

ÇA BOUGE AUSSI POUR LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES

Anne-Marie IDRAC

- ▶ Présidente de France Logistique
- ▶ Ancienne secrétaire d'État aux Transports



Un enjeu méconnu devenu majeur. Des crises sanitaires aux crises géopolitiques, nous avons redécouvert l'importance des chaînes d'approvisionnement pour garantir la mobilité des marchandises. Pour l'avenir, nos ambitions de réindustrialisation, de résilience et de verdissement nécessiteront des chaînes encore plus adaptables et performantes.

100 kg par jour et par habitant européen : c'est ce que représentent les déplacements des produits et des matières dont ont besoin les usines, l'agriculture, les chantiers, les commerces, les services publics et chacun d'entre nous.

Les chaînes logistiques vont du global au local, passent généralement par plusieurs intermédiaires et étapes de stockage et divers modes de transport jusqu'aux utilisateurs finaux.

Ce qui change

Les entreprises clientes des services logistiques réorganisent leurs supply chains - choix des fournisseurs, gestion des stocks amont et aval ou des emballages - sous le double effet des exigences extra-financières, notamment environnementales, portées par les réglementations, et des attentes des parties prenantes.

Le comportement des particuliers évolue rapidement, avec la diversification des pratiques commerciales, dont le e-commerce et l'économie circulaire, le besoin de qualité de service, de suivi et d'informations, et le désir concomitant de livraisons rapides et de

prise en compte de l'impact environnemental.

Les professionnels de la filière doivent répondre à ces attentes, avec la double exigence de la décarbonation des transports et de la limitation de l'impact foncier des implantations d'entrepôts.

Ce qui doit avancer

Le transport routier restera dominant en France et en Europe, ce qui demande de prévoir des financements appropriés pour le verdissement des flottes de poids lourds.

Le transport combiné route-rail et route-fleuve, à développer aussi autour des ports, est le bon moyen de développer effectivement les modes de transport dits lourds (qui transportent des centaines de tonnes sur des centaines de kilomètres), qui ne peuvent pas assurer seuls les acheminements de bout en bout.

A l'autre extrême, la cyclologie peut trouver sa place en ville pour des usages sur quelques km et quelques dizaines de kg.

« Nous avons besoin d'une véritable planification des implantations d'entrepôts, pour limiter à la fois les distances de transport (...) et l'artificialisation des sols dans le contexte des règles du ZAN. »

Nous avons besoin d'une véritable planification des implantations d'entrepôts, pour limiter à la fois les distances de transport, aujourd'hui en hausse, et l'artificialisation des sols dans le contexte des règles du ZAN.

La digitalisation et l'innovation ont le potentiel de faciliter les pratiques vertueuses comme, pour les entreprises, la mutualisation des envois et des livraisons, ou pour les collectivités la gestion des stationnements et des règles de circulation (ZFE).

Les coopérations public-privé, à toutes les échelles territoriales, optimiseront l'efficacité économique et écologique des services logistiques. À cet égard, le programme InterLUD, par exemple, permet de faire travailler ensemble les commerçants, artisans,

transporteurs et logisticiens, avec les autorités locales, pour inventer les meilleures pratiques comme les horaires de circulation, l'intégration des lieux de stockage et de livraison dans les documents d'urbanisme, la gestion de la logistique des services publics...

Finalement, l'intermodalité, le recours aux technologies, la massification, la diversité des solutions, la décarbonation et la sobriété foncière sont des vecteurs de changements et de progrès qui sont communs aux mobilités des personnes et des marchandises. ●

