



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Agir • Mobiliser • Accélérer

Stratégie nationale logistique

*Faire de la France, un territoire
d'excellence de la logistique durable*

Édito



Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition énergétique

La filière logistique est essentielle pour notre activité économique, pour notre industrie, pour toutes nos consommations. Elle est stratégique pour notre résilience et notre compétitivité économique.

La filière logistique est aussi consciente des enjeux écologiques et énergétiques liés à son activité, le transport de marchandises représentant 10 % du PIB et environ 10% des émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) de la France. Elle peut ainsi, et de toute évidence, réduire son empreinte carbone, conformément aux objectifs de la stratégie nationale bas-carbone d'ici 2050. C'est d'ailleurs tout le sens la démarche France Nation verte dont cette stratégie reprend la philosophie.



Roland Lescure, ministre délégué chargé de l'Industrie

À l'occasion de la remise du rapport Hémar Daher pour améliorer la compétitivité de la logistique nationale en septembre 2019, la France s'est dotée d'une ambition stratégique pour sa filière logistique, à travers la définition de premiers objectifs et la mise en place d'une nouvelle gouvernance innovante associant les pouvoirs publics et les professionnels regroupés sous l'égide de l'association France Logistique, présidée par Anne-Marie Idrac.



Clément Beaune, ministre délégué chargé des Transports

A l'occasion du Comité Interministériel de la Logistique (CILOG) 2022, dont le suivi opérationnel a été confié aux ministres chargés de l'industrie et des transports en lien étroit avec France Logistique, nous pouvons collectivement mesurer le chemin parcouru et affirmer que la logistique n'est plus un impensé politique, mais une filière très réactive où l'innovation est continue, et qui prend conscience de sa force, de sa responsabilité et de sa capacité à construire des solutions collectives plutôt qu'à subir un environnement économique international.

Forte de ce travail partenarial fructueux avec les pouvoirs publics, dans un contexte où les crises ont succédé aux crises, la filière a su faire la démonstration de sa place stratégique au-delà de son rôle de soutien à l'industrie et au commerce et en tant qu'objet de politique publique doté d'une vision stratégique globale au service de la souveraineté industrielle et économique de la France. Elle s'est mise au service d'une planification durable, au profit de au service de la résilience, de la sobriété et de la transition environnementale et énergétique de notre économie. Elle pourra ainsi compter sur un axe dédié au transport de marchandises, au e-commerce et à la logistique dans le cadre de la planification écologique pilotée par la Première ministre.

Les progrès collectifs permettent aujourd'hui d'acter la première stratégie nationale de la logistique. Par nature pluriannuelle, elle fera l'objet d'un suivi continu en CILOG et doit nous permettre de faire de la France un territoire d'excellence dans les réponses apportées aux nombreux défis de la logistique tant nationaux qu'internationaux.

Les enjeux d'une stratégie nationale logistique

Un secteur de poids, indispensable à toute l'économie

Au service de toute l'économie des produits, les activités de transports de marchandises et de logistique, qu'elles soient externalisées auprès de prestataires ou réalisées en compte propre, représentent plus de **200 milliards d'euros** de volume d'activités et emploient près de **2 millions** de personnes de tous niveaux et sur tout le territoire.

Ce secteur est indispensable à la vie quotidienne des Français et essentiel pour l'approvisionnement, la distribution et les opérations d'économie circulaire de toute l'économie des biens (agriculture, industrie et artisanat, commerces, services publics, chantiers...).

Des activités stratégiques pour les performances économiques de la France

- Au cœur de la **souveraineté économique**: disposer de supply-chains agiles et résilientes est indispensable dans un contexte de crises sanitaire, climatique, géopolitique, pour limiter les risques de ruptures d'approvisionnement ou de distribution.

- Au cœur de la **géopolitique internationale** : dans un contexte compétitif exigeant, la performance et la maîtrise des chaînes logistiques nationales et internationales sont cruciales pour concourir à la réindustrialisation par le bon acheminement des matières premières, favoriser l'export des industries françaises et capter sur notre territoire la valeur des opérations.

- Au cœur des **politiques publiques** de l'industrie, du commerce, de l'aménagement des territoires, de l'attractivité, de l'emploi et de la formation.

Au cœur du pouvoir d'achat des Français

En acheminant les produits aux clients finaux au meilleur coût, une logistique compétitive participe au maintien du pouvoir d'achat tout en contribuant à la compétitivité des entreprises françaises, dont la logistique est plus souvent en France, dans leur environnement mondialisé.

Le verdissement de la filière est un enjeu primordial

Les transports de marchandises représentent environ 10% des émissions de CO₂ françaises, 1/3 des émissions totales des transports. Le secteur est engagé, par construction, dans la décarbonation : des organisations logistiques optimisées ayant pour objet de réduire les distances à parcourir ou de mieux remplir les bâtiments et véhicules permettent de réduire en même temps les coûts et l'empreinte carbone.

Pour aller plus loin, il faut accentuer les partenariats entre acteurs privés et avec les acteurs publics sur ces enjeux de sobriété des organisations logistiques (distances, report modal, massification...) et sur la transition énergétique des actifs (flottes de véhicules, bâtiments).

Un secteur de plus en plus innovant

Transports et logistique sont pleinement parties prenantes de l'industrie du futur avec des investissements croissants dans des matériels, des outils numériques et des solutions innovants. Ils le sont aussi dans l'accompagnement des évolutions sociétales de modes de production et distribution. Une vision partagée est nécessaire pour construire un collectif, animer les écosystèmes et préciser les besoins d'accompagnement public.

Une chaîne au caractère transverse

La logistique est une chaîne constituée de nombreux maillons, de l'international au local, des lieux de stockage et de distribution en passant par les divers modes de transports. Sa performance dépend donc de celles d'une multitude d'acteurs publics comme privés et aussi de leurs capacités à partager une vision commune et à avoir des stratégies cohérentes.

En termes de **gouvernance**, le niveau national est interministériel ; au niveau local, il va des régions aux intercommunalités en impliquant des approches transverses – économie et commerce, planification territoriale et urbanisme, écologie...

Un secteur historiquement méconnu et donc pas toujours traité au niveau pertinent

L'absence de prise en compte du secteur à son juste poids économique, social et environnemental a conduit, jusqu'à ces dernières années, à une faiblesse relative des travaux d'intérêt collectif en matière de logistique, qu'ils soient académiques ou opérationnels.

Après 2 CILOG ayant identifié les enjeux relevant de travail partenarial public/privé, il est temps de porter une vision stratégique sur les objectifs à atteindre globalement et sur chaque enjeu.

8 objectifs et 23 actions pour faire de la France un leader international de la logistique durable au service des transitions écologique et économique

Faire de la France un territoire leader de la logistique durable en alliant performance et compétitivité au service de la souveraineté et de la résilience économique européenne 7

Objectif n°1 : doter durablement la filière logistique d'une gouvernance structurée 7

Action 1.1: Assurer un pilotage de la stratégie nationale logistique en comité interministériel de la logistique (CILOG) et aux échelles régionales et locales..... 7

Action 1.2: Structurer une démarche d'intelligence économique de la filière logistique 8

Action 1.3: Renforcer et valoriser l'observation nationale des activités logistiques 8

Action 1.4: Mieux documenter l'évolution de la demande 9

Objectif n°2 : mettre en place les chaînes logistiques au service de la reconquête industrielle nationale et européenne10

Action 2.1: Accompagner l'évolution des modes de production et de commercialisation, au niveau des filières10

Action 2.2: Construire avec les entreprises, une expression de la demande en transport et logistique, permettant de favoriser des solutions écologiques10

Action 2.3: Améliorer la découverte et l'attractivité des métiers logistiques..... 11

Objectif n°3 : améliorer la compétitivité de la chaîne logistique pour relocaliser les bassins de production au plus près des bassins de consommation.....12

Action 3.1: Faciliter le passage douanier en France.....12

Action 3.2: Augmenter l'attractivité des ports maritimes français en tant que maillons essentiels des chaînes logistiques et hubs d'industries décarbonées.....13

Action 3.3: Augmenter la compétitivité du pavillon français dans le transport routier de marchandises en France14

Action 3.4: Renforcer l'attractivité des plateformes aéroportuaires françaises pour les compagnies tout-cargo.....14

Objectif n°4 : créer des champions mondiaux de l'innovation logistique15

Action 4.1: Animer la politique d'innovation du transport de marchandises et de la logistique15

Action 4.2: Accompagner la montée en maturité des acteurs avec le dispositif de soutien Logistique 4.0 de France 2030.....16

Accélérer la transition écologique de la France grâce une filière logistique aux performances optimisées et au service des transitions des filières économiques.....17

Objectif n° 5: utiliser le foncier pour favoriser des chaines logistiques plus écologiques.....	17
Action 5.1: Garantir l’implantation logistique sur des fonciers permettant de minimiser l’empreinte globale de la chaine logistique	17
Action 5.2 : Décarboner les bâtiments logistiques	18
Action 5.3: Fiabiliser les délais d’instruction des dossiers relatifs projets d’entrepôts	18
Objectif n° 6: augmenter l’utilisation des modes les plus écologiques et articuler les différents modes de transports.....	19
Action 6.1: Augmenter la part des transports de marchandises utilisant le mode ferroviaire	19
Action 6.2 : Augmenter la part des transports de marchandises utilisant le mode fluvial.....	19
Action 6.3 : Développer la cyclo-logistique.....	20
Objectif n°7: Accélérer la décarbonation du mode routier du transport de marchandises.....	20
Action 7.1: Augmenter la part des véhicules de transports routiers fonctionnant à énergies autres que le diesel fossile et faire connaître les calendriers de déploiement des différentes solutions	21
Action 7.2: Assurer le financement de cette transition.....	21
Objectif n° 8: Soutenir des solutions locales pour une logistique du dernier kilomètre plus durable	22
Action 8.1: Accompagner la montée en maturité des acteurs avec le dispositif de CEE pour la logistique urbaine	22
Action 8.2: Déployer la numérisation des arrêtés de circulation et aires de livraison	23

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

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

- Action 1.1: Assurer un pilotage de la stratégie nationale logistique en comité interministériel de la logistique (CILOG) et aux échelles régionales et locales

Indicateurs : nombre de CILOG, nombre de CRLog¹, nombre de CTLLU² GART, création d'un CTLLU animé par les professionnels)

Les CILOG, annuels, permettront de :

- Faire des points réguliers sur l'avancée de la stratégie nationale ;
- Suivre et actualiser le plan d'actions concrètes pour assurer sa mise en œuvre.

La gouvernance nationale mise en place depuis 2020 entre l'État (pilotage des ministères chargés des transports et de l'industrie, en lien étroit avec ceux en charge de l'aménagement des territoires et de l'énergie) et les acteurs privés (France Logistique) pilotera cette stratégie.

Elle sera complétée, par des déclinaisons locales, à deux niveaux :

- **Au niveau régional**, par des conférences régionales de la logistique (CRLog) permettant la structuration d'un dialogue public-privé au service de la mise en œuvre des stratégies régionales capitalisées notamment dans les SRADDET³, les SRDEII⁴ et la politique de formation professionnelle. Ces conférences impulsent des travaux en ateliers et pourront se tenir en format plénier tous les deux ans, une fois les dynamiques de travaux bien installées ;
- **L'échelon (inter)communal**, par la structuration autour du Groupement des autorités responsables de transport (GART) d'un comité technique de liaison de la logistique urbaine (CTLLU) des collectivités et autour de France Logistique d'un comité technique de liaison de la logistique urbaine des professionnels.

¹ Conférence régionale de la Logistique (CRLog) mise en place au CILOG 2021

² Comité technique de liaison de la logistique urbaine (CTLLU)

³ Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

⁴ Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)

Le tableau suivant met en évidence la mise en place progressive de la gouvernance territoriale et présente les perspectives pour 2023

	2020	2021	2022	Perspectives 2023
Nombre de CILOG	1	1	1	1
Nombre de CRLOG		3	8	6
Nombre de CTLLU collectivités			3	3
Nombre de CTLLU professionnels				3

- **Action 1.2 : Structurer une démarche d'intelligence économique de la filière logistique**

Indicateur : organisation d'un séminaire test.

Structurer une approche d'intelligence économique pour et par le fret et la logistique, pour préserver et accroître la compétitivité du système logistique français au service de l'économie nationale et renforcer la souveraineté nationale.

Il s'agit de mieux appréhender les enjeux de résilience et de souveraineté dans les différentes chaînes de valeur, développer une capacité de veille et d'analyse sur les dynamiques internationales et se doter d'une vision stratégique dans le domaine de la normalisation et du commerce international.

Il s'agit également de s'appuyer sur le rôle pivot, catalyseur et de mise en réseau des pôles et clusters logistiques en région.

L'objectif visé est d'accroître notre capacité d'anticipation et de développement de partenariats ou projets internationaux (e.g. projet important d'intérêt européen commun (PIIEC)) dans le contexte des transitions écologique et économique à l'œuvre, en particulier au niveau européen, pour mieux porter et défendre nos intérêts.

Dans un premier temps, des premiers travaux associant des acteurs publics, privés et académiques seront organisés au 1^{er} semestre 2023 pour amorcer une dynamique collective soutenable dans la durée et mettre au point un dispositif adapté aux besoins de la filière.

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

Indicateur : alimentation du tableau de bord de l'observatoire nationale de la logistique

Les données sont essentielles pour la compréhension des tendances, l'élaboration et le suivi des politiques publiques du transport de marchandises et de la logistique.

Une politique de données doit être formalisée pour répondre aux besoins en mobilisant des sources variées et complémentaires dans une logique d'amélioration continue.

Dans cet objectif, un réseau d'observation est développé, tant à l'échelle nationale qu'au niveau régional et métropolitain pour la logistique urbaine durable.

Ce tableau de bord sera notamment l'étalon de référence quant à la tenue des objectifs de la stratégie nationale de logistique durable.

Le tableau de bord national de la logistique sera actualisé pour mi-2023 afin d'intégrer les demandes d'évolution des parties prenantes.

Le tableau de bord national fera l'objet d'une présentation annuelle dans le cadre du CILOG ou au sein d'un événement dédié avec les parties prenantes pour partager la situation de l'activité et calibrer les améliorations du dispositif d'observation.

- Action 1.4 : Mieux documenter l'évolution de la demande

Indicateur : publication d'une étude nationale d'évolution de la demande de logistique au 1^{er} semestre 2023 – suivi de l'évolution de t-km de marchandises transportées en France et de la part d'acteurs sous pavillon étranger

La réindustrialisation, l'économie circulaire, les évolutions de la consommation et la décarbonation de l'économie française vont introduire des modifications importantes dans les flux logistiques.

Il est nécessaire, en lien avec les différentes filières économiques – notamment le Conseil national de l'industrie –, d'anticiper ces évolutions pour adapter le système logistique (e.g. au travers des préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures (COI)) aux nouveaux besoins tout en préservant la compétitivité des entreprises.

Les leviers identifiés seront fondamentaux pour maîtriser la demande de transports et ainsi faciliter l'atteinte des objectifs de décarbonation tout en rationalisant la consommation d'énergie.

En 2020, on estime qu'environ 320 Mds t-km de marchandises sont transportés en France (hors VUL).

Les travaux 2022 relatifs à la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) projettent que ce chiffre se stabilise autour en 340 Mds t-km à horizon 2030. Or, aujourd'hui, rien ne garantit cette dynamique.

Dans un premier temps, une étude de la demande de transport de marchandises à moyen et long termes va être réalisée au 1^{er} semestre 2023. Elle alimentera les travaux relatifs à la Stratégie française énergie climat (SFEC) – incluant la SNBC - et servira de support pour des échanges plus approfondis avec les filières.

Ces échanges feront l'objet d'une proposition de structuration de la politique de suivi et de maîtrise de la demande en CILOG 2023.

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

- Action 2.1 : Accompagner l'évolution des modes de production et de commercialisation, au niveau des filières

Indicateur: intégration des acteurs logistiques dans les travaux co-animés par le Gouvernement ayant des impacts forts sur les flux de produits: par exemple, la mise en place d'un groupe de travail dédié aux enjeux logistiques au sein du Conseil national de l'industrie (CNI)

Il est proposé de prendre en compte, plus en amont, les enjeux logistiques dans les politiques concernant :

- les modes de production ou de commercialisation (économie circulaire, (re)localisations, recherche de sources d'approvisionnement et de stratégies de flux et de stockage apportant résilience et adaptabilité aux supply chains, évolutions des commerces...);
- l'accompagnement de la production des nouvelles filières en France (batteries, éoliennes, nucléaire...) au service de la compétitivité globale de celles-ci.

L'objectif de cette action est d'identifier les moyens d'actions – notamment la création de projets partenariaux via des appels à projets – permettant de massifier et mutualiser au maximum le transport de fret afin d'en optimiser la dépense énergétique.

- Action 2.2: Construire avec les entreprises, une expression de la demande en transport et logistique, permettant de favoriser des solutions écologiques

Indicateur : nombre d'entreprises engagées dans l'un des trois dispositifs du programme EVE, nombre d'entreprises engagées dans le référentiel RSE en transport et logistique

S'appuyant sur le programme d'engagement volontaire pour l'environnement porté par l'Ademe, Eco CO₂ et les organisations professionnelles (AUTF, CGF, FNTR, FNTV, OTRE, Union TLF) financé par les fournisseurs d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie et le futur programme Remove, de nombreuses entreprises s'impliquent dans des démarches de réduction de leur empreinte écologique. Ces démarches doivent être encouragées et complétées pour disposer d'une vision prospective agrégée des dynamiques pour calibrer l'évolution de l'offre de transport plus massifiée. En matière de logistique routière, des partenariats privés/privés entre les acteurs transports et logistiques et leurs clients peuvent contribuer à l'organisation de chaines logistiques plus écologiques en :

- Favorisant les modes ferroviaires et fluviaux, sur les segments de pertinence ;
- Travaillant à la promotion et à l'acceptabilité des implantations de terminaux intermodaux, en particulier dans l'adoption des schémas et des règles locales de circulation des véhicules routiers qui desservent ces terminaux.

- Développant les achats logistiques écoresponsable : bonification des transporteurs labélisés objectif CO₂ dans les appels d'offre ;
- Favorisant la mutualisation des transports entre plusieurs clients ;
- Réduisant les distances par la bonne localisation des entrepôts ;
- Optimisant les volumes transportés par rapport à la capacité des véhicules, via la massification de la demande, la mutualisation ou la réduction des volumes générés par les emballages ;
- Accompagnant financièrement les transporteurs pour la transition des flottes diesel de poids lourds ;
- Faisant la promotion du recours à des formations régulières à l'écoconduite et la sensibilisation des conducteurs à la conduite économique.

Outre ces dispositifs, les professionnels ont également l'occasion d'améliorer la performance globale de leur entreprise en s'inscrivant dans une démarche RSE. À ce titre, un référentiel et un outil d'autodiagnostic sont notamment disponibles sur le site internet de France Logistique.

• Action 2.3: Améliorer la découverte et l'attractivité des métiers logistiques

Indicateur : indicateur de tension par métier du transport et de la logistique

Avec près de 2 millions d'emplois et une création nette annuelle de 30 000 postes, les transports de marchandises et la logistique contribuent largement à la création d'emplois pour tous niveaux de formation. Le manque d'attractivité de la filière conduit à des pénuries de personnel, pénalisant l'ensemble de l'économie.

Le Gouvernement soutiendra les acteurs privés dans la mise en œuvre des pistes d'amélioration, pour que la filière dispose des compétences nécessaires à son fonctionnement optimal :

- Améliorer l'image « grand public » de la filière métier, en augmentant et optimisant les différentes actions de communication en ce sens, notamment auprès des jeunes et de leur famille, de la communauté éducative ;
- Développer les parcours de découverte des métiers en situation et interentreprises (supply chain, intermodal, exploitation des données du transport et de la logistique...) ;
- Préparer les métiers de demain, en augmentant la place de la logistique dans les écoles de management et d'ingénieurs (formation initiale et formation continue) et les formations internes dans les entreprises ;
- Favoriser la diversité des profils recrutés en luttant contre les discriminations à l'embauche et en élargissant les modes de recrutement (MRS, apprentissage...) : femmes, apprentis, personnes éloignées de l'emploi... ;
- Améliorer les conditions de travail et la qualité de vie au travail ;
- Sécuriser l'intégration des nouvelles recrues dans l'entreprise par la conception et l'outillage du parcours d'intégration ;
- Aménager les deuxièmes parties de carrière.

De premiers travaux et outils sont d'ores et déjà disponibles.

L'EDEC PIC Mobilités ainsi à disposition une vision de l'évolution de l'activité et des métiers de la logistique dans [l'Espace observatoires d'OPCO Mobilités](#).

Les branches professionnelles de la filière logistique et leurs organismes relais (OPCO Mobilités et AFT), avec le soutien du ministère du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion partagent l'objectif d'aider la filière à relever ses défis RH dont le recrutement durable de compétences occupe une place centrale et mettent à disposition une offre de services d'appui à l'employabilité, à l'attractivité et au recrutement, à disposition des entreprises, de leurs salariés mais aussi des actifs intéressés par les métiers de la filière.

- Des recommandations issues des enquêtes et études relatives à la notoriété des métiers et leurs atouts afin de renforcer l'attractivité des métiers
- Identifier les attraits des métiers et comprendre les nouvelles générations pour mieux orienter
- À quoi aspirent les salariés transport-logistique ?
- Vers une transformation des pratiques en entreprise
- Des outils d'orientation à destination des jeunes et des adultes.
- Application immersive de réalité virtuelle des métiers de la logistique
- Quizz d'orientation « Choisis ton avenir »
- Une prestation d'accompagnement des entreprises à la structuration de leur Marque employeur
- Une plateforme d'emploi M-Jobs
- Une banque de profils Portraits de pro dans le transport routier et activités auxiliaires.
- Un guide méthodologique et des fiches métiers Handipro

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

• Action 3.1 : Faciliter le passage douanier en France

Indicateur : taux de satisfaction des utilisateurs des services douaniers en ligne / taux de satisfaction globale des usagers professionnels

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

- Le SI Brexit, déployé depuis le 1^{er} janvier 2021 sur les sites de la frontière transmanche, s'appuie sur trois principes : l'anticipation des formalités douanières, l'identification de l'unité de transport, l'automatisation de la réalisation des formalités douanières durant les traversées, permettant l'aiguillage en circuit de passage ou d'arrêt à la frontière. À compter de 2023, la DGDDI fera évoluer le SI Brexit pour intégrer le déploiement des nouveaux systèmes du programme import-export. Des réflexions sont aussi engagées sur des améliorations de l'enveloppe logistique pour diminuer les arrêts en frontière.

- La plateforme numérique publique France Sesame a été conçue et développée pour faciliter et fluidifier les importations de marchandises soumises à contrôles sanitaires et phytosanitaires (marchandises SPS) depuis les ports et aéroports français. France Sesame est le fruit d'un projet interministériel porté par la DGDDI et associant la DGAL et la DGITM et s'inscrit pleinement dans l'ambition gouvernementale de faire de la France un carrefour logistique. Déployée en novembre 2021 sur les grands ports maritimes du Havre, de Marseille et Dunkerque, France Sesame a été étendue le 22 novembre 2022 sur l'ensemble du territoire national métropolitain et ultra-marin. Ce sont désormais 16 ports et 8 aéroports qui sont connectés à France Sesame. Une prochaine extension géographique est prévue au 2nd semestre 2023. L'offre fonctionnelle France Sesame est composée d'une dizaine de services numériques mis à disposition des opérateurs économiques.
 - La DGDDI participe enfin activement aux projets de rationalisation de l'action publique en frontière. À ce titre, la reprise par la DGDDI des missions de contrôle à l'importation de la DGCCRF (contrôles sanitaires, de la qualité biologique et des normes de commercialisation de certaines denrées d'origine non animale) répond à la volonté gouvernementale de fluidifier le passage frontière des marchandises. Le transfert sera pleinement achevé sur l'ensemble des sites concernés à compter du 1^{er} juin 2023. Ainsi, à compter de cette date, la DGDDI interviendra, pour les marchandises concernées, sur l'ensemble de la chaîne logistique en réalisant, outre les formalités de dédouanement, les contrôles requis par la réglementation européenne avant le dédouanement.
- Action 3.2 : Augmenter l'attractivité des ports maritimes français en tant que maillons essentiels des chaînes logistiques et hubs d'industries décarbonées.

Indicateurs 2030 : +30 % de pré- et post acheminements portuaires par le mode ferroviaire ou fluvial ; +20 % (env. +1 M) d'EVP⁵ manutentionnés par les ports français

Tout comme les ports maritimes et fluviaux ont été à l'après-guerre le lieu d'implantation des industries lourdes nécessaires à la reconstruction (raffineries, pétrochimie, sidérurgie) ce sont pour les années à venir des lieux privilégiés d'implantation des industries liées aux nouvelles énergies pour la décarbonation de l'économie et essentiels au renforcement de la souveraineté énergétique et industrielle de la France.

Pour affirmer nos ports comme hubs de décarbonation et de réindustrialisation et notamment des trois points d'entrée qui concentrent 80 % des trafics (Dunkerque, Haropa et Marseille), il est nécessaire de développer une offre logistique massifiée et d'améliorer les services numériques du passage portuaire.

En cohérence avec la Stratégie nationale portuaire, les projets stratégiques des ports prévoient ainsi le développement des services ferroviaires et fluviaux pour accroître de 30 %

⁵ En 2020, en France, environ 5M d'Equivalent Vingt Pieds arrivaient dans nos ports. A titre de comparaison, près de 15M arrivaient aux Pays-Bas et 18M en Allemagne (Données Banque mondiale). EVP : Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds (6 m)

la part de ces modes à horizon 2030. Ceci permettra de massifier et de décarboner les flux de conteneurs qui passent par nos ports.

L'amélioration des échanges numériques des acteurs des filières logistiques associés aux ports est un autre enjeu essentiel d'attractivité. Ce sujet qui concerne l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique sera coordonné par une taskforce public-privé dédiée au numérique portuaire qui élaborera une feuille de route partagée permettant de structurer le volet transition numérique de la Stratégie nationale portuaire.

Enfin, l'attractivité de nos ports sera valorisée par une promotion renforcée à l'international, via un partenariat établi d'ici à 2024 entre la DGITM et Business France.

- Action 3.3 : Augmenter la compétitivité du pavillon français dans le transport routier de marchandises en France

Indicateur : passer de 60 à 65 % la proportion des camions sous pavillon FR circulant en France

Aujourd'hui, seulement 60 % du transport routier en France est fait sous pavillon français. Le paquet mobilité européen, adopté à l'été 2020, vise notamment à réduire l'écart de compétitivité entre les pavillons des différents États membres. Il fera l'objet de contrôles effectifs et continus.

En outre, l'harmonisation européenne des règles fiscales et écologiques du transport routier peut et doit encore être améliorée. La France porte cette orientation au niveau européen.

- Action 3.4 : Renforcer l'attractivité des plateformes aéroportuaires françaises pour les compagnies tout-cargo

Indicateur : amélioration de la desserte des aéroports français par des compagnies tout-cargo

La plupart des compagnies tout-cargo étrangères manifestent aujourd'hui une préférence pour la desserte d'aéroports européens situés hors de France (Liège, Amsterdam, Luxembourg et Francfort notamment). Ce déficit d'attractivité est doublement problématique : d'un point de vue économique, car il amoindrit le bénéfice potentiel pour la France, et d'un point de vue environnemental, car le camionnage d'acheminement sur les autoroutes européennes et françaises s'en trouve accru.

Pour renforcer l'attractivité de la France pour les compagnies tout-cargo, les principaux acteurs du cargo français (groupe Aéroports de Paris, TLF Overseas, chargeurs, assistants en escale, fédérations d'usagers et exportateurs) ont engagé avec la direction générale de l'aviation civile en 2021 un travail d'analyse et de prospective : il identifie les progrès à réaliser en matière d'accès aéroportuaires, de fiscalité, de contrôles douaniers, d'assistance en escale, de sûreté et dans le domaine social. Il convient à présent de poursuivre la mobilisation de la communauté cargo française autour de ces priorités :

- prise de contact avec des opérateurs étrangers (en particulier des compagnies tout-cargo étrangères) ;
- encouragement à une desserte régulière vers les régions ou Paris, en substitution d'un autre aéroport européen de l'arc rhodanien ;
- mise en place d'un ou de plusieurs indicateurs sur l'efficacité de l'activité cargo des plateformes françaises.

Ce travail intégrera une dimension environnementale de manière à maîtriser les nuisances sonores générées par l'activité pour les riverains des aéroports.

Objectif n°4 : Créer des champions mondiaux de l'innovation logistique

Le Gouvernement et les acteurs privés finalisent la construction d'une feuille de route partagée pour identifier les innovations logistiques nécessitant des actions collectives (organisation de l'écosystème, financements publics...). L'accélération de ces innovations fera l'objet d'appels à projets publics, basés sur la feuille de route partagée, notamment pour favoriser l'optimisation des chaînes à l'échelle de plusieurs maillons.

En particulier, la digitalisation et l'automatisation des interactions entre les acteurs publics et privés (numérique portuaire, documents pour les contrôles...) sera accélérée.

• Action 4.1: Animer la politique d'innovation du transport de marchandises et de la logistique

Indicateur : une deuxième licorne française pour le secteur logistique, aux côtés d'Exotec ; publication d'une feuille de route dédiée à l'innovation en logistique

Le Gouvernement anime plusieurs démarches complémentaires pour accompagner et accélérer les démarches d'innovation au service des projets de transport de marchandises. À titre d'exemple :

- l'Agence d'innovation pour les transports (AIT) porte des projets d'innovations d'usages et des innovations numériques réglementaires à l'image du projet national de mise en œuvre du règlement européen eFTI (electronic Freight Transport Information) qui permettra d'accélérer et de sécuriser les contrôles relatifs au chargement, ceci grâce à la digitalisation des documents de transport, moins falsifiables que les documents papiers. Ce règlement, qui oblige les États à accepter les documents digitalisés certifiés à partir de 2024/2025, s'applique pour tous les modes de transport ;
- l'AIT porte également :
 - France Mobilités, démarche collaborative qui favorise le développement et la diffusion de solutions innovantes de mobilité dans les territoires. Sa plateforme de référencement en open data des solutions de logistique urbaine est au service de tous les acteurs locaux de la mobilité – collectivités, entreprises de transport,

- start-up, associations, organismes de formation – et porte déjà 60 solutions concrètes ;
 - Propulse : lancé en 2021, ce programme de 9 mois vise à accélérer les innovations susceptibles d’avoir un impact significatif sur les mobilités de demain ; il apporte un accompagnement premium et unique en la matière : soutien contractuel et juridique des experts ministériels, réseau d’experts techniques, accès accéléré à des réseaux de l’État, accompagnement de type coaching ;
 - la direction générale des entreprises anime la communauté des start-up de la SupplyTech. Elle a conduit en 2022 plusieurs ateliers pour calibrer les politiques publiques d’innovation et organise annuellement un évènement pour stimuler l’innovation en matière de logistique.
- Un évènement SupplyTech est prévu au 1^{er} semestre 2023 en lien la seconde relève des lauréats de l’AAP Logistique 4.0

- Action 4.2 : Accompagner la montée en maturité des acteurs avec le dispositif de soutien Logistique 4.0 de France 2030

Indicateur : 100 projets déposés pour les futurs appels à projets logistiques

Les acteurs économiques du secteur de la logistique disposent de marges de manœuvre réduites pour entreprendre et mener des programmes de R&D ambitieux à l’échelle d’une chaîne logistique. Pour autant, innover et préparer l’avenir de la logistique française est un maillon essentiel pour accompagner les transformations de notre économie.

Afin de disposer de projets structurants pour réussir et accélérer les réponses compétitives aux défis écologiques, énergétiques et numériques, le programme Logistique 4.0 v de France 2030 organise un soutien de l’État pour la digitalisation et la décarbonation des chaînes logistiques.

Avec plus de 60 projets déposés dont déjà 8 en passe d’être financés à hauteur de 20 M€ et 49 admis en première instruction pour la deuxième relève, les projections indiquent que l’AAP Logistique 4.0 consommera l’intégralité de l’enveloppe de 90 M€ lui étant allouée. Les projets déposés sont pour la plupart structurants pour l’avenir de la logistique en France (point d’entrée portuaire unique, démonstrateurs de véhicules autonomes de transport de marchandises sur voirie publique, etc.), avec de forts effets d’entraînement de l’écosystème, des impacts socio-économiques et environnementaux majeurs (plusieurs centaines de ktCO₂eq évitées annuellement à terme) ainsi qu’un bon équilibre entre acteurs émergents et leaders du marché.

En fonction du succès de la deuxième relève, dont l’instruction sera finalisée au printemps 2023, une nouvelle relève pourra être mise en place dès 2023, pour accompagner la dynamique de décarbonation impulsée par France 2030.

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

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

- Action 5.1: Garantir l'implantation logistique sur des fonciers permettant de minimiser l'empreinte globale de la chaîne logistique

Indicateur: nombre d'ha de sites identifiés dans les territoires compatibles avec l'implantation d'activité logistique

La planification territoriale de l'armature logistique (infrastructures de transport, entrepôts, terminaux intermodaux) relève d'un travail concerté entre :

- L'État pour l'articulation stratégique interrégionale et la planification des infrastructures majeures notamment ferroviaires, fluviales, et intermodales ;
- Les régions au titre des SRADDET, en relation avec leurs compétences économiques, dans le cadre des conférences logistiques régionales ;
- Les communes et intercommunalités (SCOT, PLUI) ;
- Les acteurs privés pour l'expression des besoins.

Son objectif est de favoriser des organisations logistiques écologiques dans l'articulation stocks/flux et une limitation du mitage du territoire, y compris si cela conduit à une augmentation des besoins en surfaces logistiques. Elle doit aussi intégrer les gisements en emplois/compétences des territoires.

La planification doit pouvoir se traduire par une connaissance partagée entre acteurs publics et privés d'un ensemble de sites ou territoires spécifiquement dédiés au foncier logistique résultant des dynamiques de développement territorial, des corridors logistiques et industriels, dans la continuité de la cartographie Territoires de logistique présentée au CILOG 2021.

Une attention particulière sera accordée à la question des ports maritimes qui doivent composer avec la raréfaction rapide du foncier portuaire disponible pour y implanter les industries de demain, en particulier celles liées à la transition énergétique. Sans disponibilité foncière suffisante, les ports ne pourront jouer à plein leur rôle de hub et d'accélérateur de la décarbonation de l'économie.

Le résultat de ces travaux, principalement alimentés par les conférences régionales de la logistique, sera l'identification de ces sites par la confrontation de l'offre et de la demande de foncier au niveau local.

Pour accompagner ces travaux un appel à proposition d'études pour identifier et sécuriser du foncier logistique utile à la décarbonation de la chaîne logistique sera lancé en 2023.

- Action 5.2 : Décarboner les bâtiments logistiques

Indicateur : augmenter d'au moins 10 %, entre 2020 et 2027, le ratio entre le nombre de m³ utile et le nombre de m² de terrains mobilisés / couverture en moyenne de 50 % de la surface de toiture utile des entrepôts avec des panneaux photovoltaïques entre 2021 et 2025

Outre le bon maillage des bâtiments, qui permet de réduire l'empreinte CO₂ des transports, les actions visant à réduire l'empreinte CO₂ des bâtiments eux-mêmes seront poursuivies.

Maximiser le nombre de m³ de produits stockés à m² de terrain définis permet de réduire l'artificialisation des sols. Le travail d'échanges, en particulier dans le cadre de la charte d'engagements réciproques signée entre l'État et les acteurs de l'immobilier logistique à l'été 2021, sera poursuivi pour identifier les éventuels freins existants dans la réglementation ou l'instruction des dossiers et déterminer les leviers pour aider les acteurs privés pour la mise en œuvre de leurs projets visant à densifier l'implantation logistique (construction en hauteur, réduction des surfaces de terrain non productives...).

De la même manière, acteurs privés et publics travailleront de concert pour lever les freins à la production d'énergie sur les sites logistiques.

- Action 5.3 : Fiabiliser les délais d'instruction des dossiers relatifs projets d'entrepôts

Indicateur : des délais moyens d'instruction - y compris pièces complémentaires- de 5 mois pour l'enregistrement pour les dossiers sans aménagements et de 10 mois pour l'autorisation.

Les efforts engagés (cf. charte d'engagements réciproques signée entre l'État et les acteurs de l'immobilier logistique à l'été 2021) pour fluidifier et accélérer l'implantation logistique en relation avec les implantations industrielles seront poursuivis.

En particulier, le retour d'expérience des dérogations sollicitées, facteur d'allongement des délais d'instruction, sera tiré afin d'examiner :

- Si elles s'avèrent toutes nécessaires a posteriori ;
- S'il est possible d'améliorer la fluidité de ces processus.

Le cas échéant, les mesures concrètes qui feront suite aux travaux initiés par le rapport de Laurent Guillot qui aborde tant les procédures administratives que celles relatives aux recours contentieux seront intégrées.

De manière générale, les acteurs publics veilleront à l'articulation des contraintes issues du cadre urbanistique (permis de construire, sobriété foncière, etc.) et du cadre environnemental (ICPE, étude d'impact, protection des zones humides, etc.). Ces enjeux doivent être pris en considération en même temps et en amont des projets, et non successivement de façon à trouver le meilleur équilibre entre les différents objectifs pour favoriser des implantations écologiques.

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

- Action 6.1 : Augmenter la part des transports de marchandises utilisant le mode ferroviaire

Indicateur : part modale du fret ferroviaire – objectif 18 % en 2030

La stratégie nationale du développement du fret ferroviaire sera rapidement mise en œuvre, avec 3 priorités :

- le maintien, sur la durée, des aides actuelles à l'exploitation pour donner de la visibilité à tous les acteurs sur les transformations nécessaires des chaînes logistiques ;
- l'attribution de sillons au transport de marchandises face aux besoins des voyageurs et des travaux, par un travail concerté – initié localement avec notamment SNCF Réseau dans les plateformes infrastructures/services ;
- des investissements en infrastructures en priorisant, avec l'aide des acteurs privés, les plus efficaces (capacités de massification et €/TCO₂ évité), que sont a priori les dessertes des ports, et les plateformes de transports combinés ;
- l'activation, la valorisation des leviers réglementaires disponibles en faveur des trajets de pré et post-acheminement, ainsi que l'évaluation de leurs effets.

- Action 6.2 : Augmenter la part des transports de marchandises utilisant le mode fluvial

Indicateur : part modale du fret fluvial - objectif d'augmentation de 50 % de la part modale mesurée en tonnes-kilomètres

L'objectif d'augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030, rappelé par la loi climat et résilience, mobilise l'ensemble des acteurs publics et privés concernés. Le réseau des voies navigables offre en effet une capacité de report modal pour une logistique durable sur des infrastructures non saturées. Le réseau constitue un écosystème vertueux, notamment connecté aux grands ports de la façade maritime. Il est intégré aux logiques d'axe au bénéfice de leur hinterland et de leur complémentarité avec les ports fluviaux comme le démontre Haropa ou les travaux menés à la demande du Président de la République sur l'axe Méditerranée Rhône-Saône.

La stratégie fluviale, vise à renforcer la compétitivité de la chaîne logistique par le biais d'infrastructures capacitaires, des services performants et par la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre. Les principales actions de la stratégie sont notamment fixées au contrat d'objectif et de performance de VNF, au sein de la stratégie portuaire ou du 9^e avenant à la concession Rhône et visent notamment :

- la réalisation dans les délais du projet Seine-Escaut pour poursuivre le développement du fret fluvial à grand gabarit. Ainsi, les projets du canal Seine-Nord Europe, la Lys, Magéo ou Bray-Nogent sont confirmés dans la loi d'orientation des mobilités ;
- l'harmonisation des coûts de manutention entre tous les modes de transports dans les ports maritimes – notamment sur les extra-cost ;

- la valorisation des fonciers aménagés et l'augmentation des fonciers dédiés la logistique en bord à voies d'eau, notamment pour leur exploitation en logistique urbaine ;
- la réalisation de la chatière au Havre ;
- le soutien à la profession et au report modal à travers le PARM (plan d'aide au report modal), le PAMI (plan d'aide à la modernisation et à l'investissement) mais aussi des dispositifs tels que le programme de certificats d'économies d'énergie Remove (Report modal et verdissement des flottes de transport massifié).

• Action 6.3 : Développer la cyclologistique

Indicateur : part modale du vélo-cargo en ZFE avec l'objectif d'atteindre 5 % de l'ensemble des trajets urbains avec transports de charge en vélo-cargo en 2027

La cyclologistique constitue un levier de décarbonation du dernier kilomètre, qui doit être développé pour une partie de la logistique urbaine dans une organisation de la chaîne logistique fondée sur la complémentarité des différents types de véhicules. La cyclologistique pourra ainsi offrir une alternative sur les derniers kilomètres pour les transports de marchandises.

Des solutions économiques pour des volumes et des types de marchandise se développent, notamment grâce au développement de vélos-cargos à assistance électrique de tout types. Des aides à l'achat de vélos-cargos pour les personnes morales ont été mises en place depuis 2021 ainsi que des programmes d'accélération comme Ma cycloentreprise ou Colis Activ.

La création récente d'une filière de la cyclologistique et d'une filière économique du vélo permettra de mieux définir les besoins concernant le statut social des travailleurs et locaux, l'accès au foncier pour la rupture de charge, la maintenance ou le stationnement, pour accompagner son développement. Le volet cyclologistique doit être intégré dans les plans vélos des agglomérations.

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

Quelques chiffres concernant le transport routier de marchandises :

- 87 % du transport national de marchandises, réalisé par la route
- 99 % de véhicules routiers de + 3,5T sont à énergie diesel fossile
- Un stock de 600 000 poids lourds avec un flux annuel de 50 000 immatriculations par an
- Un stock de 6 millions VUL, dont la moitié sont détenus par des particuliers et la majorité de la seconde moitié par des acteurs non spécialistes du transport et de la logistique. La flotte des transporteurs publics représente environ 150 000 VUL

La transition écologique suppose de donner à l'ensemble des acteurs de la visibilité en termes d'investissement. Dans le cadre de l'article 301 de la loi climat et résilience, les acteurs du transport routier sont engagés dans l'élaboration d'une feuille de route qui permettra, à l'horizon début 2023, d'identifier des freins et des leviers pour la

décarbonation du secteur ainsi qu'un plan d'actions pour le décarboner. Elle permet également le partage des trajectoires de décarbonation suivant les différentes catégories de véhicules, mises en lien avec la disponibilité des énergies décarbonées et la construction des réseaux de distribution. En complément des actions d'organisation de la chaîne logistique routière, la Stratégie nationale de la logistique intègre un objectif dédié à la décarbonation du transport routier de marchandises.

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

Indicateur : + de 10 % des immatriculations neuves de poids lourds en 2025 non diesel fossile

La planification de la transition énergétique des flottes doit donner de la visibilité aux acteurs afin de favoriser leurs investissements. Pour cela, la SNBC et la SFEC, en capitalisant sur les travaux sectoriels (feuille de route transition, prévue à l'article 301 de la loi climat) prendront en compte la faisabilité technique et économique du remplacement pour tout ou partie des usages des véhicules diesel par d'autres énergies. Ces stratégies s'attacheront à préciser, les différentes motorisation/carburants selon :

- Les échéances 2025/2030/2040/2050 ;
- La segmentation des marchés selon les tailles et distances atteignables des véhicules, ainsi que les TCO associés ;
- Les capacités industrielles de fourniture des véhicules, aux échelles française et européenne ;
- Les disponibilités en termes de production et de distribution des possibles énergies de substitution ou de transition et leurs fléchages pour l'usage TRM.

Il est donc important d'étudier :

- Les moyens à déployer pour accompagner la décarbonation du transport routier de marchandises (TRM) via notamment la transition des motorisations ;
- L'opportunité de certaines évolutions réglementaires permettant de décarboner et de massifier le transport routier quand il n'est pas en concurrence avec le ferroviaire ou le fluvial (e.g. analyse de l'opportunité de l'expérimentation de l'éco-combi sur le territoire national-European Modular System/EMS).
- La prise en compte effective par les acteurs des dispositions réglementaires déjà en vigueur à l'échelle européenne ou nationale en faveur de transports routiers moins émissifs (bonus de poids pour véhicules à faibles ou zéro émissions, dépassement des longueurs maxi pour véhicules aérodynamiques).

- Action 7.2 : Assurer le financement de cette transition

Indicateur : montants de financement publics alloués à cette transition

Il convient d'inscrire cette transition très coûteuse, avec des montants croissants dans les années à venir, dans les perspectives d'aides financières publiques tenant compte des faibles marges et donc capacités d'investissements des entreprises de transport routier.

D'ores et déjà, afin d'atteindre les objectifs nationaux et européens de réduction des émissions de CO₂, le Gouvernement a lancé, en mars 2022, la mise en place d'un appel à projets (AAP) « Ecosystèmes des véhicules lourds électriques », doté d'une enveloppe de 65 M€, visant à soutenir l'acquisition et la location longue durée de véhicules lourds électriques, ainsi que l'installation de bornes de recharge électrique en adéquation avec leur usage.

Opéré par l'Ademe, cet appel à projets a connu un très fort succès dès sa première relève, avec 24 projets soutenus sur 70 déposés, représentant près de 300 M€ d'investissements dont 64 M€ d'aides publiques.

Sur le plan environnemental, ce sont près de 30 000 tCO₂ qui seront évitées chaque année, sans compter les autres effets positifs de ces projets en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction de la pollution sonore, dans un contexte où nombre de ces véhicules circuleront en ville.

Le Gouvernement confirmera sa volonté d'accompagner la transition du transport routier de marchandises en publiant un appel à projets similaire en 2023.

Objectif n° 8 : Soutenir des solutions locales pour une logistique du dernier kilomètre plus durable

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

Indicateur : lancer un nouvel appel à projets de logistique du dernier kilomètre d'ici 2025

Au-delà des actions d'optimisation mis en œuvre quotidiennement par les professionnels de la logistique urbaine, renforcer l'optimisation de la logistique du dernier kilomètre nécessite la mise en mouvement de plusieurs acteurs publics et privés afin de trouver les bons équilibres entre différents usages de la voirie ou d'identifier et de sécuriser le foncier logistique.

Les meilleures pratiques de gouvernance public-privé mises en places par des agglomérations de toutes tailles ont été capitalisées dans une charte d'engagement volontaire de logistique urbaine durable permettant de réunir un collectif public-privé efficace, de dresser un diagnostic partagé des enjeux et de mettre en place un plan d'action adapté à chaque territoire.

Afin d'accélérer le déploiement de ces chartes et d'accompagner les agglomérations dans leurs stratégies de logistique du dernier kilomètre, un nouvel appel à programme du dispositif des certificats d'énergie intégrant un axe dédié à la logistique durable a été mis en place par le ministère de la transition écologique fin 2022. Il permet de soutenir de nouveaux programmes pour poursuivre et amplifier le déploiement des chartes d'engagement volontaire de logistique urbaine durable et poursuivre la dynamique impulsée par le programme InTerLUD.

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

Indicateur : nombre d'arrêtés de circulation et d'aires de livraison intégrées dans la base nationale

Aujourd'hui trop de véhicules utilitaires et poids lourds ne sont pas correctement informés des règles spécifiques de circulation et stationnement dans les territoires qu'ils parcourent, que ces règles soient permanentes ou temporaires. Ceci provoque des risques pour les utilisateurs de l'espace public, mais aussi pour les transporteurs qui peuvent perdre du temps et se mettre involontairement en infraction. De plus, de nombreux territoires éprouvent des difficultés à publier, diffuser et coordonner les règles relatives à la circulation et au stationnement des VUL et poids lourds.

Pour répondre à ces problématiques, la numérisation et l'ouverture de l'information réglementaire relative à ces véhicules semble constituer un puissant levier d'amélioration.

Dès lors, l'Agence pour l'innovation dans les transports héberge une start-up d'État, nommée Dialog, pour construire le cadre national de numérisation des réglementations liées aux circulations des poids lourds et à l'utilisation des aires de livraison et accélérer le déploiement de services numériques associés. Un démonstrateur de service aux collectivités sera déployé pour les Jeux olympiques et paralympiques de Paris en s'appuyant sur les initiatives de la région et de la métropole.

Début 2023, l'IDialog mettra en place le cadre national de recueil des arrêtés de circulation et des aires de livraisons devant être pris en compte par les logiciels d'itinéraires poids lourds au 1^{er} mars 2023.

Stratégie nationale logistique
