme rompt avec la pratique antérieure qui permettait aux auteurs des PLU de fixer leur propre typologie des destinations. Celle-ci est donc maintenant donnée. Cependant, il n'y a pas de définition nationale de ces catégories, ni de dispositifs réglementaires différents liés à ces destinations. C'est donc aux communes de définir ces catégories et quelles règles elles appliquent (autorisation, interdiction dans la zone, conditions d'autorisation...) selon ces catégories. Par ailleurs, le passage du POS au PLU (loi SRU) a conduit à abandonner la notion d'usage principal de la zone

pour lui préférer celle des usages principaux de la zone. Il est donc possible, et même encouragé, de définir plusieurs destinations de bâtiments autorisées par zone.

Finalement, cette analyse du code de l'urbanisme montre que la zone logistique n'existe pas en droit mais que le code offre la possibilité aux auteurs de PLU d'en définir une en autorisant dans une zone que « les constructions destinées à la fonction d'entrepôt ».

3. Les schémas de cohérence territoriale (SCOT)

Le code de l'urbanisme précise le principe des SCOT. Le transport de marchandises y est évoqué une fois en lien avec le commerce (L122-1-9) :

« Il [le SCOT] définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture. »

Cette question renvoie en fait au Plan de Déplacement Urbain (PDU, qui dépend du code des transports) qui doit être compatible avec le SCOT. Autrement dit, un PDU se saisira d'autant plus de l'enjeu de la logistique que le SCOT du territoire correspondant à ce PDU aura auparavant identifié la logistique comme un enjeu d'aménagement et d'organisation des transports.

4. Le PDU (Code des transports)

Les PDU sont élaborés par les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU). Le transport de marchandises est évoqué en des termes très généraux dans l'article L 1214-1 du code des transports relatifs au PDU : « Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre. »

Plus précisément le PDU doit indiquer les règles de stationnement pour les véhicules de livraison et les « conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales », soit encore essentiellement la question des livraisons (article L1214-2) :

*« 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, **les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises**, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment*

tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ; »

Ces trois dernières lignes ouvrent la voie à une réflexion sur les implantations et les plates-formes logistiques dans les PDU mais selon des modalités pour l'instant extrêmement floue. Notamment : qu'est-ce qu'une infrastructure logistique ?

5. Loi MAPAM

Les articles 51 et 52 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite « loi MAPAM ») renforcent et élargissent les missions des Autorités Organisatrices de Transport Urbain, ces dernières devenant des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). En matière de logistique urbaine, les AOM acquièrent la compétence suivante : « Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine ». L'évolution est notable : le transport de marchandises en ville et la logistique urbaine peuvent maintenant faire l'objet d'interventions directes de la part des AOM sous la forme de services publics.

Annexe 4 : La logistique dans le code de l'environnement : la réglementation des « installations classées pour la protection de l'environnement »

Les entrepôts, en tant que sites susceptibles de générer des risques, des dangers ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains, sont soumis à la réglementation particulière relative aux « installations classées pour la protection de l'environnement » (ICPE), qui définit des règles de sécurité pour la construction de ces bâtiments (directives européennes retranscrites dans le droit français, principalement durant les années 1990 et le début des années 2000). A ce titre, les entrepôts sont assimilés aux usines en raison du risque que peut représenter le stockage de certaines marchandises. C'est la dangerosité potentielle des substances déplacées, manipulées et stockées dans les établissements logistiques qui justifie l'entrée de ces derniers dans la réglementation des ICPE et non les opérations logistiques elles-mêmes. La législation définit plusieurs seuils selon la dangerosité des produits et activités depuis le régime de déclaration jusqu'aux dispositions Seveso.

La législation des installations classées confère à l'Etat des pouvoirs d'autorisation ou de refus d'autorisation de fonctionnement d'une installation, procédure dite de l'« autorisation d'exploiter ». L'obtention de cette dernière est une étape incontournable et cruciale dans le processus d'implantation d'un entrepôt. En complément de cette autorisation, l'Etat a un pouvoir de réglementation (imposer le respect de certaines dispositions techniques), de contrôle et de sanction. Ces différentes tâches relèvent localement des DREAL.

1. Activités soumises à la réglementation particulière des installations classées

L'article L511-1 dresse la liste suivante d'installation soumise à cette réglementation :

« Les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. »

Plus précisément, des installations relèvent de cette réglementation soit en raison du type d'activités qui s'y déroule (ex. : agroalimentaire, bois, déchets ...) ou en raison de l'emploi ou du stockage de certaines substances (ex. toxiques, dangereux pour l'environnement...). C'est à ce deuxième titre que les entrepôts sont concernés.

L'annexe de l'article R511-9 définit la nomenclature des installations classées, c'est-à-dire la liste des produits et activités concernés et le régime de classement correspondant (cf. infra). Les principales substances et préparations concernées sont les suivantes :

- 11XX : Toxiques
- 12XX : Combustibles
- 13XX : Explosifs

- 14XX : Inflammables
- 15XX : Combustibles
- 16XX : Corrosives
- 17XX : Radioactifs
- 18XX : Réactifs à l'eau

2. Le régime de classement et déroulement de l'instruction

2.1. Le régime de classement

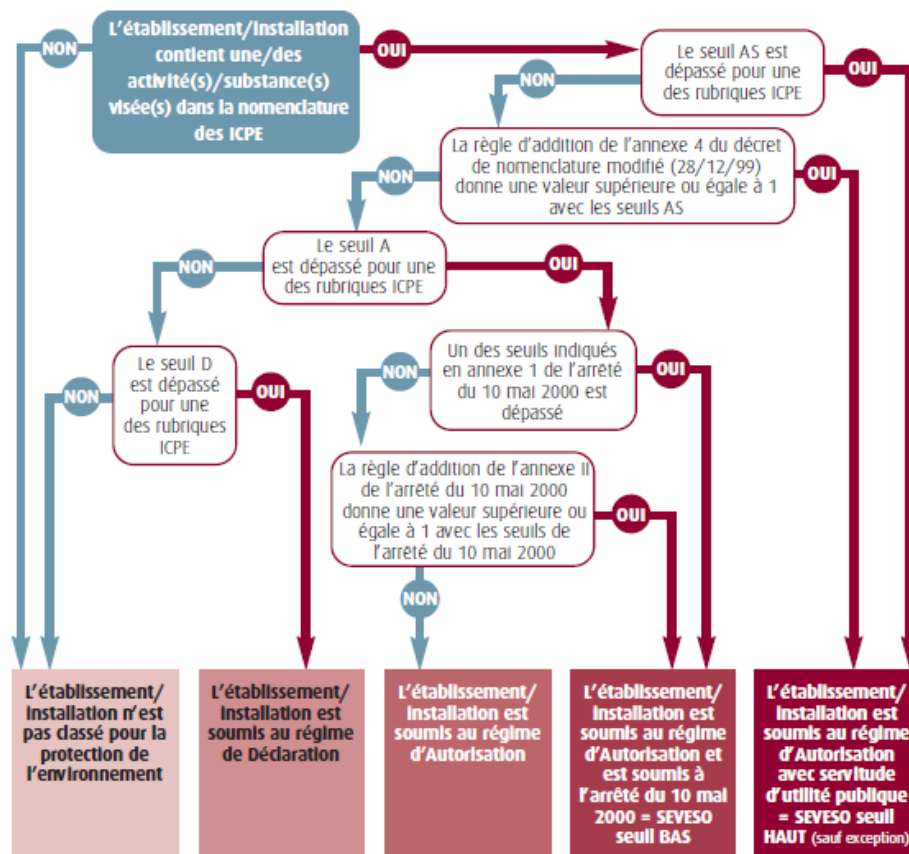
Selon l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés par les produits qui y sont stockés, un site logistique est soumis soit à un régime de déclaration, d'autorisation ou encore au classement Seveso :

- Déclaration : pour les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire.
- Autorisation : pour les installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. Ce type de demande exige une procédure d'enquête publique. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement.
- Enregistrement : pour les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues (stations-service, entrepôts...), un régime d'autorisation simplifiée, ou régime dit d'enregistrement, a été créé en 2009.
- Seveso : pour le cas des installations les plus dangereuses, le classement Seveso entraîne la définition de servitudes sur les parcelles alentours qui réduisent les usages possibles sur ces dernières (typiquement, un site Seveso interdit généralement l'implantation d'établissements recevant du public à proximité).

Le schéma ci-après explique selon quels mécanismes l'établissement est classé.

En ce qui concerne les implantations logistiques, en plus des substances stockés, le volume est aussi un critère de classement par type de demande. Par exemple, pour ce qui est du stockage de bois, papier, carton ou combustibles analogue, entre 5 000 m³ et 50 000 m³, l'entrepôt est soumis au régime de déclaration et au-delà de 50 000 m³ au régime d'autorisation. Pour ce qui est des polymères, le seuil est bien inférieur : dès 1 000 m³, l'entrepôt est soumis au régime d'autorisation¹⁴.

¹⁴ Sources : Critt Transport et Logistique, « entrepôts et réglementation installation classées », décembre 2005 ; entretien avec un promoteur immobilier en 2013.



Source : guide technique « Application de la classification des substances et préparations dangereuses à la nomenclature des installations classées », MEDDE, INERIS, 2004

2.2. Le déroulement de l’instruction

- L’autorisation

Un dossier de demande d’autorisation d’exploiter est composé principalement d’une étude d’impact et d’une étude de dangers. La procédure d’instruction du dossier débouche, si le dossier est jugé complet, sur :

- Une enquête publique d’une durée d’un mois ;
- Consultation de l’avis du Conseil Municipal des communes concernées ;
- L’examen de plusieurs services administratifs en sus de celui du service instructeur de la demande :
 - o la Direction Départementale de Territoires et de la Mer (DDTM : ex DDE, ex DDAF, ex Police de l’eau) ;
 - o le service Départemental d’Incendie et de Secours (SDIS) ;
 - o l’Agence Régionale de Santé (ARS : ex DDASS) ;
 - o le service de la navigation ;
 - o la Direction Régionale de l’Entreprise, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l’Emploi (DIRECCTE : ex inspection du travail) ;
 - o le Service Départemental de la Sécurité Civile ;
 - o d’autres services peuvent également être consultés, en fonction des caractéristiques du projet, de sa localisation et d’enjeux particuliers pouvant être présentés.

L'ensemble des informations ainsi recueillies fait alors l'objet d'un rapport de synthèse présenté au Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) ou la commission départementale de la nature, des paysages et des sites dans sa formation spécialisée carrières. Après examen par cette instance, le Préfet prend sa décision, par voie d'arrêté préfectoral fixant les dispositions techniques auxquelles l'installation doit satisfaire. L'exploitant est consulté au préalable sur le contenu de ces dispositions techniques.

- *L'enregistrement*

Par ailleurs, à partir de 2010, un régime intermédiaire d'autorisation simplifiée, le régime d'enregistrement, a été mis en place pour simplifier la procédure d'autorisation dans le cas des secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues, dont la logistique (cité explicitement sur le site du ministère consacré aux ICPE). Le principe est le suivant : les risques habituels étant connus pour ces installations, les grandes prescriptions sont déterminées en amont du dépôt du dossier. L'entreprise dépose la demande d'enregistrement en démontrant qu'elle respecte ces prescriptions. Dans le dossier, un document justifiant du respect des prescriptions générales applicables à l'installation remplace l'étude d'impact et l'étude de dangers. Au vu des éléments du dossier, le préfet a la possibilité d'enregistrer l'installation, de fixer au besoin les prescriptions complémentaires qui seraient nécessaires au niveau local, de demander l'organisation d'une enquête publique en cas de sensibilité environnementale particulière ou de refuser l'enregistrement. L'intérêt pour les demandeurs est aussi que l'administration s'engage à instruire le dossier en quatre mois une fois qu'il est jugé complet, c'est-à-dire enregistrable.

3. Effets de cette réglementation

La question des effets de cette réglementation sur les activités logistiques en France mériterait une étude dédiée. Nous pouvons distinguer trois effets probables.

Tout d'abord, **cette réglementation a entraîné une normalisation de l'entrepôt en tant que bâtiment** dans la mesure où les investisseurs, anticipant la demande pour l'entrepôt pour lequel il monte un dossier ICPE, prennent en compte toutes les rubriques ICPE à la fois afin que tous les produits puissent y être stockés. Le mécanisme est bien restitué par cet extrait d'entretien :

« Quand on crée un projet, on n'a forcément pas de clients, donc on ne sait pas ce (...) qu'on va stocker à l'intérieur. C'est pour cela que nous quand on fait nos autorisations ICPE, on fait du multi-rubriques, donc on essaie de couvrir tout ce qui est potentiel. (...) Soit, en fait, on veut couvrir a minima les rubriques qui sont classiques. On dit toujours le minimum c'est 15-10, 15-30 et le 15-32 et on met aussi systématiquement les plastiques : 26-52 et 26-63. Et après quand on veut être, donc dans notre cas, un peu plus fin, on met des matières dangereuses : inflammables et aérosols – 14-12 et 14-32. Et après on rajoute nous assez classiquement ce qui est phytosanitaire donc les produits dangereux liés à la pollution potentielle de nappe phréatique : engrais, peinture » (Entretien auprès d'un promoteur, 2014).

En ce sens, **les ICPE ne permettent pas une régulation fine des implantations logistiques**, par exemple des bâtiments sécurisés pour les activités dangereuses et des bâtiments plus libres pour les activités communes, parce que cette activité est trop mobile, parce que ce ne sont pas les utilisateurs d'entrepôt qui font les demandes d'autorisation. Le mécanisme des ICPE génère en quelque sorte un

écran entre les services de l'Etat, les collectivités locales et les acteurs du monde de la logistique qui ne favorise pas la bonne connaissance de l'évolution des activités logistiques sur les territoires.

Les autorisations d'exploiter participent aussi de la régulation des localisations logistiques selon une perspective sécuritaire et sanitaire. Cette réglementation est certainement l'une des causes de la faible densité des zones logistiques : les entrepôts doivent respecter des espaces de séparation importants avec les constructions voisines. Elle peut aussi être un facteur de spécialisation de certaines zones d'activités dans la logistique : il est difficile d'implanter des activités à côté de sites soumis aux ICPE. Pour toutes ces raisons, la réglementation des ICPE est sûrement **l'un des facteurs du desserrement logistique**, d'autant plus qu'elle a rendu obsolète le parc d'entrepôts antérieur à la fin des années 1990 qui était souvent localisé en proche périphérie des villes. Finalement, en l'absence de cadrage spécifique des implantations logistiques par le code de l'urbanisme, la réglementation des ICPE a des impacts importants en matière d'urbanisme et d'aménagement appliqués aux activités logistiques sans qu'il s'agisse d'un objectif explicite de cette politique publique.

Enfin, **les modalités de l'application de cette réglementation peuvent avoir des effets sur les activités logistiques**. C'est d'ailleurs en la matière que les principaux griefs contre les ICPE ont été formulés : une durée d'instruction trop longue, par rapport à la moyenne européenne (4 à 6 mois pour un bâtiment en régime d'enregistrement et de 12 à 18 mois pour un bâtiment en autorisation contre mois au Royaume-Uni ou en Allemagne et de 6 mois en Belgique ou aux Pays-Bas¹⁵), et des résultats et des délais relativement aléatoires d'un territoire à l'autre, notamment selon les DREAL impliquées. A ce titre, les modalités d'application française des directives européennes sur les ICPE introduiraient, en matière logistique, une distorsion de concurrence entre les sites français et les autres sites européens selon de nombreuses organisations représentatives des entreprises du secteur.

Quelques raisons (non exhaustives) de ces délais d'instruction peuvent être avancées. Tout d'abord, la procédure est longue parce qu'il faut largement préparer le dépôt du dossier en discutant avec les services de la DREAL :

« Ce qui fait qu'en réalité, votre délai réglementaire de 4 mois d'instruction du dossier d'enregistrement, en réalité, ce n'est jamais 4 mois. C'est-à-dire qu'entre le moment où vous décidez de le faire et de le déposer et le moment où vous l'obtenez, ce n'est pas 4 mois, vous avez au moins autant de temps en préparation et en discussion avec l'administration avant. Donc vous pouvez compter 4 plus 4 ! » (Entretien auprès d'un promoteur, 2013).

Le dossier est complexe également en raison du nombre d'intervenants :

« Ce sont des dossiers complexes au niveau de leur instruction parce que vous avez beaucoup d'intervenants dans la constitution du dossier. Vous n'avez pas seulement la DRIE, vous avez aussi le SDIS, c'est-à-dire en fait les pompiers, les services de lutte, vous avez la mairie aussi qui peut donner un avis » (Entretien auprès d'un promoteur, 2013).

¹⁵ Source : rapport du comité scientifique, 2015.

Ensuite, les DREAL doivent être en mesure de mener ces instructions complexes :

« La difficulté, c'est moins de monter le dossier (...) que de le faire accepter par l'administration en tant que dossier complet et enregistrable sachant que les DREAL peuvent avoir l'objectif parfois de tout simplement retarder le dossier. Ils ont des moyens et des effectifs qui ne sont pas non plus pléthorique et ils essaient en fait de fluidifier l'instruction au fur à mesure en gérant la recevabilité des dossiers en fait pour avoir une charge de travail qui ne les encombre pas complètement » (Entretien auprès d'un promoteur, 2013).

Finalement, la complexité de la procédure d'autorisation participe aussi du renforcement du pouvoir de l'industrie de l'immobilier logistique dans la mesure où ces derniers deviennent incontournables auprès des chargeurs et des logisticiens en se présentant comme des spécialistes des demandes d'autorisation : les utilisateurs d'entrepôts qui ne souhaitent pas s'impliquer dans ces enjeux administratifs ont tout intérêt à faire appel à leurs services et donc à être locataires de leurs entrepôts. Par ailleurs, au sein du marché immobilier, la réglementation des ICPE contribue à faire de l'immobilier logistique une affaire de spécialistes : les leaders mondiaux de l'immobilier logistique sont tous des spécialistes tandis que les promoteurs immobiliers généralistes tendent à quitter l'immobilier logistique.

Annexe 5 : Le rôle des Régions dans la loi NOTRE (nouvelle organisation territoriale de la République)

Dans la NOTRE actuellement en cours de discussion, la Région est amenée à jouer un rôle clé en matière de développement économique et d'aménagement du territoire à travers l'élaboration de deux schémas : le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Leur élaboration est partenariale, ce qui en fait des outils de cohésion territoriale.

Sont indiquées ci-dessous les principales dispositions prévues par la loi actuellement en discussion et qui sont en cohérence avec la proposition 2.

Cf. <http://www.assemblee-nationale.fr/14/projets/pl2830.asp> pour une présentation complète du projet de loi.

Le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation

La région est la collectivité territoriale responsable, sur son territoire, de la définition des orientations en matière de développement économique.

La région élabore un schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation.

Ce schéma définit les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional. Il définit également les orientations en matière de développement de l'économie sociale et solidaire, après concertation avec les conseils départementaux.

Ce schéma précise les actions que la région entend mener dans les matières mentionnées au deuxième alinéa du présent article et organise leur complémentarité avec les actions menées, sur le territoire de la région, par les autres collectivités territoriales et leurs groupements.

Participent à l'élaboration du projet de schéma le représentant de l'État dans la région, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie, les chambres de métiers et de l'artisanat et la chambre régionale de l'économie sociale et solidaire, le conseil économique, social et environnemental régional, Business France s'agissant du volet international.

Le conseil régional peut consulter tout autre organisme ou personne en vue de l'élaboration du projet de schéma, en particulier le conseil départemental.

Les actes des collectivités territoriales et de leurs groupements en matière d'aides aux entreprises doivent être compatibles avec le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

La région élabore un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Ce schéma fixe les orientations stratégiques et les objectifs de moyen et long terme sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, de l'habitat, de gestion économe de l'espace, de désenclavement et d'amélioration de l'offre de services dans les territoires ruraux, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de prévention et de gestion des déchets.

Le schéma identifie les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers.

Le schéma prévoit les conditions de participation des départements aux dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire.

Le schéma peut fixer des orientations stratégiques et des objectifs dans tout autre domaine contribuant à l'aménagement du territoire lorsque la région détient, en application de la loi, une compétence exclusive de planification, de programmation ou d'orientation et que le conseil régional décide de l'exercer dans le cadre de ce schéma, par délibération prévue à l'article L. 4251-5. Dans ce cas, le schéma tient lieu de document sectoriel de planification, de programmation ou d'orientation. Pour les domaines dans lesquels la loi institue un document sectoriel auquel le schéma se substitue, ce dernier reprend les éléments essentiels du contenu de ces documents.

Le schéma détermine les modalités de mise en œuvre des orientations stratégiques et des objectifs ainsi définis et les indicateurs mesurant la réalisation de ces objectifs. Ces modalités peuvent être différentes selon les parties du territoire de la région.

Les orientations et les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prennent en compte les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national, les projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes en termes d'investissement et d'emploi.

Les schémas de cohérence territoriale et, à défaut, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu, ainsi que les plans de déplacements urbains (...) prennent en compte les orientations et objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et sont compatibles avec les modalités de mise en œuvre des orientations et objectifs du schéma.

Sont associés à l'élaboration du projet de schéma le représentant de l'État dans la région, les conseils départementaux des départements de la région, les métropoles (mentionnées au titre Ier du livre II de la cinquième partie du présent code), les établissements publics (mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme intéressés), les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, les collectivités territoriales à statut particulier situées sur le territoire de la région, les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre compétents en matière de plan local d'urbanisme, le conseil économique, social et environnemental régional ainsi que les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat.

Annexe 6 : Les implantations logistiques : quels enjeux d'action publique ?

Auteur : N. RAIMBAULT

Les arguments présentés dans cette note correspondent à une synthèse partielle des résultats d'un travail de thèse consacrée à la gouvernance du développement logistique dans la métropole parisienne¹⁶.

L'une des principales manifestations du développement contemporain des activités logistiques est la multiplication des implantations logistiques : entrepôts, plates-formes logistiques de la grande distribution et du e-commerce et agences de messagerie.

La question des implantations logistiques est politiquement bien moins investie que celle du transport de marchandises. Or, les implantations logistiques, pivots des réseaux logistiques, constituent des éléments essentiels de la performance logistique : les chargeurs et les prestataires logistiques mettent en œuvre des stratégies logistiques donnant une place de plus en plus centrale aux entrepôts et plates-formes logistiques. De plus, la dynamique d'implantations qui en découle sur les territoires, surtout métropolitains, soulève des enjeux majeurs en matière de durabilité des activités logistiques, et plus largement de durabilité des systèmes métropolitains et au-delà en termes de géographie économique des métropoles.

Nous plaidons donc dans cette note pour que les politiques publiques, qu'elles soient dédiées ou non aux activités logistiques, accordent une plus grande attention aux enjeux des implantations logistiques, tout particulièrement en termes de localisation et de régulation de la production et de la gestion des espaces logistiques.

1) Problématiques et enjeux : au-delà d'une approche quantitative des besoins

Les systèmes logistiques contemporains ont des besoins importants en espaces logistiques de qualité, c'est-à-dire en entrepôts modernes, de grande surface, ayant un accès aisé aux infrastructures de transport (principalement autoroutières, parfois ferroviaires et portuaires), situés à proximité des grands marchés de consommation et des bassins de main d'œuvre (les grandes métropoles françaises et les principaux carrefours de transport). Pour garantir l'efficacité des services logistiques de l'industrie, de la grande distribution et du e-commerce, le système de production des espaces logistiques doit être en mesure répondre à ces besoins.

Au-delà de cet enjeu économique général, les implantations logistiques soulèvent des enjeux environnementaux cruciaux. Tout d'abord, elles constituent d'importants générateurs de flux de transport. C'est pourquoi la localisation des entrepôts détermine largement les possibilités de report

¹⁶ Raimbault N., 2014, Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine. Le cas du Bassin parisien et éclairages étrangers, thèse de doctorat en Aménagement de l'Espace - Urbanisme, Université Paris Est, 522 p.

modal : leur plus ou moins grande proximité aux infrastructures ferroviaires et fluviales est déterminante. La distance des entrepôts aux marchés de consommation, c'est-à-dire aux agglomérations urbaines, détermine aussi en grande partie la distance parcourue par les camions, notamment par les véhicules de livraison, et les émissions de CO2 correspondant. Enfin, la forte dynamique d'implantations logistiques est un facteur non négligeable de consommation de foncier agricole, d'artificialisation des sols. En France, il s'est construit depuis 1985 la même surface (SHON) d'entrepôts que de bureau ou de commerce, soit près 100 000 m²¹⁷. De plus, les bâtiments logistiques étant de plein pied et nécessitant d'importantes aires de manœuvre, chaque entrepôt nécessite l'aménagement d'une parcelle de grande taille¹⁸.

Les enjeux d'aménagement concernant les implantations logistiques ne se réduisent pas à la question environnementale. Cette dynamique d'implantations modifie la géographie économique des métropoles en termes d'emplois, majoritairement ouvriers, et de fiscalité locale. C'est aussi sous cet angle que la question logistique pourrait être intégrée aux politiques d'aménagement.

D'une part, dans un contexte de diminution du nombre d'emplois ouvriers dans l'industrie manufacturière, une proportion de plus en plus grande des emplois ouvriers est localisée dans les entrepôts ou correspond aux opérations de transport liées. Les nouveaux territoires logistiques sont donc aussi de nouveaux territoires ouvriers. Ces derniers peuvent être partagés en deux grandes catégories. La première vague d'implantations logistiques, dans les années 1980 et 1990, s'est inscrite au sein des grandes zones industrielles déjà existantes dans les grandes agglomérations : les territoires industriels (notamment « la banlieue rouge » en Île-de-France) sont devenus logistiques. La création d'emplois ouvriers logistiques y a donc partiellement compensé la destruction d'emplois ouvriers manufacturiers. La dynamique plus récente d'implantations s'inscrit davantage dans de nouveaux territoires logistiques, situés dans les couronnes périurbaines des grandes agglomérations, parfois au-delà. Un certain nombre d'emplois ouvriers est donc redistribué dans ces grandes périphéries urbaines. Parallèlement, les établissements logistiques sont de plus en plus nombreux à quitter les périphéries historiquement industrielles, remplacés par des activités économiques tertiaires proposant peu d'emplois ouvriers, alors que la population de ces communes reste généralement très populaire. Ce desserrement des emplois ouvriers de la logistique est-il souhaitable ? Ne risque-t-il de poser des difficultés de transport domicile-travail pour les ouvriers concernés, n'habitants généralement pas ces nouveaux territoires logistiques ? Et, du point de vue des établissements logistiques, ce desserrement ne risque-t-il pas de menacer leur capacité à recruter la main d'œuvre dont ils ont besoin ?

D'autre part, les implantations logistiques sont aussi sources de recettes fiscales pour les territoires qui les accueillent. Si les sommes peuvent sembler modestes pour des collectivités ayant des budgets conséquents, elles sont décisives pour certaines collectivités périurbaines. En effet, plusieurs établissements de coopération intercommunale se sont constitués autour d'une ou plusieurs zones logistiques et fonctionnent grâce à ces recettes fiscales, leur permettant de mener des politiques intercommunales au bénéfice de leur population. La dynamique d'implantations logistiques est donc porteuse de développement local, sous cet angle, dans certains territoires, notamment les plus périphériques. Or ces implantations logistiques, bénéfiques localement, sont

¹⁷ Source : sit@del2.

¹⁸ Coefficient d'occupation des sols généralement autour de 0,4.

aussi celles qui sont les plus problématiques d'un point de vue environnemental (flux routiers de longue distance), et social (distance des déplacements domicile-travail notamment). Ce constat soulève l'enjeu suivant. Comment gérer les éventuelles conséquences sur la fiscalité locale d'une remise en cause des implantations logistiques les plus périphériques ?

2) Diagnostic de la situation française : une approche peu stratégique des régulations

En tant qu'établissements d'entreprise, les implantations logistiques sont concernées par différents dispositifs réglementaires nationaux et locaux. À l'échelle nationale, il s'agit principalement des réglementations contre les risques et les pollutions : les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), délivrant les autorisations d'exploiter, et normes Seveso. À l'échelle (inter-) communale, les implantations logistiques sont régulées en tant que nouvelle urbanisation via l'instruction des permis de construire et les règles édictées par les plans locaux d'urbanisme. Cet environnement institutionnel s'avère être tout à fait favorable au modèle économique des grands développeurs-investisseurs de l'immobilier logistique, construit autour du produit du parc logistique, c'est-à-dire une zone logistique privée intégrée, fermée et gardiennée, composée de plusieurs entrepôts, et aménagée, développée et gérée dans le temps long par une seule et même firme. Grâce à ce produit, ces entreprises, souvent internationales, ont les capacités de développer de vastes zones logistiques dans des collectivités locales très périphériques n'ayant pas les moyens techniques et financiers d'aménager des zones d'activités économiques d'ampleur équivalente. Finalement, le système français de production des espaces logistiques, composé des communes et leurs groupements et de l'industrie de l'immobilier logistique, est à même de proposer des entrepôts et des plates-formes logistiques modernes, directement connectés au réseau autoroutier et relativement bon marché, qui répondent à la grande majorité de la demande. Toutefois, la durée d'instruction des ICPE et les incertitudes quant aux résultats sont pointées du doigt car elles entraînent parfois des retards dans les implantations.

Cependant, ce système, efficace économiquement, est vecteur puissant d'éloignement toujours plus grands des implantations logistiques par rapport aux cœurs des agglomérations urbaines. En effet, en plus des effets centrifuges des coûts fonciers, la façon dont l'industrie immobilière logistique est structurée est en elle-même un puissant facteur de desserrement logistique. Cette dernière, et son produit phare, le parc logistique, doit une partie de son pouvoir et de sa légitimité à la faiblesse des capacités administratives et financières des communes des grandes périphéries urbaines. Contrairement aux collectivités locales plus urbaines, ces communes et leurs groupements accueillent favorablement la privatisation d'une partie de leurs politiques locales d'aménagement de zones d'activités (définition et conduite de l'aménagement ainsi que sélection des entreprises) induite par la logique du parc logistique. Là, non seulement cette privatisation est possible mais, de plus, celle-ci répond souvent à une demande locale. Par ailleurs, en raison même du modèle du parc logistique, l'activité logistique devient petit à petit une boîte noire pour les acteurs publics locaux. Ces derniers n'ont plus de relations avec les utilisateurs d'entrepôts, c'est-à-dire avec les entreprises qui produisent concrètement les services logistiques, celles-ci étant représentées par les gestionnaires de parcs logistiques. Le monde de la logistique est donc appréhendé par le seul prisme du gestionnaire de parc, qui lui seul a accès à ses locataires et les choisit. Avec le modèle du parc

logistique, les enjeux de la production des services logistiques, tels que les conditions de travail ou le report modal, tendent ainsi à s'éloigner des politiques publiques locales.

Parallèlement, une petite partie des implantations logistiques a lieu au sein d'espaces particuliers gérés en tant qu'infrastructure publique : il s'agit principalement des réserves foncières des ports maritimes et fluviaux. Les acteurs publics concernés, les autorités portuaires, mènent une action concernant à la fois des aspects fonciers et immobiliers, pour accompagner les implantations logistiques, et des questions proprement logistiques, concernant notamment le recours aux modes de transport alternatifs tels que le fluvial et ferroviaire. Les régulations des implantations logistiques accomplies par ces acteurs publics est donc plus complète et stratégique, même si des marges de progrès existent.

3) Leviers d'action possibles : vers une politique publique d'aménagement logistique

Afin de promouvoir une réglementation et une régulation des implantations logistiques qui tiennent compte à la fois des enjeux logistiques, environnementaux et sociaux, plusieurs leviers d'action peuvent être envisagés à différentes échelles institutionnelles. Nos propositions vont d'une prise en compte des espaces logistiques au sein des politiques actuelles d'urbanisme et d'aménagement jusqu'à la perspective d'une véritable politique publique d'aménagement logistique.

Afin de favoriser une plus grande prise de conscience de ces différents enjeux, une mesure simple pourrait être de rendre obligatoire dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU), en plus de la réflexion sur les flux de marchandises déjà obligatoire depuis 2000, une réflexion sur les espaces logistiques nécessaires à l'économie locale.

Une mesure plus ambitieuse consisterait à préciser dans le code de l'urbanisme des dispositions particulières pour les implantations logistiques, voire à créer une nouvelle catégorie d'espace urbanisé : la zone logistique. Cette mesure permettrait de singulariser les enjeux propres aux espaces logistiques, voire d'assortir l'aménagement de telles zones d'obligations particulières, telles qu'un accès à des infrastructures ferroviaires et/ou fluviales par exemple. Cette catégorie pourrait ne concerner que les grands entrepôts, afin de ne pas entraver l'implantation de petits équipements logistiques en zones d'activités mixtes. L'une des conséquences positives d'une telle mesure serait qu'elle enclencherait de fait une réflexion au sujet des espaces logistiques dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes et demain dans les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUI). La logistique cesserait peut-être ainsi d'être une boîte noire pour les élus locaux et deviendrait l'un des objets de l'aménagement local.

Par ailleurs, la phase d'instruction des autorisations d'exploiter (ICPE) pourrait être repensée pour devenir un moment de régulation plus stratégique portant sur les différents enjeux posés par les implantations logistiques. Par exemple, cette instruction pourrait se pencher sur la pertinence de l'implantation au regard de la demande en espace logistique, au regard des caractéristiques du site envisagé, de l'offre de transport collectif pour les employés. Cette responsabilité pourrait éventuellement devenir une compétence régionale, puisque la plupart des marchés logistiques fonctionnent peu ou prou à cette échelle. Cette compétence régionale pourrait même s'adosser à un exercice de planification logistique régionale, dans le cadre des schémas régionaux d'aménagement,

de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), dont la portée prescriptive vis-à-vis des PLU et PLUI devrait être définie.

Enfin, les autorités portuaires, en tant que gestionnaires d'infrastructures publiques, sont des outils publics précieux, ayant de vraies compétences à faire valoir dans la régulation des implantations logistiques. Par exemple, *Ports de Paris* est aujourd'hui en Île-de-France le seul aménageur logistique public d'échelle régionale. Ce rôle pourrait être renforcé en autorisant les autorités portuaires à devenir des aménageurs généralistes de zones logistiques en dehors des littoraux et des berges fluviales. Ces dernières pourraient ainsi combler le défaut de capacités techniques et financières de certaines collectivités locales en la matière et constituer une alternative aux grands développeurs-gestionnaires de parcs logistiques privés. Au-delà, on pourrait envisager de manière plus ambitieuse que chaque région française soit pourvue d'un aménageur logistique public, qu'il s'agisse d'un établissement public ou d'une société d'économie mixte, à même de répondre aux besoins en implantations logistiques de manière cohérente avec l'éventuelle planification régionale.



9, rue de Berri – 75008 Paris

Tél. 01 44 13 31 10 – Fax 01 44 13 31 21

www.tdie.eu