

15. Filière « LOGISTIQUE ET GESTION DE FLUX »

La logistique, discipline large, est l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, au moindre coût, d'une quantité de produit à l'endroit et au moment où la demande existe. La France, qui est un pays de transit européen, placé entre trois mers, est l'un des principaux marchés de l'UE pour la logistique, avec 170 Md€ et 1,5 million d'emplois. L'offre de logistique efficace est un facteur d'attractivité pour les investissements internationaux. Si la discipline est mature depuis des années, l'intégration des contraintes liées au développement durable ne relève que d'une récente prise de conscience. La réglementation limite déjà les émissions des poids lourds, pour autant, de nombreux chantiers restent à creuser.

I. Les perspectives d'évolution du marché

1. Potentiel naturel ou forces industrielles de la France

Malgré une bonne image de la France sur les services en général et la logistique en particulier, on observe une grande inertie dans les évolutions des systèmes et des infrastructures liées à la logistique. Les préoccupations concernant les émissions de CO2 restent concentrées dans les grands groupes, alors que le tissu industriel est largement composé de PME qui sont dans une logique de survie. Par ailleurs, l'intermodalité reste peu développée.

FORCES DU MARCHÉ	FAIBLESSES DU MARCHÉ
<ul style="list-style-type: none">– La France a une bonne image internationale sur les services en général et la logistique en particulier– Une sortie de crise qui oblige à l'excellence notamment pour la logistique– Un cadre réglementaire au niveau européen et en France pour les émissions de GES du transport routier qui tend à se durcir– La présence d'acteurs fédérateurs (ex : l'association ASLOG) et d'un pôle de compétitivité pour accompagner les acteurs dans l'intégration du développement durable dans leur stratégie logistique	<ul style="list-style-type: none">– Une grande inertie dans les évolutions de systèmes et d'infrastructures concernées par la logistique– Les émissions de CO2 dans le domaine de la logistique et de la gestion des flux n'est intégrée dans les stratégies de développement que depuis peu de temps– Les préoccupations de changement climatique restent concentrées actuellement dans les grands groupes (transport et optimisation), alors que les PME sont davantage dans une logique de survie– Un cadre réglementaire pas assez strict et ne favorisant pas assez l'intégration du développement durable et notamment

	<p>de la lutte contre le changement climatique dans la politique de l'entreprise</p> <ul style="list-style-type: none"> – Une intermodalité des transports peu usitée, le transport routier restant le moyen le plus couramment utilisé et le plus émetteur de CO2
--	---

2. Potentiel de croissance du marché

Le marché de la logistique verte devrait bénéficier de la prise de conscience des acteurs en faveur de la lutte contre le changement climatique. Le marché profite également du développement du e-commerce et des nouvelles technologies d'infologistiques. Cependant, Les contraintes à lever restent lourdes, notamment concernant l'intermodalité. Le marché de la logistique est fortement multisectoriel, soumis aux cycles généraux de l'économie.

OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> – Une préoccupation mondiale en faveur de la lutte contre le changement climatique, en particulier pour les transports – La lutte contre le changement climatique dans la logistique permet d'améliorer l'image de certaines entreprises – Le développement durable : un levier pour réfléchir à de nouveaux modes de fonctionnement permettant d'optimiser rentabilité économique et respect de l'environnement – Le e-commerce accroît la demande de transport et de manutention de petits paquets et de nouvelles technologies (GPS, Galileo, etc.) constituent des opportunités de croissance et de renversement des positions sur les marchés. – En outre, les technologies infologistiques se sont développées dans toute la supply chain avant même le développement de cet e-commerce : systèmes EDI, code à barres, logiciels de planification et d'exécution de la chaîne logistique, technologies d'identification et de traçabilité, outils de mobilité et de géolocalisation... 	<ul style="list-style-type: none"> – L'intermodalité, notamment pour le fret ferroviaire, est soumise à des contraintes difficiles à lever de longue date. – Le marché de la logistique est multi-sectoriel, soumis à des cycles et en général vulnérable aux crises, surtout pour les PME. – Concurrence de plus en plus vive, notamment de la part de la Chine – Un manque d'implication des acteurs économiques pour la prise d'initiatives encourageant l'intégration du développement durable dans la logistique

II. Ambitions pour la filière

1. Ambitions

Des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années en matière de logistique pour l'efficacité économique (hubs, flux tendu, zéro stock, etc.), mais la préoccupation en terme de développement durable mérite d'être renforcée. La logistique a un rôle majeur à jouer vis-à-vis des objectifs de réduction des gaz à effet de serre. L'optimisation du service de transport passe par l'amélioration de l'efficacité des différents modes de transport afin de diminuer leur impact environnemental.

Renforcer la problématique du développement durable au sein de la filière logistique pour amorcer des ruptures nécessaires aux changements de comportement et à la vision et à la perception de la filière dans son ensemble en :

- Transportant davantage de marchandises au moyen d'un nombre moins élevé d'unités de transport.
- Assurant la promotion de l'inter-modalité et les modes de transport alternatifs à la route.
- Réduisant la pollution intrinsèque des zones logistiques et des modes de transport.

2. Objectifs

La logistique fait l'objet de plusieurs objectifs prévus dans la loi Grenelle 1 (art. 10.1 pour les émissions de GES des transports, art 11.1 avec 25% de part modale pour le non routier et le non aérien, contre 14% actuellement, art. 11.3 pour le doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici 2015).

Trois objectifs majeurs peuvent être retenus pour le développement d'une activité logistique verte.

- Il s'agit de transporter davantage de marchandises au moyen d'un nombre moins élevé d'unités de transport.

Actuellement, l'optimisation du remplissage des camions passe essentiellement par le remplissage maximal des camions ou une meilleure organisation des tournées de livraison pour regrouper en un seul trajet les livraisons à plusieurs clients. Néanmoins, s'il est facile de massifier sur la logistique amont, l'optimisation de la logistique en aval a atteint certaines limites en raison des exigences du flux tendu et de la customisation des produits qui engendrent plus de flux et une réduction de la taille des lots et d'une réglementation de plus en plus sévère au niveau local concernant l'accès des véhicules aux zones urbaines denses.

Des progrès peuvent être réalisés en cherchant des optimisations entre plusieurs chargeurs permettant d'équilibrer les flux et d'éviter les retours à vide ou en favorisant les liens entre prestataires par exemple, même si la mutualisation est souvent difficile en raison de la concurrence entre acteurs ou de l'incapacité technique ou réglementaire de regrouper certaines marchandises (l'avenir de la mutualisation passe peut-être par le pilotage des chaînes par les chargeurs ou par un « 4th-Party Logistics Provider » (4PL) qui a pour objectif de coordonner les différents acteurs intervenant le long de la chaîne logistique).

- Il s'agit de promouvoir l'inter-modalité et les modes de transport alternatifs à la route.

Si la route est le mode idéal de transport d'après les chargeurs en raison de la souplesse, réactivité et flexibilité qu'elle procure, les autres modes de transport doivent être développés.

Rendre les autres modes de transport plus attractifs par un effort sur l'offre de transport, l'augmentation de la productivité, de la qualité de service, et le développement d'offres plus intégrées ou globales est nécessaire.

A ce titre, la Commission Européenne lancera un plan visant à effectuer un rééquilibrage modal en 2010, grâce à une politique active de revitalisation du rail, de la promotion des transports maritimes et fluvial et du développement de l'intermodalité.

En mai 2006, la Commission Européenne a adopté la Directive Eurovignette permettant :

- de garantir que les systèmes nationaux de péage reflètent les coûts externes du transport, y compris les dommages environnementaux, la congestion et les accidents d'améliorer les infrastructures routières
- de financer d'autres modes de transport pour effectuer un transfert modal du transport de marchandises des routes vers le rail et les voies navigables.

Enfin, la loi Grenelle 1 n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement comporte un chapitre 3 relatif aux transports qui énumère de multiples mesures qui vont plus loin que celles citées supra.

- Il s'agit de réduire la pollution intrinsèque des zones logistiques et des modes de transport.

Afin de diminuer les impacts négatifs des zones logistiques, de nouveaux entrepôts se développent (cf. référentiel CERTIVEA et AFILOG) ainsi que de nouvelles réglementations des normes d'émission pour les véhicules roulants. Les normes d'émission Euro fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. L'objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier. La législation européenne est de plus en plus sévère sur les rejets des moteurs diesels. Les normes d'émissions « Euro » se succèdent. Les émissions de polluants des poids lourds d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes sont limitées depuis 1988 par des directives européennes : EURO 0, I, II, III, IV et V. Il existe également une norme Euro VI (cf. Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules). Le Conseil Environnement a décidé en décembre 1998, des orientations des nouvelles normes pour la production des poids lourds pour les dates 2001, 2006 et 2009¹⁷. Entre 1990 et 2009, la valeur des normes d'émission oxydes d'azote ont diminué de 86%, passant ainsi 14,4 kWh à 2 kWh. Cette tendance s'est dupliquée à d'autres sources de polluants tels que le monoxyde de carbone (-87%) et les hydrocarbures (- 89%)¹⁸. La norme Euro 5 est presque 10 fois plus drastique que Euro 3, alors qu'il s'est écoulé huit ans entre ces deux normes.

De telles initiatives doivent ainsi être poursuivies au niveau du transport pour limiter les émissions.

Au niveau des zones logistiques, il s'agit de créer de vastes zones regroupées avec des objectifs de développement durable, plutôt que d'éparpiller les sites.

Ainsi, la prise de conscience de la nécessité de diminuer l'impact environnemental des activités logistiques est réelle, les initiatives de recherche se multiplient, mais la nature des actions comme leur planning restent encore relativement incertains.

¹⁷ Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction des transports terrestres : « Des camions plus propres », mars 2002

¹⁸ Source : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction des transports terrestres : « Des camions plus propres », mars 2002

Il existe cependant de nombreux projets intégrant des entrepôts (multimodaux avec embranchement fer ou fluvial) ou des zones logistiques en milieu urbains (notion de « city hub ») avec une volonté de respecter la biodiversité et les écosystèmes, de réaliser ces ensembles en intégrant des problématiques paysagères et fonctionnelles. La tendance est de proposer des ensembles multifonctions, HQE, en mêlant zones logistiques, commerciales ou de loisir et parfois même logements d'habitation.

Les perspectives d'usage des NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication) sont nombreuses et prometteuses, y compris avec des systèmes spatiaux (satellites).

Le transport de marchandises en ville étant un enjeu majeur au titre de la « ville durable », un objectif majeur consiste à développer des systèmes logistiques non polluants (CO₂, pollution locale, bruit, congestion). Il s'agira donc de concevoir et d'utiliser des véhicules électriques avec des systèmes d'éclatement/regroupement des charges en milieu urbain.

3. Conditions du succès

Une initiative visant à développer une logistique plus respectueuse de l'environnement et compatible avec un développement durable ne peut être le seul effort de la France : tous les acteurs européens doivent se mobiliser afin d'avoir recours à des modes de transport plus respectueux de l'environnement, plus sûrs et plus efficaces du point de vue énergétique.

III. Priorités d'action proposées

1. **Réduire les émissions de CO₂ dans tous les usages du transport et dans tous les types de trajets (R&D sur la gestion de flux, routes de 5^{ème} génération, normalisation des unités de transport, soutien aux projets satellitaire, développer l'étiquetage carbone des transports,...)**

- Intensifier la R&D partagée sur la modélisation mathématique, la gestion des flux, l'intermodalité et l'introduction de technologies innovantes (notamment les NTIC et les logiciels), en y intégrant le développement durable
- Mettre en place une plate forme technologique
- Développer les routes de 5^{ème} génération, accélérer le programme Innotech
- Développer des chaînes multimodales par la normalisation des Unités de transport intermodales (UTI) (ex. : généralisation du conteneur « palletwide » ou adaptation des caisses mobiles aux contraintes du transport fluvial et ferroviaire)
- Soutien au projet satellitaire (Galiléo)
- Appel à projets innovants
- Développer la normalisation pour diffuser les progrès techniques et organisationnels auprès des plus petits acteurs de la filière
- Encourager la réalisation d'audits énergétiques ou de bilans carbone[©] dans les entreprises
- Développer l'étiquetage carbone des transports et le coordonner avec celui des produits, développer les éco-calculateurs
- Soutenir et faire connaître l'action de l'Observatoire de l'énergie et des transports (ADEME)
- Renforcer la commande publique

2. Développer les moyens de transport les moins émetteurs et faciliter l'intermodalité (Fret ferroviaire du futur, soutien aux ports maritimes et fluviaux, sensibilisation des entreprises utilisatrices de logistique,...)

- Renforcer le modèle économique de la filière, en lien avec les nouveaux défis du développement durable, notamment en sortie de crise (par ex. pour l'optimisation des chaînes logistiques complexes)
- Renforcer la mixité des réseaux urbains pour les marchandises et les voyageurs (ex. tramways)
- Renforcer les pôles de compétitivité concernés
- Plan « Nouveau transport de marchandises » de la SNCF
- Fret ferroviaire du futur
- Soutien aux ports maritimes et fluviaux
- Sensibilisation et soutien aux entreprises utilisatrices de logistique pour les inciter à recourir à des prestations innovantes et respectueuses du développement durable, en lien avec les collectivités locales et les CCI

3. Logistique en ville : trouver et appliquer des solutions moins polluantes (commande publique, ville durable)

- Renforcer les programmes de R&D sur la ville durable
- Développer la commande publique en faveur de projets innovants, notamment de la part des services publics disposant de flottes captives importantes (La Poste, ERDF, etc.)