

Synthèse collective

Un décalage entre l'ampleur des enjeux relatifs à la logistique...

Michel Savy

- > **100 kilos de marchandises transportées par personne par jour...** dont environ 50% sont des matériaux de construction.
- > 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...).
- > 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) et met sous pression le système logistique : plus d'expéditeurs, plus de destinataires, plus de points d'étapes, plus de mètres carrés de foncier nécessaire.

... et sa faible présence dans les stratégies de décarbonation des acteurs publics

Laetitia Dablanc

- > 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).
- > A l'instar des entreprises, les collectivités commencent (lentement) à élargir leur spectre de décarbonation **d'un scope 1 (ce qui circule sur le territoire) à un scope 3 (tout ce qui est nécessaire à la vie des habitants)**. Mais le chantier est titanesque : le scope 3 de la ville de Paris représente 20% de son bilan carbone total.
- > Cela concerne surtout les flux logistiques, car les stocks (c'est à dire les entrepôts) sont faiblement émetteurs / voire **ont un fort potentiel de production d'ENR**.
- > Plusieurs scénarios prospectifs misent sur une poursuite des tendances actuelles : la hausse de la demande en transport logistique projetée devrait être partiellement compensée par l'amélioration de **l'efficacité logistique** (mieux remplir les camions, réduire les emballages, etc.) et **l'impact de la baisse démographique**.

La priorité : transformer le transport routier

- > **85% des trajets sont 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% par le rail. **50% des trajets font moins de 50 kilomètres**, c'est donc la desserte fine de tous les territoires qui restera prise en charge par la route.
- > **600 000 poids lourds et 6 millions de Véhicules Utilitaires Légers à décarboner**, alors qu'ils émettent respectivement 31 et 18 millions de tonnes de Co2.
- > Des incertitudes persistantes sur la technologie de motorisation (Amazon achète du GNV et mise en même temps sur l'électrique) mais l'option des poids lourds à batterie avec la logique du « **battery swap** » semble la plus avancée (en terme de maturité technologique, de bilan Co2, de coût et de capacité de déploiement). Là encore, la Chine prend de l'avance : 17 000 poids lourds électriques ont été mis en circulation en 2024 (contre 3000 en Europe).

> Le changement de modèle représente un coût important (un poids lourds électrique est deux à trois fois plus cher qu'un thermique) avec comme toujours la question du « **qui doit payer ?** » le différentiel, dans un secteur concurrentiel où les marges de manœuvre des acteurs économiques sont faibles et où une grande partie des acteurs sont des petites PME/TPE.

En activant les potentiels de transformation des infrastructures routières

Paroles d'auditeurs : Julien Arpaia, Franck Bouchaud, Jean Dubois, Jean-Pierre Passeri et Amara Richard

> La **construction et la maintenance des infrastructures représentent uniquement 3,5% des émissions des infrastructures**. Il faut donc avant tout s'attaquer aux 50% des émissions des infrastructures liées à leur utilisation et aux émissions des secteurs usagers de la route (industrie, agriculture, ...). Mais c'est en partie lié, car meilleur est l'état de l'infrastructure, moins les véhicules consomment. Bitume biosourcé à base d'huile de pin, enrobés concassés et recyclés, enrobés à froid, diminution de l'épaisseur nécessaire : c'est surtout autour de la fabrication des matériaux que se situent les marges de manœuvre.

> Pour transformer les routes départementales, les conseils départementaux optimisent les **process de fabrication**, activent des **clauses de marchés publics** (« travaux à haute valeur environnementales ») dans lesquelles on impose des pourcentages d'aggrégats recyclés, l'utilisation de béton bas carbone ou l'optimisation des chantiers, etc. Mais ils se confrontent en parallèle à **l'enjeu de résilience des routes aux aléas climatiques**.

> Et l'électrification de la route : mythe ou réalité ? Le développement des poids lourds électriques se confronte à des limites : la charge utile d'un camion de 40 tonnes est amputée de 8 tonnes rien que pour la giga-batterie, et les recharges électriques nécessitent des parkings XXL (difficilement conciliables avec la sobriété foncière). Certains imaginent donc des solutions pour propulser et recharger tout en roulant, via le **système des ERS**. Trois technologies sont étudiées : la conduction aérienne, la conduction au sol et l'induction, mais ces innovations se heurtent à un coût non négligeable (**30 à 40 milliards d'euros**) et à la difficulté d'harmoniser les choix à l'échelle européenne.

Pénuries de chauffeurs / pénurie d'emplois décents ?

Les interventions de Laetitia Dablang, Valérie Castay, Sébastien Mariana et Benoit Lefebvre ont permis de mesurer l'ampleur des questions sociales dans le champs de l'action publique et des conditions de travail en entreprise.

> Les chauffeurs livreurs de plateformes sont le **nouveau prolétariat précaire de nos métropoles**. En dix ans, **80 000 livreurs** ont fait irruption dans certaines villes, surtout à Paris qui concentre 50% des profils actifs. Ils ont en moyenne 28 ans et plus, sont payés à la tâche, dépendent des algorithmes des applications. D'un métier d'appoint pour des étudiants, c'est devenu majoritairement un métier à temps plein (6 jours sur 7, 9h par jour) pour des personnes en situation de grande précarité.

> Selon France Stratégie, la France va devoir trouver **300 000 conducteurs de véhicules et 150 000 manutentionnaires d'ici 2030**. Le transport routier est une industrie de main d'œuvre, avec 432 000 emplois en France en 2023 dans la branche du transport routier de marchandises pour compte d'autrui, et autant au titre du transport pour compte propre. Les employeurs buttent sur la faible attractivité des métiers du transport et de la logistique et l'urgence de penser le **renouvellement d'une main d'oeuvre vieillissante (44 ans d'âge moyen)** qui va bientôt

partir à la retraite. L'AFT postule que ce défi ne pourra être relevé sans recours à la main d'œuvre immigrée.

> L'enjeu de **mettre fin au dumping social au sein de l'UE** et à la concurrence avec des pays de plus en plus éloignés comme le Turkménistan, Inde. Avec des vents contraires, comme l'invalidation d'une directive européenne imposant un retour des véhicules à leur lieu d'origine.

> Le besoin de **revalorisation salariale** de ces métiers peu rémunérés butte sur les faibles marges de négociation des TPE/PME du secteur face aux gros chargeurs.

Le transport combiné de marchandises parviendra-t-il à redonner espoir dans le fret ferroviaire ?

Les éléments fournis par Michel Savy ont permis de prendre la mesure du retard accumulé en matière de fret en France. L'intervention de Paul Mazataud a souligné des perspectives enthousiasmantes autour du transport combiné.

> Seuls **9% des marchandises passent par le fret ferroviaire** (contre 19% en Allemagne, 30% en Suisse et en Autriche et 45% dans les pays baltes). Les investissements en la matière sont deux fois moins élevés en France qu'en Allemagne ou en Italie (et quatre fois moins qu'en Suisse !).

> Si le fret conventionnel embranché sur les sites de production est en déclin (fortement concurrencé par le routier), le **transport combiné** en appui sur au moins deux modes est en croissance, notamment sur des liaisons internationales (ex. de l'axe Pays Basque / Allemagne).

> Les chargeurs sont en demande mais l'opérateur se trouve en difficulté de pousser tous les curseurs en même temps (plus de voyageurs, plus de marchandises, plus de travaux en même temps sur **des sillons très convoités**). Il existe de **vrais goulets d'étranglement** autour des entrées de l'Ile-de-France, la vallée de la Moselle, la plaine d'Alsace ou encore le secteur Montpellier / Narbonne.

> ULYSSE, un projet d'investissement de **4 460 milliards d'euros d'ici 2050** orientés sur le développement du conventionnel et du combiné (45 projets de terminaux de transport combinés) permettra-t-il d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale du ferroviaire, de 9% à 18% posé par la SNBC ? « **Malgré les investissements annoncés, on ne parviendra pas à ces objectifs si on ne contraint pas en parallèle le transport routier** » (Paul Mazataud)

Du port du Havre à la Seine : panorama des mutations en cours

La visite animée par Jean-Denis Salesse nous a permis de repérer (sous la neige) des objets de transformations concrètes qui symbolisent une série de mutations en cours. La table-ronde avec Seine Logistique Normandie, l'AURH, l'Entente Axe Seine et l'élu mobilités de l'agglomération a donné à entrevoir les enjeux multiscales.

> L'installation des doubles clôtures autour du terminal de Ferry et le changement de paradigme avec le Royaume-Uni depuis le **Brexit**

> La présence d'un bateau-usine pour travailler sur l'indépendance énergétique en gaz depuis la **guerre en Ukraine**

> L'arrivée d'un **bateau de croisière XXL** et la nécessité pour la ville de poser un quota de 650 000 passagers maximum par an

> Le chantier de **démantèlement de la centrale** thermique qui devrait s'achever en 2030 et l'arrivée des **immenses pales d'éoliennes** illustrent le virage énergétique des zones

IHEDATE Session 5 – le 21 et 22 novembre 2024 « Une logistique verte est-elle possible ? »

industriale-portuaires. Un investissement annoncé de 1,45 milliards d'euros sur trois ans pour accompagner l'émergence de trois projets (lithium, hydrogène, méthanol).

> A l'échelle de la vallée de la Seine, premier corridor multimodal français, **30 à 40% des entrepôts existants sont inoccupés**. Si le coup de rabet sur le fonds « friche » n'est pas de bonne augure, on avance sur des réflexes d'aménagement : ex. réserver les fonciers embranchés aux voies d'eau pour des entreprises désireuses de les utiliser.

> Pour faire bouger la logistique, on active aussi du **softpower**. Valorisation du fleuve dans la commande publique, Appel à Manifestation d'Intérêt pour du foncier réservé à de la logistique fluviale, travail de recherche sur l'acceptabilité sociale etc. activé par l'Entente Axe Seine.

> Un territoire qui se confronte à **une forte baisse démographique** : de 220 000 habitants dans les années 1970, ils sont désormais 170 000 (du fait de l'étalement urbain mais aussi de la déprise à grande échelle).

Ressources pour aller plus loin

> Le film « L'histoire de Suleyman » par Boris Lojkine avec Abou Sangare et Nina Meurisse, 2024 pour mieux comprendre le quotidien des livreurs à vélo sans papier

> Les épisodes des Pieds sur terre, sur le quartier des Neiges, en plein du cœur du port du Havre : <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-pieds-sur-terre/quartier-des-neiges-1-2-4573789>

> Le Schéma directeur des transports combinés : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/241024_Schema_directeur_TC_H3_2_vpublie.pdf

> Les travaux d'Antoine Robichet et notamment sa thèse publiée en 2023, intitulée « Quelles possibilités pour un acteur de transférer une partie de sa chaîne de transport vers des modes décarbonés ? » <https://theses.fr/2023UEFL2023>

> SAVY, Michel Avenir des transports en Europe : les emplois et les métiers