



15ème législature

Question N° : 11714	De M. Jean-Marie Fiévet (La République en Marche - Deux-Sèvres)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports	Tête d'analyse > Transport logistique	Analyse > Transport logistique.
Question publiée au JO le : 07/08/2018 Réponse publiée au JO le : 11/12/2018 page : 11543 Date de changement d'attribution : 14/08/2018 Date de signalement : 23/10/2018		

Texte de la question

M. Jean-Marie Fiévet interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur le transport-logistique. Difficile à appréhender pour les pouvoirs publics et souvent assimilée à une nuisance par la pollution, la congestion et le bruit, la fonction des transports et de la logistique est capitale dans le quotidien des citoyens et assure un maintien de la vie dans les territoires. Alors que les professionnels du secteur doivent souvent faire preuve d'adaptabilité pour répondre aux exigences de protection de l'environnement et de la qualité de l'air, il lui demande le plan d'action prévu pour les accompagner dans la transformation de leur activité au service d'une livraison efficace et durable.

Texte de la réponse

L'amélioration des performances économiques et environnementales des services de fret et de logistique est un enjeu majeur du développement soutenable de l'économie, de l'emploi et des territoires. Cela représente près de 10 % du produit intérieur brut (PIB) national et 1,8 million d'emplois. L'ensemble des travaux menés sur la logistique, de façon sectorielle (conférence sillons, conférence fret fluvial, comité interministériel de la mer (Cimer)...), transversale (France Logistique 2025, Fret +) ou ciblée notamment sur la logistique urbaine (chartes de logistique durable en ville) et lors des Assises de la mobilité ont fait émerger les axes prioritaires d'action de l'État en lien avec les parties prenantes. Ce projet de loi d'orientation des mobilités vise une meilleure intégration de la logistique dans les territoires par des efforts accrus en termes de planification. Il oriente également vers une obligation de diffusion numérique des règles et des restrictions de circulation sur les axes prioritaires aux fins notamment d'optimiser les livraisons. En matière d'investissement, la programmation d'investissements d'infrastructures traduit une démarche de sincérité visant à rendre soutenable dans la durée les engagements pris. Pour cela, sont ciblés les investissements capables d'améliorer l'utilisation des infrastructures existantes, notamment lorsqu'elles conditionnent l'attractivité des ports, dont l'axe Seine (ex : Serqueux-Gisors), avec un enjeu à aboutir à terme au contournement des grandes métropoles ou lorsqu'elles concernent des corridors majeurs (contournement de Nîmes-Montpellier, Dijon-Modane, corridors atlantique et méditerranéen de ferroutage, ...). Enfin, sur l'ensemble de son réseau existant, SNCF Réseau continuera à investir massivement pour sa remise à niveau, grâce notamment aux marges permises par la reprise de dette de 35 Md€ décidée par le Gouvernement. La remise à niveau concerne également le réseau de lignes capillaires avec un soutien de l'État de 10 M€/an ou les voies de service avec un programme triennal de SNCF Réseau de 20 M€/an. Par ailleurs, des mesures ont été proposées dans le projet de loi

de finances. Pour le mode routier, ces mesures portent sur une extension et un prolongement du dispositif de sur-amortissement. Ces dispositions permettront d'encourager le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules plus propres, utilisant comme énergie le gaz naturel, le bio-méthane carburant, l'électricité ou l'hydrogène. Le dispositif de sur-amortissement sera prorogé jusqu'en fin 2021. Il sera renforcé (taux de 60 % au lieu de 40 %) pour les poids lourds de moins de 16 tonnes plus adaptés à la logistique urbaine. Les véhicules de moins de 3,5 tonnes, largement utilisés en logistique urbaine continueront de bénéficier du dispositif de bonus/malus. En parallèle, l'État soutient le développement sur le territoire des points d'avitaillement en énergies propres. Ces mesures visent à accompagner et permettre d'atteindre les objectifs ambitieux que la France porte au niveau européen sur les niveaux d'émissions polluantes des véhicules. S'agissant du transport fluvial, l'exonération de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) pour le gazole non routier en transport fluvial de marchandises a été étendue à toute la navigation intérieure (hors plaisance privée) et aux carburants « propres » (GNL, GNC, BTL, etc.) alternatifs au gazole. En complément de ces mesures fiscales, des subventions pour la transition énergétique seront accordées aux transporteurs fluviaux de marchandises à hauteur de 8 M€ sur 2018-2022 dans le cadre du plan d'aide à la modernisation et à l'investissement (PAMI) mis en œuvre par les voies navigables de France (VNF) et approuvé par la Commission européenne. En troisième lieu, le Gouvernement s'attache à redynamiser le fret ferroviaire en cohérence avec la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Outre les investissements prioritaires évoqués et la reprise de dettes de SNCF Réseau, les actions prévues en faveur du fret ferroviaire visent une amélioration de la performance des services grâce à une qualité et une robustesse des circulations accrues et une information pertinente et partagée sur la qualité de service. Le Premier ministre a annoncé le 25 mai 2018 que désormais, afin de préserver la compétitivité du secteur, la hausse des péages appliqués par SNCF Réseau aux activités de fret serait limitée à l'inflation courante, l'État prenant à sa charge l'écart financier en résultant, et ce dès l'horaire de service 2020. Pour conforter le report modal, il a été également décidé de poursuivre le soutien de l'État au transport combiné avec des moyens stabilisés à hauteur de 27 M€ par an pendant cinq ans. De plus, l'État poursuit sa coopération avec l'Espagne et l'Italie afin de mettre en place ou de développer des services de ferroutage. Enfin, les actions décrites s'inscrivent dans les orientations définies par la stratégie nationale France logistique 2025, co-pilotée avec le ministère en charge de l'économie a, en outre, permis : - la mise en place d'une dynamique en matière de logistique avec Business France, les douanes à l'égard des petites et moyennes entreprises (PME) et des entreprises de taille intermédiaire (ETI) et aux fins d'améliorer l'attractivité des ports français par un passage portuaire plus fluide, grâce à des procédures simplifiées (auto-liquidation de la TVA) et une interopérabilité accrue des systèmes d'information portuaires et rendus plus ouverts ; - une meilleure intégration de la logistique dans les territoires, inscrite dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités ; - l'élaboration d'un cadre national pour les chartes de logistique durable en ville ; ce cadre est destiné à valoriser les bonnes pratiques pour limiter l'impact de la logistique urbaine sur l'environnement et la santé ; il a été expérimenté auprès de cinq collectivités territoriales et sera mis à disposition plus largement ; - une sensibilisation aux enjeux de la formation appuyés par le conseil sectoriel national pour la logistique, qui recommande une offre plus lisible et plus fiable pour une plus grande attractivité de la filière et un dialogue ouvert et décloisonné pour une meilleure adéquation entre offre et demande ; - l'élaboration d'un référentiel en matière de responsabilité sociétale des entreprises partagé par l'ensemble des acteurs ; ce référentiel, présenté fin septembre, est désormais en cours d'expérimentation auprès d'un panel de prestataires et de chargeurs ; - une ouverture aux enjeux de l'innovation en matière de logistique notamment dans le domaine des flux d'information (ex blockchain). Compte tenu de la diversité et de la multiplicité des acteurs de la logistique, ainsi que de l'implication de la logistique dans l'économie, plusieurs mesures ont relevées pour améliorer la structuration ou l'animation du secteur : - des lieux de dialogue : après la mise en place d'un conseil d'orientation et de suivi en mars 2017 avec les principales organisations professionnelles, les associations de collectivités territoriales et les syndicats ; le dialogue se poursuit avec les acteurs économiques notamment autour de thématiques (Fret+, sillons, qualité de service...) ; - la réflexion sur la mise en réseau des données existantes pour construire les outils aptes à fournir une vision globale de la filière ; - la constitution d'une filière, dont la préparation devrait être un objectif dans la feuille de route de la commission nationale des services, en cours de mise à jour. L'ensemble des actions menées concourt à valoriser l'activité logistique, à en favoriser la performance et à accompagner ses transitions à la fois écologique et numérique. L'enjeu pour l'État est ainsi de créer un cadre propice à libérer les initiatives des acteurs concernés et, dans l'intérêt



commun, de répondre aux attentes sociétales.