

# Synthèse collective

## La logistique, des enjeux colossaux

- > 70 millions de mètres carrés logistiques en France et une situation de pénurie face à la hausse du e-commerce et l'inflation des besoins en surfaces (seulement 2% de vacance...).
  - > 100 kilos de marchandises produits par personne par jour... dont environ 50% sont des matériaux de construction.
  - > 1,8 million d'emplois, dans des secteurs à marges faibles, très concurrentiels. Un secteur qui repose sur un modèle économique low-cost.
  - > Le e-commerce continue sa croissance fulgurante (1 achat en ligne par personne par semaine en moyenne ; doublement du taux de croissance entre 2020 et 2021) et met sous pression le système logistique : plus d'expéditeurs, plus de destinataires, plus de points d'étapes, plus de mètres carrés de foncier nécessaires.
  - > Une condition centrale de la résilience des territoires, visible en temps de crise. Avec la pénurie des espaces disponibles, nous stockons nos produits à l'étranger. Une ville a besoin d'être alimentée en permanence, au-delà de 72h, elle peut connaître des pénuries sur certains produits.
  - > Un fonctionnement éco-systémique : multi-acteurs (ce qui rend difficile la lecture des externalités et des responsabilités) et multi-scalaire (ce qui rend difficile la rencontre entre la géographie des problèmes et celle des solutions).
- Un décalage entre l'ampleur des enjeux relatifs à la logistique et sa faible présence dans les textes législatifs.

## La priorité : décarboner le transport routier

- > 88% des trajets effectués par la route, 2% par le fleuve (même si la moyenne nationale cache des situations très variables selon les régions) et moins de 10% pour le rail.
- > 50% des trajets font moins de 50 kilomètres, le rail et le fluvial ne seront donc pas pertinents pour ces cas là. Il faut donc décarboner la route !
- > Sur la route, on parle de 600 000 poids lourds et 6 millions de camionnettes.
- > La difficulté d'innover sur les poids lourds. Des expérimentations avancent (camions à hydrogène, au GNV, à l'électrique) mais la transformation du secteur industriel en ce sens est lente et les technologies sont en concurrence les unes avec les autres.
- > S'appuyer sur le concept de découplage de la croissance économique et de la croissance du transport de marchandise, qui ouvre plusieurs leviers : agir sur les tonnages ; agir sur les distances ; agir sur les flottes ; agir sur l'efficacité énergétique.

## Un système dual, qui avance à deux vitesses

- > **Compte propre / compte d'autrui.** Enjeu d'intégrer la décarbonation des acteurs qui agissent en « compte propre » (indépendants, primeurs, artisans, ...) qui vont sans doute avoir plus de difficultés que les « comptes d'autrui » : utilisation de petits véhicules, logique de livraison sur des courtes distances,
- > **Chaines de valeur mondialisées (XXL) / logistique urbaine (XXS).** En matière de décarbonation, la logistique urbaine avance bien plus vite que le reste de la chaîne.

## IHEDATE Session 5 – les 19 et 20 mai 2022

Mutualisation des dépôts, organisation de tournées décarbonées (modèle Urbi), hôtels logistiques flexibles (modèle Chapelle Internationale), appels à projets (CEE Interlud), flottes de cyclologistique,

> **Flux amont / flux aval.** Focalisation sur les flux amont sans prendre en compte les flux cachés et tous les potentiels liés aux flux aval (économie circulaire, recyclage, ...). Seul l'acteur portuaire en parle car, dans sa transformation permanente, les acteurs de l'aval prennent de plus en plus de place.

> Certains acteurs sont déjà largement « en transition » (le récent plan de La Poste en la matière illustre bien cela : 600 millions d'euros pour transformer les flottes, 200 millions pour les véhicules faibles émissions et 350 vélos cargos) et d'autres sont à la peine.

### Le fret ferroviaire : le maillon faible

> Une fuite en avant. En 1995, la part modale du fret ferroviaire était la même en France et en Allemagne. Depuis, les courbes se sont écartées. En Allemagne, 250 licences d'entreprises ferroviaires et 70 entreprises de proximités ; en France, 27 licences et 6 entreprises de proximité seulement.

> Lié à un choix politique, celui de privilégier le train voyageur plutôt que le train marchandises. Les investissements en la matière sont deux fois moindres en France qu'en Allemagne ou en Italie (et neuf fois moins qu'en Suisse !). Cela induit un retard technologique très important (freins manuels, couplage manuel, entrepôts « embranchés » mais qui ne peuvent pas mettre en place de système viable...).

> Un regain d'intérêt pour la question à la faveur du Plan de Relance (qui contrebalance la faible ambition du Pacte Ferroviaire de 2018).

> La loi MAPTAM a ouvert l'opportunité du transport de proximité pour le service public ferroviaire. Expérimentations menées notamment par la RD13.

> SNBC : objectif de doublement de la part modale du ferroviaire, de 9 à 18%. Mais la plupart des acteurs (et donc des auditeurs) sont pessimistes sur ce sujet.

### Des leviers pour accélérer la décarbonation de la logistique

> Interdiction de la livraison en dessous du prix de revient ? Des propositions de livraisons avec tarification variables en fonction du temps ? (sur le modèle de ce que propose la FNAC)

> Sensibilisation : des applications capables de donner le bilan carbone du transport logistique (dans la veine du test fait par l'ADEME) à généraliser ? Proposer deux modes de livraison en précisant le coût écologique ?

> Refacturation des donneurs d'ordres ?

> Proposition d'un retour de l'ecotaxe avec la volonté d'affecter clairement les recettes à la décarbonation des camions ?

> Régulation territoriale :

- les ZFE semblent être des leviers forts de la transformation des acteurs de la logistique urbaine, mais elles soulèvent un gros sujet d'acceptabilité sociale. Elles partent aussi de l'idée que l'offre de véhicules propres à l'achat serait suffisante pour assurer la transition, ce qui est loin d'être le cas. Et tous les acteurs en « compte propre » qui ont les véhicules les plus polluants obtiennent des dérogations.

## IHEDATE Session 5 – les 19 et 20 mai 2022

- le ZAN accélère la mutation du port (optimisation du foncier, constructions verticales, ... faire le port sur le port) mais va sans doute peser encore davantage sur la pénurie d'entrepôts.

> Investissement dans des RER multimodaux fret qui permettraient de prendre en charge l'aspect « émiétté » / atomisé des acteurs de la logistique ?

### Questions sociales

Comment agir pour les travailleurs de ce secteur ?

> 1,8 million d'emplois dans le secteur, dont beaucoup de chauffeurs qui ont des conditions de travail difficiles (horaires, distances, pénibilité).

> Difficultés de recrutement dans certaines filières : chauffeurs routiers, dockers,

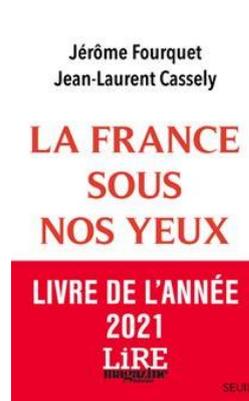
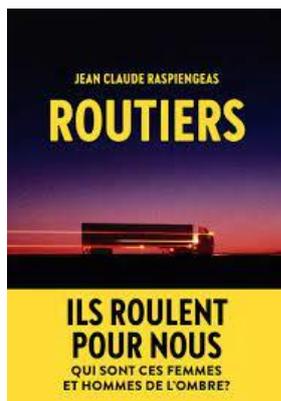
> 180 000 VTC / chauffeurs livreurs dont beaucoup travaillent dans la livraison instantanée, le quick commerce. Le défi des droits sociaux est central pour ces personnes, qui constituent le nouveau prolétariat. En Espagne, un projet de directive européenne pour contraindre les entreprises des plateformes à requalifier en salariés leurs travailleurs.

Règlementer / taxer davantage les livraisons ... quelles implications sociales ?

> Interdire la livraison en dessous du prix de revient : sur quels ménages ça pèserait ? Qui sont les consommateurs du e-commerce ? Nécessité d'avoir une approche sociologie / anthropologique pour mieux comprendre les représentations et les comportements d'achat.

> Compléments d'informations dans la [dernière enquête de la FEVAD](#) (2021) > dans les grandes lignes, chez les acheteurs en ligne, on note une légère surreprésentation des CSP+, des personnes entre 25 et 50 ans. Les clients achètent en ligne en moyenne 3,7 fois par mois. D'abord des articles de modes et d'habillement, puis des articles culturels et des articles de beauté. Ils se disent de plus en plus concernés par les problématiques environnementales.

Références citées pendant la journée pour aller plus loin sur les problématiques sociales :



> « Routiers ils roulent pour nous », Jean-Claude Rapiengeas ;

> « Les besoins artificiels », Razmig Keucheyan ;

> « La France sous nos yeux. Economie, paysages, nouveaux modes de vie », Jérôme Fourquet et Jean-Laurent Cassely ;

> « La course ou la ville » d'Eve Charrin