

Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040

par Philippe Duong (Samarcande) et Michel Savy (Université Paris-Est-Créteil)

La situation du monde est marquée par une grande incertitude : la crise de 2008, qui n'était certainement pas une crise passagère se prolonge aujourd'hui, au-delà des seuls soubresauts de la finance et atteint l'ensemble des dimensions de la société ; elle est financière, mais aussi économique, sociale et environnementale. Face à une grande imprévisibilité de l'avenir et aux inquiétudes des citoyens et des acteurs économiques, il y a un besoin encore plus grand de prospective pour éclairer l'avenir en particulier dans le domaine de l'économie des échanges qui a pris une si grande importance lors du dernier demi-siècle, celui des trente glorieuses, puis de la mondialisation.

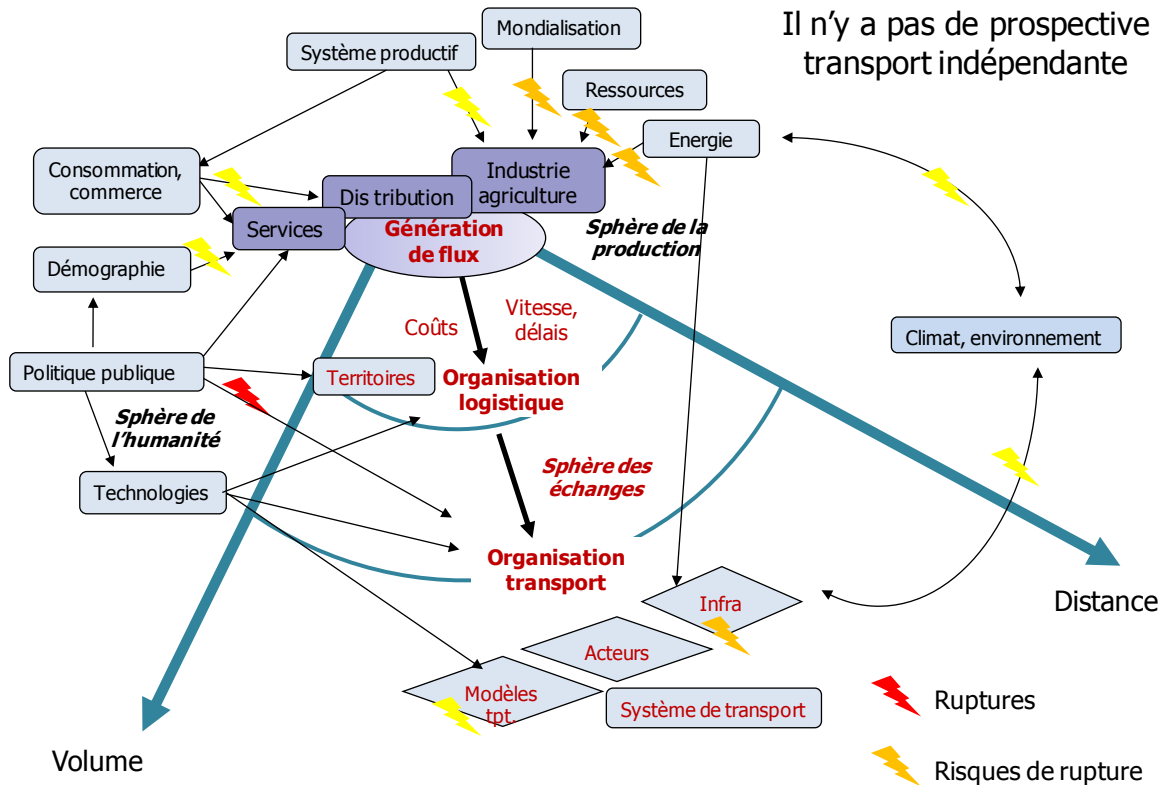
Ce besoin de prospective est essentiel pour la sphère du transport et de la logistique, et en particulier pour les infrastructures, qui sont au cœur de la planification publique, et dont l'horizon d'usage est très lointain ; une infrastructure lourde comme une ligne de chemin de fer, envisagée aujourd'hui et réalisée en 2025 sera utilisée au moins jusqu'à la fin du siècle. Il l'est aussi pour des opérateurs économiques de plus en plus insérés dans les échanges mondiaux et dépendant du système logistique et de transport, même quand ils pilotent leurs opérations de la manière la plus "flexible" possible

Dans cette perspective et dans la poursuite de la démarche présentée en 2008 (« Prospective fret 2030 ») cette recherche vise à proposer des scénarios contrastés, prenant en compte la situation nouvelle après la crise de 2008, mais en excluant des « scénarios catastrophes » (crise mondiale échappant à tout contrôle, pandémie, accident climatique majeur, guerre...), qui, s'ils ne peuvent être exclus, ne peuvent donner lieu à des hypothèses réalistes, tant leur caractère aléatoire est grand et les conséquences très difficilement prévisibles.

Ces scénarios prennent en compte le fait que le système de transport est relativement inerte, notamment en raison de la lourdeur des infrastructures, mais n'est pas figé à long terme et assez plastique à court terme car il subit de manière amplifiée les fluctuations conjoncturelles.

Transport de marchandises, quelles ruptures ?

Le transport de marchandises est au cœur des choix de société et est un objet majeur du développement durable. Comme le montre le schéma, les réponses aux enjeux du transport ne sont pas uniquement contenues dans des solutions transport, mais relèvent d'une approche systémique.



Les ruptures en cours et surtout les ruptures prévisibles sont à chercher autant dans l'organisation de l'économie, du territoire et de la société, dans les modes de vie, que dans les technologies qui, si elles évoluent de façon très rapide, essentiellement dans le domaine des TIC, ne bouleversent pas fondamentalement la façon de transporter et de manipuler les marchandises. Les ruptures à attendre sont à notre sens plus organisationnelles, sociétales et environnementales. Ainsi, la crise révèle de nouveaux enjeux et de nouvelles contradictions qui relèvent en particulier de la mondialisation, du modèle de développement et des modalités de l'intervention publique.

Le croisement des variables et des thèmes

Plusieurs thèmes se révèlent essentiels pour une analyse prospective ; ils constituent la base des scénarios et permettent de nourrir les différentes visions prospectives du transport qui seront proposées. Ces thèmes (7) sont croisés avec des variables (7) qui représentent les différentes modalités de l'intervention et des choix humains, sociétaux, stratégiques ou politiques et qui influencent de façon décisive les évolutions du système. Ces variables sont abordées en fonction d'hypothèses contrastées.

Le croisement des thèmes et des variables fournit un tableau croisé, véritable "moteur de recherche" de la démarche. Les cases croisant thèmes et variables sont assemblées par paquets cohérents, en fonction d'hypothèses générales, qui fournissent la matière des scénarios.

7 thèmes :

- Système productif
- Modes de consommation
- Evolution des territoires
- Infrastructures de transports
- Climat, GES
- Technologies des transports
- Système de transports
- Organisations logistiques

7 variables :

- Démographie
- Stratégies des acteurs économiques pour les matières premières
- Politiques énergétiques
- Stratégies économiques mondiales
- Nouvelles technologies
- Politiques publiques et capacités de financement
- Politiques de développement durable

VARIABLES	HYPOTHESES	THEMES							
		<i>Système productif</i>	<i>Modes de consommation</i>	<i>Evolution des territoires</i>	<i>Infrastructures de transports</i>	<i>Climat, GES</i>	<i>Technologies des transports</i>	<i>Système de transports</i>	<i>Organisations logistiques</i>
Démographie	Croissance forte	Disponibilité de main d'œuvre ; marché de consommation ; croissance imports de produits de consommation et des activités agricoles et de proximité de marché	Consommation de masse ; standardisation produits ; poids croissant de la grande distribution ; inégalités accès à produits éthiques	Etalement urbain ; densification générale des territoires ; renforcement des métropoles ; renforcement des tropismes Sud et Ouest	Infrastructures très sollicitées ; besoins nouveaux ; corridors ; massification des trafics ; augmentation des coûts de gestion	Augmentation GES ; poursuite sensible du réchauffement climatique	Développement des techno et de régulation des trafics ; techno de massification trafics routiers ; techno d'optimisation de l'intermodalité	Besoins concentrés sur métropoles et corridors ; flux concentrés engorgement ; prédominance route ; modes massifiés sur corridors et ports ; hubs multimodaux	Logistique de masse et flux tendus ; besoins en logistiques urbaines plus poussés ; grandes hubs logistiques
	Croissance faible	Marché de consommation affaibli ; relocalisation prod de proximité selon la démographie	Stagnation consommation ; vieillissement consommateurs ; commerce éthique plus ouvert	Déséquilibres démographiques régionaux ; métropolisation modérée ; poursuite des tropismes S et O	Faible augmentation de la fréquentation des infrastructures ; peu de besoins d'infra nouvelles	Ralentissement des émissions de GES ; impacts sur réchauffement climatique	Techno d'optimisation des véhicules routiers ; amélioration des techno multimodales actuelles	Besoins concentrés autour de grandes métropoles et corridors ; multimodalité pour transport diffus	Besoins en logistique urbaine ; mutualisation logistique ; logistique + personnalisée
	Décroissance	Pénurie MO ; baisse de consommation ; dualisation production (de masse plus concentrée et de proximité)	Baisse de la consommation ; part dominante des consommateurs âgés	Stagnation métropolitaine ; désertification de régions enclavées	Pas de besoins de nouvelles infrastructures ; difficultés d'entretien	Baisse des GES ; inversion tendance réchauffement climatique	Pas d'avancés techno notables ; adaptation des outils aux volumes plus faibles	Besoins croissants de mutualiser les transports (tournées, livraisons) et les infrastructures	+ grande part des stocks ; + de délais ; besoin croissant mutualiser supply-chain (entrepôts)

La constitution des scénarios

L'avenir du transport est très largement fonction des choix de société et la réalisation de scénarios prospectifs pour le transport et la logistique amène à s'interroger sur trois enjeux clés qui détermineront le type de société qui se mettra en place :

- La nature de la croissance.
- La place de l'intervention publique et du volontarisme collectif.
- Les incertitudes géopolitiques.

Nous proposons ainsi **six hypothèses** de choix de société qui sont le résultat du croisement de deux catégories de variables :

- Des taux de croissance.
- Des choix de politiques collectives.

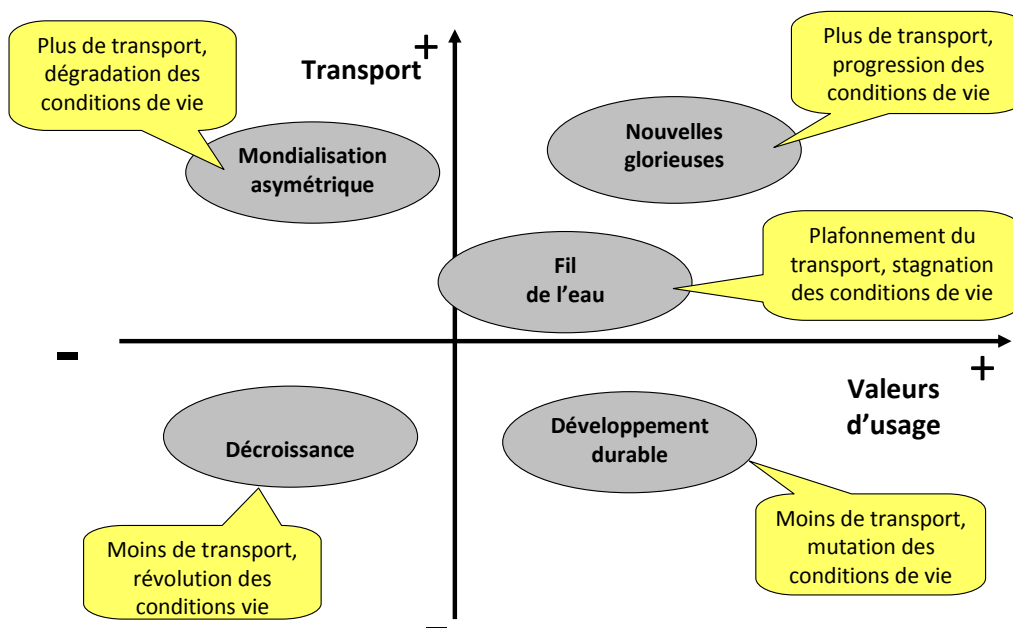
	Croissance forte	Croissance modérée	Décroissance
Réaction	Prolongation du modèle pré-crise	Poursuite des tendances actuelles	Chocs et chaos
Anticipation	Croissance, écologie et intervention publique	Le Grenelle généralisé	Décroissance choisie

Les six hypothèses servent de cadre aux scénarios contrastés que nous proposons pour le système d'échanges pour les prochaines décennies. La définition des scénarios croise deux familles de variables :

- L'intensité d'utilisation du transport.
- Les valeurs d'usage résultant du système.

5 scénarios sont ainsi proposés :

- « Mondialisation asymétrique », correspondant à la « prolongation du modèle pré-crise ».
- « Fil de l'eau », correspondant à l'hypothèse « poursuite des tendances actuelles ».
- « Nouvelles glorieuses », correspondant à l'hypothèse « croissance, écologie et intervention publique ».
- « Développement durable », correspondant à l'hypothèse « Grenelle généralisé ».
- « Décroissance », correspondant à l'hypothèse « décroissance choisie ».



Scénario 1 : mondialisation asymétrique

Ce scénario envisage la poursuite de la tendance pré-crise, fondée sur la mondialisation, la poursuite de la division internationale du travail, avec une forte croissance des pays émergents et une croissance notable des anciens pays industrialisés, fondée sur les services, notamment les services financiers. Cela suppose plus de marché et moins d'intervention publique. De nouvelles marges sont offertes en matière d'énergie et de ressources naturelles et en raison du développement des technologies.

La logistique internationalisée est fortement dynamisée et notamment les importations en Europe, où l'industrie poursuit son déclin. Dans une économie caractérisée par la consommation, les trafics de masse et en flux tendus se développent et les grands prestataires logistiques globaux ainsi que les grands distributeurs jouent un rôle dominant.

Les « gateways », en particulier les grands ports mondiaux, les grands corridors d'échange et l'hyper métropolisation (accompagnée de l'étalement urbain et de ségrégation territoriale) sont les éléments structurants de la géographie des transports et de la logistique. Dans ce système, on enregistre une forte dynamique des trafics, avec une domination de la route (92 %), sauf sur les grands corridors qui drainent des trafics massifs et qui sont engorgés ; en revanche, au-delà de ces corridors, le fer est marginalisé et la voie d'eau se développe peu.

Les technologies sont dynamisées en particulier dans les domaines qui améliorent la productivité et l'efficacité énergétique pour la route. En revanche ce scénario n'induit que de médiocres résultats en matière de développement durable (augmentation des émissions de CO2).

Ce scénario de croissance est assez inégalitaire et non durable, peu économe en énergie et en matières premières.

Hypothèse de trafic

	Scénario 1 à 2030		
	TC %	Gtkm	PM %
R	+77	552	92
F	-20	40	7
VE	+60	8	1
Tot	+64	600	100

Scénario 2 : fil de l'eau

Le fil de l'eau ne signifie pas la poursuite à l'identique de la situation présente (ex. le renchérissement de l'énergie appelant des réponses adaptées), mais en garde la même logique générale. La croissance européenne est lente et fortement bridée par la démographie. L'économie poursuit sa spécialisation dans les services, les industries high tech et le luxe, alors que pour les produits des filières industrielles traditionnelles, les importations s'accroissent. La croissance du transport se ralentit (élasticité inférieure à 1 par rapport au PIB).

La concentration du trafic sur les corridors internationaux se poursuit, notamment en relation avec le développement du commerce extérieur et du transit et le rôle des ports maritimes s'accroît, notamment pour la desserte de leur hinterland, qui laisse des opportunités pour des solutions alternatives à la route, même si le fer poursuit son déclin et la voie d'eau progresse modérément.

La densification urbaine se renforce et l'économie résidentielle prend une importance croissante, ce qui renforce l'enjeu de la logistique urbaine.

En matière de politique des transports, la prédominance des mécanismes de marché reste la norme, même si des politiques publiques connaissent un certain succès sur certains effets externes (pollution, insécurité routière). Cependant, un problème reste non résolu, celui de l'émission des gaz à effet de serre.

Hypothèse de trafic

	Scénario 2 à 2030		
	TC %	Gtkm	PM %
R	+45	452	90
F	-20	40	8
VE	+60	8	2
Tot	+37	500	100

Scénario 3 : nouvelles glorieuses

Ce scénario représente un choix de croissance fondée sur un investissement élevé dans les activités de services collectifs et les technologies vertes et une forte intervention publique ; il reprend et réactualise le modèle français développé lors des 30 glorieuses.

Il se traduit par un fort développement industriel, en raison d'une politique industrielle volontariste de l'Etat, dans un cadre qui reste mondialisé. La France joue un rôle plus actif dans l'économie mondiale, notamment dans les « industries systémiques » et de réseau, ce qui permet notamment le renforcement des grands groupes, mais qui dynamisent aussi le tissu national de PME.

La forte intervention publique se manifeste par l'emprunt et la refonte de la fiscalité et par une politique d'investissement dans des branches-leviers de croissance, ainsi que par une politique favorisant le progrès social.

Les objectifs de développement durable restent en apparence au cœur de la stratégie, mais la non remise en cause des modes de production et de consommation ne permet pas une inversion de tendance nette en matière d'émission de CO2.

La logistique est redynamisée autour de l'appareil industriel français, notamment à l'export et la massification des flux sur les grands corridors s'accompagne d'un maillage multimodal fort (fer et voie d'eau). Le transport ferroviaire bénéficie d'une révolution de l'offre et de nouvelles modalités opérationnelles et la voie d'eau profite de l'unification du réseau et d'investissements massifs. La route reste encore dominante (75 % du trafic), mais est fortement taxée pour son usage.

Le territoire est marqué par une métropolisation relativement équilibrée et une réindustrialisation des régions, y compris celles qui étaient affectés par la désindustrialisation. Les gateways et en particulier les régions portuaires bénéficient particulièrement de cette dynamique.

Ce scénario est fortement assis sur l'expansion des technologies vertes qui favorisent en même temps l'efficacité énergétique, les modes alternatifs à la route et les organisations logistiques durables, qui limitent les émissions de GES, mais la relativement forte croissance en limite les effets.

Hypothèse de trafic

Scénario 3 à 2030			
	TC %	Gtkm	PM %
R	+33	415	75
F	+140	120	22
VE	+200	15	3
Tot	+50	550	100

Scénario 4 : développement durable

L'amélioration de la durabilité des transports est prise en charge par tous les acteurs, y compris les chargeurs. Tous les moyens techniques, organisationnels, réglementaires et fiscaux sont conjugués pour y parvenir, mais il n'y a pas de rupture violente.

L'évolution des modes de vie, l'épargne des matières, la réparation, les circuits courts, recyclage et logistiques afférentes sont développés de façon énergique, mais le contexte général reste à la globalisation de l'économie, même si elle est largement modérée par les politiques de développement durable menées dans de nombreux pays.

L'émergence des ports secondaires à côté des grands ports, pour le cabotage intra-européen, la croissance de la voie d'eau, la mise en œuvre d'un nouveau modèle industriel pour le fret ferroviaire, les progrès de l'efficacité du transport routier, qui reste indispensable, sont les principales caractéristiques du système de transport.

Dans ce cadre, apparaît la nécessité d'une logistique européenne efficace fondée sur la ré-industrialisation du territoire et de l'économie, le renforcement de l'économie de la proximité et des synergies productives locales, mais qui reste branchée sur les ports et l'économie mondiale.

Une logistique urbaine de haut niveau (sur le modèle japonais), se développe dans les grandes agglomérations. Des progrès importants sont faits vers la durabilité des transports, mais dans une perspective de facteur 2, le facteur 4 ne semblant pas atteignable par ce scénario, la modulation des objectifs devant être probablement faite par secteurs et par pays.

Hypothèse de trafic

Scénario 4 à 2030			
	TC %	Gtkm	PM %
R	-4	300	71
F	+100	100	24
VE	+300	20	5
Tot	+15	420	100

Scénario 5 : décroissance

Il s'agit d'une rupture totale avec le modèle actuel, qui se manifeste par la fin du consumérisme et de la production de masse, et par une forte tendance à la démondialisation et à une répartition plus équitable des richesses. La conséquence est un recul du PIB (dont le concept en tant qu'indicateur de développement est remis en cause), surtout dans sa composante matérielle.

Il s'agit d'un nouveau modèle civilisationnel qui vise à la baisse de l'emprunte humaine sur la planète et en particulier une moindre consommation d'énergie et de matières, une dématérialisation de la consommation, une généralisation du recyclage et le développement des usages mutualisés.

Au niveau de la production, ce modèle valorise les relations de proximité, les circuits raccourcis, ce qui favorise le développement des tissus économiques locaux fondés sur la diversification et un système économique relationnel. En revanche, la baisse drastique de la composante matérielle de l'économie se traduit par la réduction des échanges et en particulier par le fort recul des échanges internationaux et un développement de l'autarcisation de l'économie et du protectionnisme.

Du point de vue du territoire, on peut peut-être attendre un recul démographique, une désurbanisation, une démétropolisation et un repeuplement des milieux ruraux, qui se traduirait par une répartition de la population plus homogène. Le corollaire du développement de la gouvernance locale est le recul des pouvoirs supra-locaux, en particulier de l'Etat et de l'Europe, qui aboutit à un fort recul des investissements en matière d'infrastructures, voire à de désinvestissements en raison de l'importance des dépenses d'entretiens que ne justifient plus leur fréquentation.

En effet, on relève un fort recul de la demande de transport, tant en volume qu'en distance, les modes alternatifs dominant sur la longue distance (dont le volume global recule) et la route restant dominante en particulier sur la courte distance. L'activité des grands ports recule sensiblement, alors que le cabotage maritime (et donc les petits ports maritimes) et le transport fluvial, notamment sur le réseau Freycinet se développent. Le système de transport est peu affecté par les progrès technologiques, sauf pour les TIC et se réorganise en fonction de la baisse des trafics.

Si d'une façon générale, la logistique s'organise sur des bases plus locale, la logistique des produits exogènes est plus centralisée et s'organise autour de magasins généraux situés sur les principaux pôles urbains et d'échange locaux et régionaux.

Hypothèse de trafic

Scénario 5 à 2030			
	TC %	Gtkm	PM %
R	-52	150	75
F	-20	40	20
VE	+100	10	5
Tot	-45	200	100

Synthèse des scénarios

Au total, la synthèse des scénarios amène à formuler les appréciations suivantes :

- Le scénario « mondialisation asymétrique » s'avère être peu acceptable, en particulier selon les critères guidant les politiques publiques de ces dernières années (le développement durable) et ne semble même pas durable même à court terme car il est très gourmand en ressources.
- Le scénario « fil de l'eau » est un scénario mou et sans aspérité, relativement opportuniste et qui ne résout aucun des grands problèmes qui sont posés au transport et à la logistique, en particulier dans une perspective de développement durable.
- Le scénario « nouvelles glorieuses » est un scénario néo-keynésien fondé sur la relance économique et sur les nouvelles opportunités du développement durable, même s'il ne permet pas d'atteindre le facteur 4. Il dépend d'un environnement macro-économique, qu'il peut d'ailleurs contribuer à modifier. La question de son réalisme et de sa dépendance d'une forte capacité financière des pouvoirs publics est posée.
- Le scénario « développement durable » correspond aux ambitions de la politique du Grenelle de l'environnement poussée jusqu'au bout de sa logique. Mais comme le montre cette dernière, si on possède la recette, il n'est pas sûr que l'on sache le mettre en pratique et qu'on sache dépasser les contradictions qu'il implique.
- Le scénario « décroissance » est inacceptable volontairement pour une grande majorité de la population, car il implique une révolution des modes de vie ; il paraît difficilement applicable sans un choc civilisationnel qui pourrait survenir par exemple après un bouleversement économique ou géo-politique.

Finalement, les cinq scénarios nous donnent une image contrastée de l'avenir, mais n'apportent pas de solution globale et ne résolvent pas tous les problèmes. Certains peuvent paraître inacceptables, mais correspondent le mieux avec la réalité telle qu'on peut l'imaginer à partir de la situation actuelle ; d'autres encore, paraissent plus attrayants, mais se heurtent à des contraintes que certains estiment incontournables ou nécessitent un volontarisme qui n'a plus cours depuis longtemps ; d'autres enfin, seraient difficilement acceptables par beaucoup de gens, en raison des remises en question de notre mode de vie que cela suppose.

	Faible acceptabilité	Acceptabilité moyenne	Forte acceptabilité
Faible probabilité	Décroissance		
Probabilité moyenne	Mondialisation asymétrique		Nouvelles glorieuses Développement durable
Forte probabilité		Fil de l'eau	

Enjeux majeurs des scénarios

Ces cinq scénarios révèlent tous un certain nombre d'enjeux. Certains sont convergents et sont donc des enjeux incontournables, qui se posent de façon plus ou moins intense pour les différents scénarios. Certains enjeux sont divergents car ils sont souvent contradictoires, voire antagoniques selon les scénarios.

Enjeux convergents

- Les ressources naturelles et énergétiques, face à la pénurie desquelles tous les scénarios seront confrontés à plus ou moins long terme.
- La démographie qui constitue un défi majeur incontournable.
- La question du climat, qui, même si elle ne pèse pas aussi lourd d'un scénario à l'autre, constitue pour tous une variable majeure sur le long terme.
- La satisfaction de la demande qui est une composante clé du système, qu'elle passe par le marché ou qu'elle repose sur une conception fondée sur les besoins humains.
- La mutualisation qui est un outil d'optimisation du transport et de la logistique, quelles qu'en soient les finalités.
- Le transport routier qui restera le mode dominant quoiqu'il arrive.
- La voie d'eau qui constitue un mode de transport peu coûteux et efficace, mais qui peut valoriser les grandes artères ou les petits canaux selon les scénarios.
- Les ports maritimes (grands ou petits selon les scénarios) qui jouent un rôle central dans le système de transport.
- L'externalisation logistique qui sera probablement une constante en raison de la nécessaire professionnalisation de la logistique.
- Les avancées technologiques, qui joueront certes un rôle assez différent selon les scénarios, mais seront une variable importante de l'évolution du système de transport, en particulier les TIC.
- La plateformes des activités logistiques, qui semble une nécessité pour l'optimisation spatiale de celles-ci.
- Les corridors d'échange qui draineront une grande partie des flux, prioritairement par la route ou les modes alternatifs selon le scénario.

Enjeux divergents

- Les modes de vie sont une composante majeure des scénarios mais dont l'évolution est très contrastée selon le scénario.
- L'organisation de la production qui peut soit reproduire les logiques actuelles, soit proposer de nouvelles logiques.
- Le progrès social qui, pour certains scénarios est un objectif central, alors qu'il subit au contraire négativement les effets de certains autres.
- Etat et intervention publique constituent un objet central de divergence, composantes fondamentales de certains scénarios et variables à réduire pour d'autres.
- L'Europe a également un rôle très différent selon les scénarios entre l'intervention minimale et une Europe active et dynamique
- La politique des transports prend une place très différente selon les scénarios, du pilotage de politiques ambitieuses à l'effacement derrière le marché.
- Régulation et taxation vont du niveau très faible (mondialisation asymétrique), à la mise en œuvre drastique (développement durable).

- Les infrastructures peuvent donner lieu à des investissements massifs, mais aussi au désinvestissement.
- Le transfert modal n'a pas la même importance pour les 5 scénarios ; il est faible pour deux scénarios et fort pour les trois autres.
- Pour le transport ferroviaire les différents scénarios sont très discriminants, de la marginalisation au doublement du trafic.

Propositions

Aucun des cinq scénarios ne se réalisera intégralement, des trajectoires intermédiaires entre les cinq envisagées, voire des hybridations, sont possibles. Certains scénarios sont peu acceptables et peu probables et le scénario du "fil de l'eau" ne répond pas à des hypothèses franches en matière de choix de société ; les scénarios des "Nouvelles glorieuses" et du "Développement durable", plus riches et novateurs, se rapprochent des ambitions aujourd'hui affichées en matière de développement durable et sont largement partagée par le corps social. Plusieurs propositions à l'usage des décideurs publics sont ainsi formulées selon cinq thématiques différentes.

Excellence logistique :

- Développer la mutualisation des opérations logistiques et du transport, notamment au niveau local.
- Diffuser l'excellence logistique dans les PME et le tissu local.
- Aider à l'émergence de prestataires logistiques locaux.
- Améliorer les conditions sociales dans les métiers du transport et de la logistique.
- Utiliser la logistique comme levier du développement industriel et mise en œuvre de solutions logistiques globales.
- Optimiser localement et développer les démarches transversales des logistiques des filières économiques.

Logistique et territoires :

- Développer la « plateformisation » : optimiser les localisations des sites logistiques, limiter l'étalement et le mitage, articuler avec les modes alternatifs et favoriser la massification.
- Valoriser les carrefours et nœuds multimodaux pour mieux diffuser la logistique sur le territoire.
- Mettre en place des contrats de localisation logistique.
- Faire de la logistique urbaine un pivot de l'organisation logistique.

Système de transport :

- Réguler par la taxation de l'usage des infrastructures et de l'émission CO2.
- Promouvoir une vision stratégique et une capacité organisatrice au niveau national pour coordonner précisément des acteurs plus nombreux.
- Assurer la primauté publique au financement des infrastructures.
- Mieux connaître et comprendre la demande logistique et de transport des acteurs économiques et sociaux.

Modes :

- Mettre en place une vraie politique portuaire au delà des infrastructures et faire des ports les pivots de la multimodalité.
- Faire de la voie d'eau un mode d'avenir peu coûteux dans son fonctionnement, à interconnecter et à intégrer et revoir l'utilisation du réseau à petit gabarit.
- Impulser une révolution ferroviaire avec un autre concept, universel, efficace et intégré à la supply chain des entreprises et aux territoires.

- Pour la route qui restera dominante (75 % minimum), appliquer toutes les avancées technologiques, optimiser par la mutualisation, renforcer sa productivité sur les axes où les modes alternatifs ne sont pas performants.

Gouvernance :

- En matière de politique nationale, un pays comme la France ne peut se passer d'une stratégie et d'une politique logistique et de transport tant les enjeux sont importants pour l'ensemble de l'économie et de la société. Une stratégie logistique nationale intégrée doit être mise en œuvre, connectée à une politique industrielle et à une stratégie d'exportation, intégrant politiques portuaire, ferroviaire, fluviale et schéma des zones logistiques.
- En matière de gouvernance logistique des territoires, il faut :
 - o Renforcer l'intervention stratégique et macro géographique.
 - o Organiser la politique d'accueil de la logistique.
 - o Coordonner l'aménagement logistique, en fonction de l'accessibilité par les modes alternatifs.
 - o Réaliser un schéma national de principe d'aménagement logistique partagé
 - o Améliorer les interfaces territoriales.
 - o Proposer un nouveau zonage logistique du territoire.