

DOSSIER

Les nouveaux enjeux du fret

Laetitia Dablanc, directrice de recherche, Université Gustave Eiffel, chaire Logistics City

Michel Savy, professeur émérite, Université Paris Est (Ecole des Ponts, Ecole d'urbanisme de Paris)

Si l'on abuse souvent du terme de crise, si l'on qualifie trop facilement l'époque où l'on vit d'époque charnière, ces mots semblent pleinement justifiés aujourd'hui, et notamment dans le domaine du transport de marchandises. Ce numéro de *TI&M* veut rendre compte de cette période exceptionnelle, également placée dans le temps long des évolutions structurelles du fret. Nous avons mobilisé des témoignages de chercheurs et d'acteurs pour restituer ce qui se passe en France et ailleurs.

La crise sanitaire, dont nul ne sait aujourd'hui quelles seront la durée et l'issue, a déclenché un choc macroéconomique mondial. Ses répercussions se prolongeront sur plusieurs années. Elle a ouvert à de fortes interrogations sur les fragilités de nos modes de production et d'approvisionnement (de manière exemplaire pour les médicaments et matériels médicaux). Redémarrage de l'économie « comme avant » ? Relance verte ? La comparaison des multiples propositions qui ont circulé fait émerger un thème omniprésent : les mobilités. Dans un long article sur les « *Huit pistes pour une relance verte* » (*Le Monde* du 28 avril 2020), quatre pistes concernaient directement les mobilités : développer le fret ferroviaire, construire une filière industrielle de batteries en Europe, soutenir l'électrification des véhicules, accélérer l'usage du vélo, thèmes que complète le développement de la filière de l'hydrogène.

Le transport de fret et la logistique sont désormais des enjeux politiques et ont toute leur place dans la planification

Une réindustrialisation massive de l'Europe semble improbable, mais des ajustements dans la mondialisation se produiront (avec peut-être une meilleure coopération des pays riverains de la Méditerranée), qui nécessiteront un système de transport efficace. Les techniques du transport et de la logistique connaissent une évolution rapide : adoption accélérée d'outils propres au secteur (logiciels d'optimisation, immobilier logistique innovant) et de technologies transversales (numérique), orientation vers des matériels et véhicules beaucoup plus économes en énergie (électro-mobilité, camions zéro émission, utilisation de l'hydrogène comme vecteur de stockage et transport de l'énergie), favorisée également par les préoccupations politiques de lutte contre le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols. La robotisation des véhicules, en particulier pour les livraisons de petits lots, laisse entrevoir de forts gains de productivité et réductions de coûts, accélérant la réorganisation de ce secteur.

Ces changements à court et long termes appellent une réflexion prospective, non dans un espoir de prévision (exercice illusoire, considérant les incertitudes de toutes sortes qui

caractérisent les composantes du système) mais pour identifier des tendances et des enjeux stratégiques, à prendre en compte dans les politiques publiques comme dans les plans des entreprises. Les pouvoirs publics français confortent une stratégie logistique nationale, avec l'association France Logistique et un nouvel Observatoire de la logistique qui devrait, enfin, voir le jour. Ils ont aussi lancé une réflexion sur les mobilités à l'horizon 2040 et 2060 tandis que la Stratégie nationale bas carbone vise un bilan carbone nul pour le total des activités (transport inclus) à l'horizon 2050.

La crise économique déclenchée par la crise sanitaire a reçu une réponse politique sans précédent, tant au niveau européen (avec un plan de relance de l'ordre de 750 Md€) que national (quelque 100 Md). Il faut désormais utiliser au mieux, et rapidement, les crédits et les subventions de la relance, en coordonnant démarche européenne et démarche nationale. Le transport est une des activités fortement impliquées, vecteur du développement économique et de l'emploi mais aussi d'effets externes négatifs. En France, la relance du transport comportera un volet ferroviaire important, selon la volonté des plus hauts responsables politiques. Il est à ce jour trop tôt pour en connaître le contenu détaillé mais il conviendra d'être attentif à l'efficacité de ce plan, pour ne pas reproduire des erreurs politiques et stratégiques passées sur le fret ferroviaire.

Dans ce numéro, nous avons fait un focus particulier sur la dimension urbaine du fret, le « dernier kilomètre » concluant souvent une chaîne logistique intercontinentale. Ce thème fait l'objet d'approches nouvelles, par exemple sur les disparités entre pays développés et pays émergents. Un gros effort de recherche et de collecte de données est ainsi nécessaire pour mieux connaître la situation des villes du Sud (parmi lesquelles certaines des plus grandes agglomérations au monde). L'actualité, également internationale, est aussi celle de la question de l'ubérisation de la logistique. Les mouvements des plates-formes numériques, la dimension sociale et les enjeux juridiques autour des livreurs auto-entrepreneurs, plus visibles depuis le confinement, sont discutés. Les entrepôts métropolitains sont au cœur des débats politiques de cet été : faut-il envisager un urbanisme logistique, sur le modèle de l'urbanisme commercial aujourd'hui dans le collimateur de l'Etat (circulaire du Premier ministre sur la réduction des autorisations commerciales) ? La dimension territoriale est particulièrement sensible en matière de logistique urbaine.

Activités complexes recoupant toutes les branches économiques, le transport de fret et la logistique sont désormais des enjeux politiques et ont toute leur place dans la planification (le mot n'est plus tabou !) associant acteurs publics et privés. Ce dossier veut en montrer les diverses facettes, sans omettre les difficultés et les controverses d'un secteur majeur de l'économie et de la transition énergétique. ■