

# LES 5 PROPOSITIONS D'AFILOG aux candidats à la présidentielle :

Pour de grandes ambitions au service de l'industrie logistique !



Association de référence regroupant les principaux acteurs économiques du secteur de la logistique, Afilog présente ses 5 grandes ambitions à la réflexion des candidats à l'élection présidentielle

# LA LOGISTIQUE, CLEF DE VOÛTE DE L'ÉCONOMIE ET DE LA SOCIÉTÉ

## Contribuer à la vie quotidienne des citoyens

La logistique, qui gère dans l'espace et dans le temps l'ensemble des flux de marchandises, est une composante majeure d'une économie et d'une société modernes. Elle assure à l'échelle nationale et internationale la liaison entre toutes les étapes de la production industrielle et agricole, de la matière première au produit final, ainsi que la distribution des produits jusqu'aux consommateurs. Elle contribue ainsi à la vie quotidienne de tous les citoyens.

## Un puissant outil de lutte contre le chômage

L'activité logistique représente plus de 10 % de la valeur de la production intérieure de la France et mobilise 1,8 million d'emplois directs, que ce soit à l'intérieur des entreprises industrielles et commerciales ou dans des entreprises spécialisées dans la prestation logistique. Véritable Industrie du XXI<sup>e</sup> siècle, en expansion et créatrice d'emplois, la logistique offre une perspective professionnelle stable à des salariés de niveaux de diplôme et de qualification très divers. Elle est donc aussi un puissant outil de lutte contre le chômage et facteur d'intégration et d'ascension sociales.

Les élections présidentielles sont le moment de définir pour le pays des orientations stratégiques. L'ambition d'AFILOG, l'organisation professionnelle qui regroupe l'ensemble des métiers de la logistique, est de faire des propositions pour construire ces orientations. L'objectif n'est pas de défendre les intérêts d'une corporation, mais de faire entrer l'évolution de la logistique dans des ambitions plus larges, prioritaires pour le développement de notre pays.

**Claude Samson**  
Président d'AFILOG



# 5 GRANDES AMBITIONS

POUR DONNER À UN SECTEUR EN FORTE EXPANSION ET CRÉATEUR D'EMPLOIS NON DÉLOCALISABLES, LES MOYENS DE RÉPONDRE AUX GRANDS ENJEUX DU NOUVEAU CONTEXTE ÉCONOMIQUE.

1

**Simplifier les procédures administratives** pour développer les activités logistiques et maintenir les investissements en France, en offrant un cadre législatif unique, et réduisant les risques d'interprétations locales.

2

**Définir les infrastructures** sur le long terme pour favoriser la cohérence de l'ensemble des réseaux au service des besoins de chaque collectivité.

3

**Mener une politique d'aménagement** des zones logistiques pour réserver des surfaces foncières répondant aux nouveaux impératifs de consommation et d'accessibilité des biens au cœur des villes.

4

**Soutenir le développement durable** du secteur logistique, garantissant la prise en compte des perspectives sociales, économiques et environnementales à la mesure de l'impact de la logistique sur le territoire.

5

**Créer une délégation interministérielle** « logistique » la plus à même de relayer la transversalité des politiques de développement économique.

1

# LEVER LES FREINS RÉGLEMENTAIRES À LA COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES ET DES TERRITOIRES

## Simplifier et homogénéiser les règles

La logistique entre évidemment dans la réglementation générale des activités économiques, que ce soit sous l'angle social ou fiscal. Incluant des opérations telles que le transport et l'entreposage, elle fait également l'objet de réglementations spécifiques touchant à l'environnement et à la sécurité. Ces réglementations sont, sur le fond, indispensables. Il convient que leur mise en œuvre soit efficace et juste.

Les décisions d'attribution des permis de construire pour l'édification de bâtiments logistiques et des permis d'exploitation pour leur utilisation doivent ainsi être aussi rapides qu'une instruction rigoureuse le permet, pour ne pas handicaper le développement des activités ou détourner vers d'autres pays administrativement plus agiles certains investissements internationaux. L'application des règlements doit également être homogène sur l'ensemble du territoire national, échappant aux interprétations incertaines de la réglementation ou à son application, par frilosité, dans son acception la plus restrictive.

*AFILOG propose*

de rapprocher la procédure d'attribution du permis de construire, du ressort des maires, et celle de l'autorisation d'exploiter, du ressort de l'État. Le maire serait « porteur » du projet devant l'administration et des délais maximaux d'instruction seraient fixés, une demande non rejetée étant, une fois ce délai expiré, considérée comme acceptée.

## DOTER LA FRANCE D'UN MEILLEUR MAILLAGE MULTIMODAL PROGRAMMÉ DANS LE TEMPS

### *AFILOG propose*

qu'un schéma d'orientation des infrastructures linéaires (les voies) et des infrastructures nodales (les plates-formes d'activités) dresse des perspectives à long terme offrant un cadre de référence aux initiatives que prendront, dans leur liberté d'agir, les acteurs privés et les collectivités territoriales.

### **Donner à tous les modes de transports les moyens de leur performance**

La desserte du territoire français est un de ses principaux facteurs d'efficacité économique propre et d'attractivité. Des progrès importants sont en cette matière nécessaires et possibles.

Notre système portuaire ne joue pas le rôle qui devrait être le sien dans le cadre géographique de l'Europe. De trop nombreux trafics maritimes passent par des ports étrangers du Nord ou du Sud, faute d'efficacité et de fiabilité de plusieurs grands ports français. La réforme doit être menée à terme pour établir une paix sociale durable et remettre en question les rentes de situation injustifiées. Le chemin de fer, pour le transport de marchandises, poursuit en France un déclin dramatique alors qu'il se développe avec succès chez plusieurs de nos voisins immédiats. Un plan stratégique effectif doit remettre le chemin de fer en état de compétitivité sur le marché du fret. Enfin, la voie d'eau montre, en dépit de la faible croissance économique générale, un dynamisme qu'il faut continuer à soutenir.

Le développement de ces modes de transport, efficaces pour des acheminements massifs et peu émetteurs de gaz à effet de serre, n'exclura pas l'usage indispensable du mode routier, lui-même capable de grands progrès en matière de préservation de l'environnement.

À côté des infrastructures de transport proprement dites, l'aménagement de zones logistiques doit assurer entre les divers modes de transport les complémentarités nécessaires et l'implantation des activités logistiques qui prolongent le transport et le valorisent.

# 3

## FAIRE DE LA LOGISTIQUE, UN ENJEU DE SATISFACTION DES CITOYENS

### Anticiper pour amener la logistique au cœur des villes

Le développement économique s'inscrit nécessairement sur le territoire, en ménageant un équilibre entre plusieurs critères : création d'emploi, qualité du cadre de vie, etc. Les sites logistiques apparaissent comme les usines du XXI<sup>e</sup> siècle, la densité d'emploi y est comparable à celle de sites industriels. Leur bonne insertion dans un environnement urbain ou périurbain plus exigeant que naguère passe par l'aménagement de zones d'activité conçues à cet effet, bien reliées aux infrastructures lourdes pour ne pas perturber les zones d'habitat par des trafics parasites, disposant en leur sein d'une gamme de services aux entreprises et aux salariés propres à en faire des lieux de travail et de vie attractifs.

L'évolution des prix fonciers tend à expulser vers des périphéries lointaines les activités logistiques historiquement implantées dans les agglomérations. Il s'ensuit un allongement des distances de transport, un alourdissement du coût des livraisons et des enlèvements, une aggravation de la congestion des routes, de la pollution et de la consommation d'énergie. Les sites logistiques existants, et notamment ceux qui bénéficient d'une desserte multimodale (la route toujours, mais aussi le fer ou la voie d'eau) doivent voir leur vocation préservée.

Une attention inédite devra être accordée aux nouvelles installations logistiques au cœur de la ville, pour mieux desservir les commerces et toutes les autres activités professionnelles mais également une population faisant de plus en plus souvent appel au e-commerce et aux livraisons à domicile. La mixité d'activités au sein de nouveaux hôtels logistiques associera opérations logistiques, ateliers et bureaux pour utiliser au mieux l'espace urbain et partager la charge foncière. Elle pose des problèmes de cohabitation avec l'environnement immédiat auxquels les textes existants, conçus pour de grands entrepôts implantés en banlieue, répondent mal.

De manière générale, l'aménagement des équipements et des zones logistiques, au cœur des villes comme à leur périphérie, est désormais une composante notoire de l'organisation de l'espace et doit trouver sa traduction dans une réglementation de la sécurité mise à jour et dans les documents d'urbanisme et de planification du territoire.

*AFILOG propose*

**une adaptation réglementaire et foncière pour assurer le développement de ces nouveaux équipements dans de bonnes conditions de sécurité et de maîtrise des nuisances (voir propositions du Livre Blanc de la Logistique Urbaine).**

# 4

## UTILISER LE SECTEUR LOGISTIQUE, COMME UN LEVIER MAJEUR D'AMÉLIORATION ENVIRONNEMENTALE

*AFILOG propose*

de favoriser les énergies renouvelables, en menant une politique « photovoltaïque » pérenne et industrielle qui favorise l'équipement de panneaux sur les grandes toitures d'entrepôt.

### Le développement durable, une ambition stratégique

Le développement de la logistique doit, comme celui de toutes les autres activités, contribuer à un effort opiniâtre de développement durable. Cette contribution touche les trois dimensions traditionnellement associées à cette notion :

- développement économique en mettant à la disposition de l'appareil de production et de distribution un outil primordial de gestion fiable des flux et de réduction des coûts ;
- développement social en créant des emplois nombreux, non délocalisables et accessibles à des travailleurs de tous niveaux de qualification ;
- développement environnemental avec des bâtiments logistiques de haute qualité et avec l'utilisation de modes et d'organisations de transport économes en énergie fossile.

Au-delà de son périmètre propre, le développement de la logistique s'inscrit ainsi dans une ambition stratégique pour le pays tout entier.

5

## NOMMER AU SEIN DU GOUVERNEMENT UN AMBASSADEUR DE LA LOGISTIQUE

### Prendre en compte la dimension transversale de la logistique

Activité nouvelle transversale à toutes les autres, regroupant des professions longtemps séparées (transport, postes, entreposage, emballage, manutention, immobilier professionnel, etc.), la logistique n'a pas encore trouvé sa juste place dans les organisations syndicales et professionnelles et dans les organismes publics. Au sein de l'administration de l'État, elle intéresse à la fois les ministères en charge de l'industrie et du commerce, des transports, de l'environnement, de l'aménagement du territoire, etc.

#### *AFILOG propose*

la création d'une délégation interministérielle spécialisée qui contribuerait puissamment à surmonter ces difficultés. S'appuyant sur une équipe légère, le délégué interministériel à la logistique pourrait tout à la fois demander l'établissement d'un compte logistique associé à la comptabilité nationale, suivre le bon traitement des grands projets logistiques sur le territoire comme l'instruction des dossiers d'opération au niveau départemental à travers des rapports périodiques, être l'interlocuteur de l'ensemble des professions et des collectivités territoriales concernées. En assurant la coordination interministérielle nécessaire à l'instruction des affaires qui concernent la logistique il jouerait un rôle éminent dans le développement soutenable de notre pays.



#### Contact

Claude Samson, Président  
10, rue du Colisée – 75008 Paris  
T : 01 56 59 16 80  
[www.afilog.org](http://www.afilog.org)