

# Logistique : une crise peut-elle en cacher une autre ?

Michel Savy, Professeur émérite à l'Université Paris-Est  
Ecole des Ponts, Ecole d'Urbanisme de Paris  
michel.savy@enpc.fr

© V. Tarke-Parbouché



Traversant les passages à niveau, chacun a lu et relu le panneau « Un train peut en cacher un autre ». Peut-on dire la même chose de l'état actuel de la logistique ? L'épreuve sanitaire occultera-t-elle l'enjeu climatique, ou sera-t-elle un argument de plus dans la recherche d'une logistique durable ? Pour orienter les stratégies à venir, la notion de « découplage » - c'est-à-dire de dissociation - du développement économique et de la croissance des transports garde toute sa pertinence.

Lors de la crise sanitaire en cours, chacun a constaté la place éminente que la logistique a acquise dans la conscience de tous les citoyens. Deux idées ont émergé. D'une part, la logistique est la fonction vitale qui alimente toutes les activités sociales, de consommation comme de production. S'assurer de sa fiabilité, de sa « résilience », est une priorité. D'autre part, cette activité primordiale repose, pour une large part, sur une main-d'œuvre peu qualifiée, aux conditions de travail difficiles et mal rémunérée. La peine récurrente des entreprises à recruter en est la preuve. Cette situation est-elle satisfaisante et juste ?

Déjà, des scénarios de sortie de crise se discutent. Recommencerons-nous « comme avant » ? Les notions d'intervention stratégique des

**La crise sanitaire ne fait que s'ajouter à un autre défi, à plus long terme encore, celui du changement du climat.**

Etats et de politique industrielle sont réhabilitées. « *Il est des biens précieux et des services qui doivent être placés en dehors des lois du marché. Déléguer notre alimentation, notre protection, notre capacité à soigner, notre cadre de vie est une folie. Nous devons en reprendre le contrôle* » a déclaré le président de la République le 12 mars. Il faut le prendre au mot.

L'allongement des chaînes d'approvisionnement, l'extrême réduction des stocks permise par la tension des flux sont mis en cause. La dépendance de notre pays pour des fournitures essentielles en a montré la vulnérabilité. Sans que la mondialisation disparaisse, la relocalisation d'industries nécessaires dans un périmètre proche (en France, en Europe ou sur la rive sud de la Méditerranée) est à l'ordre du jour. La fonction logistique sera partie prenante de cette transformation.

Mais, si grave soit-elle, la crise sanitaire ne fait que s'ajouter à un autre défi, à plus long terme encore, celui du changement du climat. Comment en limiter l'ampleur et comment s'adapter à sa part inéluctable ? Certains pays membres de l'Union européenne prennent prétexte de la crise sanitaire pour demander l'abandon du Green Deal avant même le début de sa mise en œuvre. A leur façon, ils opposent la fin du mois et la fin du monde...

## Un « découplage » du développement économique et de la croissance des transports

Les conséquences de l'épidémie sur l'économie marqueront les années à venir. On se rappelle que le volume de transport de marchandises en France a mis une dizaine d'années avant de retrouver son niveau antérieur à la crise financière de 2008. Une politique de relance est indispensable, pour sauver le tissu économique et éviter une explosion du chômage. Brisant bien des tabous « orthodoxes », des moyens financiers exceptionnels se mettent en place à l'échelle nationale et européenne. Mais il conviendra que cette relance soit « verte », que les soutiens publics aident aussi à diminuer l'empreinte carbone et les pollutions locales, plus discrètes que le coronavirus mais fort nuisibles à la santé.

Dans son Livre blanc sur les transports de 2001, la Commission européenne avait lancé l'idée d'un « découplage » du développement économique et de la croissance des transports, y compris de marchandises. En son temps, le mot avait fait polémique, sans doute parce qu'il était imprécis. Faut-il limiter le tonnage des produits transportés ? ou le transport, qui



© DR

se mesure en tonnes-kilomètres, prenant ainsi en compte la longueur des trajets et l'organisation géographique des flux ? ou le trafic, qui se mesure en véhicules-kilomètres, en fonction des véhicules utilisés, de leur taille et de leur bon remplissage à travers une organisation logistique pertinente ? ou enfin les nuisances liées au transport,

ouvrant ainsi la réflexion à une autre marge de manœuvre : celle de l'efficacité énergétique des moyens de transport et de la transition vers des sources non fossiles ?

Les pouvoirs publics doivent ainsi répondre aux urgences dramatiques d'aujourd'hui sans oublier les enjeux, vitaux, du long terme. La modeste et rustique fonction logistique doit s'inscrire dans ces réflexions de haut vol. ■