



« Les nouveaux enjeux de la logistique »

Séminaire PIPAME du 17 décembre 2009

Compte-rendu

Le Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Economiques (PIPAME), a pour objectif de produire, en coordonnant l'action des départements ministériels, un éclairage prospectif de l'évolution des principaux acteurs et secteurs économiques en mutation, afin de faire ressortir les menaces et les opportunités pour les entreprises, l'emploi et les territoires.

Depuis sa création en 2006, le PIPAME a initié des études sur différents secteurs économiques, et lancé dès 2007, en partenariat entre le MEI et le MEEDDM, un important programme d'études sur le secteur de la logistique.

Le séminaire qui a eu lieu le 17 décembre 2009 a permis de présenter les principaux résultats des études prospectives de ce programme Logistique du Pipame.

Ouverture du séminaire par Christophe SAINTILLAN

adjoint au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer
(DGITM – MEEDDEM)

C'est vraiment avec un vif plaisir que je vous accueille ici, au nom de Daniel Bursaux, Directeur général des infrastructures, des transports et de la Mer, dans cette salle de l'Arche de la Défense, en compagnie de mes collègues du ministère de l'Economie, de l' Industrie et de l'Emploi. Je vois que vous êtes nombreux, à assister à ce premier séminaire logistique du Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Economiques, plus connu sous le nom de PIPAME.

La collaboration fructueuse de trois grandes structures ministérielles, la DGCIS, le CGDD et la DGITM pour la logistique, a permis de mobiliser de nombreuses énergies, de nombreuses compétences, autour de ces thèmes qui nous concernent particulièrement. L'équipe du PIPAME, renouvelée, amorce un virage et quel que soit le cadre de coopération futur, il semble d'autant plus important pour les enjeux de la logistique de fédérer les forces et les capacités d'expertises ; car c'est dans sa globalité qu'il apparaît indispensable d'appréhender la chaîne logistique. Elle se situe en effet au coeur des interactions entre la sphère industrielle et économique et le monde des transports. La France dispose des atouts technologiques et aussi du savoir-faire nécessaires pour devenir un pays leader de la croissance verte. Le secteur de la logistique en est un domaine clef.

Aujourd'hui, les 4 sujets qui nous sont présentés proposent des clés de lecture pour comprendre les évolutions passées et à venir du secteur. La DGITM est bien évidemment très intéressée. La dimension prospective, indispensable, permet d'anticiper les mutations et les ruptures dans le secteur de la logistique et des transports. C'est bien cette connaissance qui nourrit la réflexion sur les politiques publiques et vise également à cerner les leviers d'action pour en assurer le succès. C'est aussi dans l'analyse et la prospective qu'il faut d'abord se plonger pour envisager le fret du futur.

C'est ainsi que nous réussissons à développer les pratiques vertueuses sur les plans économique, social et écologique pour chacun des modes de transport, tout en promouvant les solutions multimodales. En effet, les transports constituent une part incontournable et majeure de la logistique. Leur développement s'effectue avec l'objectif que vous connaissez,

de réduire, d'ici 2020, les émissions de dioxyde de carbone de l'ensemble des transports en France, pour les ramener au niveau de 1990.

La route, qui assure plus de 80% des flux de marchandises, reste le mode de transport dominant. Il s'agit donc d'en réduire fortement les impacts environnementaux. Des progrès conséquents ont déjà été réalisés en matière de consommation moyenne des poids lourds et en matière d'émissions polluantes à travers le renouvellement de la flotte de véhicules et la mise en place des normes Euro IV et Euro V.

Mais c'est bien le développement volontariste et rationnel de l'intermodalité qui constitue la clé d'une chaîne logistique durable. La contraction de la demande de transport de fret affecte indéniablement le mode ferroviaire, mais l'engagement national pour le fret et la réorganisation du fret SNCF doivent permettre de redynamiser le secteur. La concurrence est aujourd'hui une réalité; fin 2008, la part de marché des nouveaux entrants avoisinait 10%. Le premier opérateur ferroviaire de proximité vient d'être installé par le secrétaire d'Etat aux transports dans le Grand port maritime de La Rochelle.

L' « autorité de régulation des activités ferroviaires », l'ARAF, créée par la Loi dite ORTF publiée la semaine dernière, constituera un dispositif destiné à garantir à tous les opérateurs un accès équitable au réseau ferré.

Le mode fluvial se développe et se diversifie. Il demeure sobre en énergie, dégageant peu de Gaz à Effet de Serre et ses réserves de capacité sont importantes. Le canal Seine-Nord Europe pourra accueillir des unités de 4000 tonnes et sera équipé de 4 plates-formes multimodales, reliant le bassin fluvial français au réseau nord européen à grand gabarit. Le développement du mode fluvial passera notamment par une réforme des ports intérieurs à l'instar de celle qui a été réalisée pour les grands ports maritimes. Elle a fait évoluer les missions des ports pour les recentrer sur leur fonctions régaliennes et leur rôle d'aménageurs, notamment grâce à la prise en compte accrue de leurs dessertes, ferroviaires et fluviales. Les projets stratégiques des grands ports maritimes permettent désormais l'application concrète de cette réforme. Les autoroutes ferroviaires et de la mer concourent à une offre diversifiée et durable des modes d'acheminement des marchandises et permettent de décongestionner les principaux axes routiers.

La logistique, au-delà du seul secteur des transports, a de multiples opportunités d'évolution. Elle doit être à la fois réactive face aux évolutions de la demande pour rester compétitive sur le plan économique et pro-active pour relever le défi global du développement durable.

Le e-commerce, les livraisons à domicile et la volonté du consommateur d'être à proximité des lieux de distribution ne semblent pas toujours compatibles avec la volonté du citoyen d'éviter les conséquences de ces flux, comme la congestion, les nuisances sonores ou l'émission de polluants. Pour répondre aux exigences, notamment sur le plan des délais et de la qualité du service, les organisations en flux tendus se sont imposées. Elles réduisent les coûts de stockage et permettent une grande réactivité face à la demande mais engendrent également des flux physiques supplémentaires et une réduction de la taille des lots peu vertueuse sur le plan écologique.

Les pistes d'amélioration se situent à tous les niveaux de la chaîne :

- en amont, le choix des matières premières et de leur localisation, les processus de transformation, sont aussi déterminants que les stratégies de transport à travers les choix modaux, ou le stockage à travers la gestion et la localisation des entrepôts.
- en aval, la question de la distribution des produits implique des choix d'acheminement écologiques pour le dernier km mais aussi des actions marketing neutres sur le plan énergétique tant à travers le conditionnement des produits qu'au niveau des actions de communication qui l'accompagnent.

- Le retour de produits, le recyclage et le retraitement des déchets imposent également de développer des organisations de logistique inverse efficaces.

Ces pistes d'amélioration, d'ores et déjà identifiées, tendent bien à rendre la logistique plus respectueuse des trois piliers du développement durable :

- Sur les plans social et sociétal, la prise en compte des aspects liés à la santé, à la sûreté et à la sécurité permet tout à la fois de préserver l'égalité des chances et de limiter les contraintes physiques et la pénibilité des métiers de la logistique. Dans un secteur parfois touché par une pénurie de main-d'oeuvre liée à la spécificité de certains métiers et la nécessité d'accepter une flexibilité horaire et une mobilité forte, le développement de la formation revêt un caractère prioritaire.
- Sur le plan économique, ancrer durablement la logistique dans les territoires nécessite de développer les activités en relation directe avec la production et la distribution. L'enjeu repose sur une « gouvernance territoriale de la logistique » qui concilierait les attentes des acteurs du secteur privé et celles des acteurs publics. Le développement de la collaboration entre les entreprises contribuerait certainement à l'optimisation de l'utilisation des moyens disponibles. A ce sujet, l'intégration des solutions numériques proposées par « l'infologistique » permettent d'assurer la traçabilité des marchandises, d'améliorer la sécurité et la sûreté, d'optimiser les tournées et la gestion des entrepôts mais aussi de faciliter la circulation des informations. C'est notamment en développant l'interopérabilité des systèmes, en organisant et en coordonnant les actions qu'il sera possible de réduire les coûts et les impacts environnementaux tout au long de la chaîne.
- Sur le plan environnemental, outre la collaboration et l'innovation technologique, le développement des infrastructures et des offres de service favorisera une massification des flux. Le développement d'une logistique durable passe également par une adaptation du parc immobilier. Un premier pas a été réalisé à travers la mise en place d'un référentiel « plateforme logistique » par l'AFILOG et CertiVéa qui est une filiale du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. Il s'agit de développer la démarche HQE dans ce secteur avec des progrès sur l'environnement immédiat, visuel et acoustique, sur l'énergie, la gestion de l'eau, le confort hygrothermique et visuel, la qualité sanitaire de l'air, les conditions de travail, l'adaptation des bâtiments aux process mais aussi la diversification des modes d'accès. Observer, mesurer, investir, organiser puis de nouveau observer, mesurer, en transparence et en partenariat permettra d'atteindre l'objectif de modernisation durable déjà engagé.

En attendant, cet après midi, écoutons! Et pour commencer, je passe la parole à Richard Martin qui, en spécialiste de la logistique, va introduire les débats au nom de la DGCIS. Mesdames et Messieurs, je vous remercie encore et vous souhaite une bonne fin d'après-midi.

Ouverture du séminaire par Richard MARTIN,

chef du bureau des services opérationnels, de la logistique, des foires et des salons et de l'externalisation, DGCIS/APSE2

Le PIPAME, Pôle Interministériel de Prospective et d'Anticipation des Mutations Economiques a pour objectif de produire, un éclairage prospectif de l'évolution des principaux acteurs et secteurs économiques en mutation en coordonnant l'action des départements ministériels.

Depuis sa création en 2006, le PIPAME a initié des études sur différents secteurs économiques ; ces études sont utilisées par les services ministériels responsables du suivi de ces secteurs et des dispositifs d'appui et d'accompagnement au profit des entreprises.

Ainsi, le PIPAME a lancé un programme d'études sur le champ de la Logistique dans le cadre du programme 2008 ; ce programme, piloté conjointement par la DGCIS et la DGITM, produit à la fin 2009 l'essentiel de ses résultats : six études sur sept sont aujourd'hui achevées (*voir liste dans le dossier participants*), dont quatre vont être présentés et discutés aujourd'hui.

Au-delà du domaine, du champ d'application logistique, chaque étude a en commun un volet qui est celui de la méthode prospective. Celle-ci est non seulement intéressante, mais elle est surtout utile pour nous qui souhaitons appréhender collectivement un sujet si vaste. La prospective nous éclaire car elle nous apporte des pistes d'actions et des débuts de réponses à des phénomènes logistiques complexes, où s'imbriquent des spécificités logistiques propres aux cycles de vie des matières premières et produits échangés, aux circuits de fabrication, aux usages actuels et futurs.

A propos de la *méthode prospective* au service de tous les acteurs : nous le savons, la prospective permet de se préparer aujourd'hui pour demain. Elle ne consiste certes pas à prévoir l'avenir (*futurologie*).

Il conviendrait plutôt de parler d'une *démarche prospective* car, une prospective efficace se fonde sur des ajustements et des corrections permanentes. La prise en compte de la prospective par les décideurs publics et privés influe et modifie elle-même le futur.

S'agissant de prospective, on distingue traditionnellement deux grandes approches :

- l'une est orientée sur les scénarios. On simplifie des hypothèses et des tendances, pour aboutir à des scénarios ou schémas prospectifs imaginables construits sur des ensembles.
- l'autre attitude est orientée sur l'intuition. Elle s'affranchit des conceptions logiques et prend plus volontiers des chemins où il devient possible de se tromper ; on peut la lire dans des cahiers spécifiques consacrés à la prospective ou l'écouter dans des ateliers dédiés. La règle d'or est qu'il convient d'éviter toute autocensure, de manière à pouvoir capter et amplifier les fameux « signaux faibles » et les rendre visibles et audibles.

Chaque méthode a ses avantages et inconvénients. Certes, dans le cas de la prospective à dix ans, la méthode intuitive semble plus efficace car elle valorise toute la richesse des indices, notamment par une bonne captation des signaux faibles.

Dans certains pays de tradition plus cartésienne, tels que la France, la méthode des scénarios est peut être plus appréciée car sa démarche tend à rassurer les esprits

Lorsqu'elle s'applique à la logistique, la méthode prospective présente de nombreux intérêts et avantages : elle révèle les enjeux, elle met le doigt sur des contradictions et surtout met en valeur des opportunités ; en outre, il convient d'opérer une distinction entre la *prospective du présent* (sur 2 à 5 ans) et celle du *devenir* (sur 5 à 10 ans).

En second lieu, les études qui seront présentées aujourd'hui développent des considérations d'ordres financiers, économiques, environnementaux.

- financiers, qui apparaît, même de manière implicite dans les études. Il convient de rappeler l'importance et la croissance des coûts logistiques dans les échanges. Toute action logistique se traduit en termes de coût. Ceci vaut pour les entreprises et doit être pris en

compte dans la réflexion des collectivités. Je vous renvoie aux résultats riches d'enseignements de la 4^{ème} enquête de Benchmark réalisée par l'ASLOG.

- ces études développent des considérations d'ordres économiques et sociaux, en raison de l'impact des activités logistiques sur l'emploi. Dans de nombreuses régions françaises, le poids des activités logistiques en effectifs atteint et souvent dépasse 7 ou 8% de la population active. Les formations et leur adaptation aux compétences requises sont de plus en plus sophistiquées. On le verra avec l'étude relative aux compétences.

- en outre, rappelons que la logistique est indissociable de la notion de territoire. La logistique pour compte d'autrui est globalement concentrée alors que la fonction logistique intégrée dans les entreprises est présente de façon diffuse sur le territoire. On assiste à une concurrence accrue, mais aussi à des stratégies partagées et des alliances objectives entre les territoires – au-delà des contours administratifs traditionnels - pour attirer de l'activité, créer de la valeur et de l'emploi, à partir de flux logistiques à la recherche d'un territoire d'installation.

Enfin, j'évoquerai l'innovation logistique qui apparaît déterminante pour que les acteurs puissent conserver ou gagner un surcroît de compétitivité. L'accélération des nouveaux usages et des nouvelles contraintes, notamment sur la durabilité de la logistique ont pour conséquence une faible durée de vie de l'avantage concurrentiel acquis. Les TIC vont être évoqués dans la première présentation.

Les études qui vont vous être présentées durant l'après-midi répondent aux questions suivantes :

- l'impact des technologies de l'information : *vers une logistique 2.0 ?*
- quelles compétences pour accompagner la création de valeur ?
- la distribution urbaine : hier source de nuisances, demain facteur structurant, avec quels défis pour le fret du futur ?
- quels indicateurs territoriaux de la logistique : quels leviers de gouvernance pour une logistique durable ?

Dans l'immédiat, ce séminaire vise à faire partager les principaux enseignements de ces études ; il est également l'occasion d'une bonne identification des objectifs de la DGCIS, de la DGITM et de la DIACT en matière de logistique ; enfin, il témoigne, *s'il fallait le rappeler*, d'un bon fonctionnement interministériel entre nos départements, leaders dans ce domaine Logistique.

Nous vous remercions d'avoir répondu à notre invitation, venant tant d'administrations centrales, mais également d'administrations régionales : DIRECCTE, DREAL, et relais DIACT-DATAR (Commissaires à l'aménagement ou chargés de mission animation économique...). Je salue également les experts participant aux comités de pilotage des sept études et les équipes qui ont réalisé celles-ci (les consultants et les chercheurs) ; je salue enfin les représentants et professionnels de la logistique, et plus généralement toutes les personnes intéressées par le contenu et la diffusion de ces études, ici présentes.

I. « TECHNOLOGIES, ORGANISATIONS ET COMPETENCES DU FUTUR »

1. « L'impact des technologies de l'information : vers une logistique 2.0 ? »,

intervention de **Hervé RANNOU** et **Maurice RONAI**, ITEMS International

- ➔ voir la présentation « Impact des TIC sur la logistique »
- ➔ téléchargez le rapport : http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/logistique_tic/etudes8.php

Réactions de :

Anne LAURENT , chef du bureau des usages des TIC (DGCIS - STIC)

Au titre de l'action de son bureau, Anne Laurent distingue deux axes d'action de la DGCIS : celui de l'utilisation et de l'appropriation par les entreprises, et spécifiquement les PME-TPE, des technologies "infologistiques", dans des logiques d'amélioration de la compétitivité et d'économies d'énergie.

Avec un enjeu important, celui de l'interopérabilité des systèmes pour les problématiques d'échanges entre entreprises. La DGCIS mène plusieurs actions en la matière :

- soutien à des projets structurants portés par des organisations sectorielles pour mutualiser les réflexions et les efforts au niveau de la filière en matière notamment de développement de standards. (programme TIC&PME 2010) ;
- sensibilisation et initiation des entreprises à travers le Passeport pour l'économie numérique ;
- actions d'accompagnement des PME en région soutenues par les Directions déconcentrées.

Autre axe d'intervention important, le soutien au développement d'une offre compétitive pour les usages à venir : veille et analyse des grandes tendances, soutien financier de l'offre sur des thématiques identifiées comme stratégiques, comme l'utilisation des RFID, rapprochement des offreurs et des utilisateurs.

En conclusion, Anne Laurent souligne que logique éco-environnementale et logique d'efficacité économique vont très souvent de pair pour ce qui concerne la Logistique.

Eric LOUETTE, chargé de mission à la Mission des Transports Intelligents (DGITM – MEEDDM)

Le secteur et les acteurs de la logistique ont su, ces dernières années, relever le défi de la mondialisation et de la gestion des risques qu'elle représente (la multiplication des "erreurs" de toute nature que cela génère) : on peut effectivement être optimiste quant à la capacité du secteur à développer l'intelligence nécessaire aux défis éco-environnementaux !

On ne se dirige pas, sous l'effet d'éventuelles contraintes environnementales ou de la crise, vers une "relocalisation" des flux logistiques : les schémas d'organisation des chaînes logistiques sont maintenant bien en place.

Les logiques "collaboratives" sont encore très minoritaires (le *cloud computing* ne représente encore que quelques pourcentages d'utilisations) : pour qu'elles se développent, il faudra que soient mieux résolues les problèmes d'intégrité et de confidentialité des données, point auxquels toutes les entreprises sont extrêmement attentives."

La logistique intelligente de demain doit aussi relever le défi majeur représenté par la volatilité de la demande : nouveaux marchés des pays d'Europe de l'Est, commerce électronique...

2. « *Relations donneurs d'ordres – prestataires : quelles compétences pour accompagner la création de valeur ?* »,

intervention de **Damien ORSINI** (SETRA – MEEDDM, au nom de Jean DAMIENS, ASLOG)

- voir la présentation « Logistique : compétences à développer dans les relations « donneur d'ordre-prestataire » pour accompagner la création de valeur? »
- téléchargez le rapport :
http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/logistique_compet/etudes6.php

Réactions de :

Patrick EPICIER, adjoint au chef de division développement économique – DREAL Pays-de-Loire :

Présente l'expérience « Cap Excellence » menée dans la filière navale à Saint-Nazaire, démarche d'amélioration de la productivité globale collective d'un groupe d'une cinquantaine d'entreprises (donneurs d'ordres, fournisseurs) impliquées dans une chaîne complète de co-réalisation d'un navire. Un processus de formation-action qui a permis une économie de l'ordre de 10%, sans dégradation des marges ni impact négatif sur l'emploi.

- voir la présentation « Cap Excellence au service de l'amélioration de la productivité globale collective de la filière navale »

Jean-Luc HANNEQUIN, chargé de mission de la CCI de Rennes – Novincie :

Présente une démarche de formation « La logistique, une compétence collective au sein de l'entreprise étendue », mise en place par la CCI pour stimuler également la prise de conscience et la mise en œuvre de compétences collectives dans la chaîne logistique.

- voir la présentation « Dynamique d'évolution de la chaîne logistique par la compétence »

II. DE L'ESPACE URBAIN AU TERRITOIRE NATIONAL

3. « *Distribution urbaine : hier source de nuisances, demain facteur structurant, avec quel défis pour le fret du futur ?* »,

intervention de **Bernard GERARDIN** (Gérardin conseil)

- voir la présentation « Distribution urbaine: hier source de nuisances, demain facteur structurant, avec quels défis pour le fret du futur? »
- téléchargez le rapport :
http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/logistique_distrib/etudes5.php

Réactions de :

Diana DIZIAIN, chargée de mission Fret, Unité Aménagement durable, à la Région Ile-de-France

Tout d'abord un grand merci de m'avoir invitée à ce séminaire, qui aborde la logistique urbaine sous l'angle de la création de valeur. En tant que seule représentante des collectivités, je me sens en situation de responsabilité et devant relayer le contenu du

séminaire aux collègues d'autres collectivités franciliennes, car sans doute ils seront très intéressés.

La Région Ile-de-France s'intéresse à la logistique urbaine depuis un an et demi environ, depuis l'évaluation du Plan des Déplacements Urbains qui mettait en évidence une faible mise en œuvre du volet marchandises, évaluation qui a été suivie d'une mise en révision. La première commande des élus a été une étude sur les points d'intervention publique dans ce domaine. Puis une étude sur les sites logistiques de la zone dense et un référentiel d'insertion environnementale.

La logistique s'est imposée comme un vecteur essentiel de compétitivité des entreprises et de création : ainsi un grand opérateur de transport combiné dit avoir perdu 50 % de productivité sur le maillon routier du fait de la croissance de la congestion en Ile-de-France ces 10 dernières années. La puissance publique ne peut pas ignorer ces difficultés et tenter d'agir pour la compétitivité des entreprises et l'attractivité de la Région, et pour l'amélioration de l'impact environnemental de l'activité logistique.

Les points d'actions identifiés par l'étude de la Région rejoignent bien ceux évoqués par le cabinet Interface-Gérardin. Parmi les « gisements » évoqués, il convient de distinguer ceux qui sont arrivés à un stade de maturation proche de l'opérationnel et ceux qui ne sont pas encore complètement mûrs :

- la piste très intéressante de l'utilisation des transports en commun pour la logistique urbaine doit encore mûrir avant d'entrer en phase opérationnelle.

- la mutualisation ? Par certains aspects cette « brique élémentaire » est mûre car déjà pratiquée (exemple des « expressistes » qui mutualisent à travers le réseau France Express). Par d'autres aspects la mutualisation doit encore être précisée : dans la construction d'un programme fonctionnel d'un hôtel logistique (étude du Conseil Régional en cours avec la SCET), il conviendra de bien étudier ce que les acteurs économiques sont ou non prêts à mutualiser : des quais de déchargement oui sans doute, mais des cellules de stockage ? le transport final ? le personnel ? Bien des étapes sont encore à franchir avant que la mutualisation ne rentre complètement dans les moeurs !

- des hôtels logistiques comme outils de la mutualisation ? Même si un projet d'hôtel logistique était prêt à sortir, aujourd'hui la réglementation actuelle de la DRIRE rend aujourd'hui : un dialogue est à ouvrir sur ce point entre la DRIRE, les collectivités et les acteurs économiques, à l'heure où des professionnels de l'immobiliers commencent à sérieusement se pencher sur le sujet.

- la réutilisation de friches urbaines ? Là encore une réflexion est en cours avec l'expertise du bureau d'études EcoDev pour voir quels sites (y compris non embranché) seraient intéressants pour l'armature logistique de la Région. Une étude sur les sites multimodaux, dont certains sont en friche est également en cours.

- des voitures "propres" ? C'est la piste la plus immédiatement intelligible pour des élus !

- Des nouveaux métiers, nouveaux emplois ? Oui, c'est une voie importante pour participer à la réduction de la "fracture sociale", avec le maintien d'emploi peu qualifiés dans la zone dense.

Au-delà de la pertinence technique de ces « briques », nous devons absolument nous poser la question de comment intéresser les décideurs à un domaine qui est un back-office, une coulisse de la ville (à titre d'exemple nous avons relié la question de la livraison de nuit à l'avantage qu'elle pourrait procurer pour les transports en commun, sujet très important pour les élus, en libérant de la place sur la voirie aux heures de pointe.

On peut appeler de nos vœux ce qu'on pourrait qualifier "d'espéranto de la logistique", pour qu'élus, services, bureau d'études se comprennent de mieux en mieux. Dans l'immédiat les

professionnels, qui participent à diverses instances de concertation organisées par les pouvoirs publics, sont dans une attente forte de résultats concrets et de politiques concrètes en la matière.

Pour finir, je rejoins la note optimiste d'Eric Louette : dans le champ de la logistique, gains environnementaux et gains d'efficacité se rejoignent : lorsqu'on optimise une tournée, on optimise de fait les émissions !

Gérard ALLARD, réseau Transport et mobilité durable, au sein de l'association France Nature Environnement (FNE)

La société civile, à travers en particulier les associations de protection de l'environnement a aussi sa place dans ce débat prospectif sur la logistique et les transports. Il nous faut réduire de 20% les émissions de GES dans le domaine des transports d'ici 2020, comme cela est prévu dans les engagements du Grenelle de l'environnement : ce me semble très mal parti, car aujourd'hui nous en sommes plutôt à une stagnation qu'à une franche diminution....et nous sommes très loin d'avoir amorcé la rupture que nécessite un objectif de diminution facteur 4 à l'horizon 2050 d'où la nécessité de faire des efforts sur tous les secteurs du transport, y compris à travers la logistique marchandises.

Pour les émissions de GES dues aux transports en circulation urbaine, 25% proviennent du transport de marchandises professionnel, d'où la nécessité d'agir également sur ce secteur au même titre que les transports de personnes.

Je souscris en très grande partie aux recommandations du rapport sur la distribution urbaine présentée par M. GERARDIN, et je voudrais insister sur trois de ces recommandations :

- pour ce qui est du foncier : prend-on aujourd'hui les bonnes décisions ? Ne pourrait-on pas mieux utiliser les terrains laissés libres par le repli du fret ferroviaire à proximité de nos centres villes (repli espère provisoire) pour servir de base à une véritable organisation de logistique urbaine ?
- concernant les organisations de distribution urbaine de nos agglomérations : un coup de pouce d'aide financière est nécessaire pour lancer des projets innovants, au même titre que pour les transports collectifs de personnes.
- enfin, il nous faut mieux faire connaître les enjeux de la logistique urbaine : cela passe par de véritables réflexions, études, et orientations dans nos plans de déplacements urbains avec une concertation avec tous les acteurs et donc y compris avec les associations de protection de l'environnement : pour notre part à la FNE, avec tout notre réseau associatif, nous sommes prêts à y participer !

4. « Indicateurs territoriaux de la logistique : quels leviers de gouvernance pour une logistique durable ? »,

intervention de **Philippe DUONG** (Samarcande)

- voir la présentation « Indicateurs territoriaux de la logistique : quels leviers de gouvernance pour une logistique durable ? »
- téléchargez le rapport : <http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/logistique/etudes2.php>

Réaction de :

Maurice BERNADET, Laboratoire d'Economie des Transports (LET) - Instituts des Sciences de l'Homme, Université Lyon II

L'analyse de l'espace de la logistique : les acquis du rapport Samarcande

Les logiques des acteurs concernés (entreprises et pouvoirs publics) sont fondamentalement différentes : objectifs d'efficacité et de rentabilité dans un cas ; objectif d'aménagement du territoire et de développement durable dans l'autre. Toutefois ces deux logiques font apparaître des points de convergence des intérêts, sur l'emploi, la formation, l'accessibilité, etc...

Les pouvoirs publics sont placés dans une situation complexe dont certains éléments sont contradictoires : à la fois demandeurs de logistique (emploi, attractivité de leur territoire, taxe professionnelle) et soucieux de limiter les conséquences considérées comme négatives.

L'information fournie par Samarcande permet de caractériser les territoires existants et est suffisante pour établir une typologie des régions intéressante ; mais elle est fondée sur une approche multi-critères, donc dépendante de la pondération accordée aux différents indicateurs.

Vers une gouvernance logistique : les apports du rapport Samarcande

Le travail de Samarcande est une esquisse ouvrant la voie à des réflexions ultérieures. Mais il pose un certain nombre de principes dont ces réflexions doivent, me semble-t-il, nécessairement tenir compte.

Les territoires logistiques pertinents sont flous, flexibles et parfaitement indépendants des limites administratives.

Aucun échelon pertinent d'intervention des pouvoirs publics n'émerge : selon les problèmes (les « thèmes » selon Samarcande), il faut envisager des interventions à des échelles différentes, mais qui manifestement doivent être coordonnées à une échelle territoriale large, au minimum régionale... (cf. le Bassin Parisien pour l'Île-de-France).

Parce que les intérêts des entreprises et des pouvoirs publics sont à la fois convergents et opposés, il n'y a pas d'intervention efficace sans partenariat public – privé. Ce partenariat doit d'abord reposer sur des connaissances partagées et peut prendre des formes diverses.

Quelques remarques complémentaires

La dissymétrie de l'information en matière de logistique est patente : l'information logistique est stratégique pour les entreprises. Il ne faut donc pas s'attendre à ce que les entreprises mettent sur la table leurs projets... Mais le dialogue peut réduire cette dissymétrie.

Les décisions des entreprises en matière d'organisation logistique dépendent de très nombreux facteurs dont les plus importants sont liés à l'organisation de la production et de la distribution, et dont la dimension territoriale est très secondaire ; leurs poids peuvent varier selon les époques. Pour agir efficacement il faudrait comprendre les raisons qui ont conduit à telle ou telle conséquence territorialisée (ou qui pourraient dans l'avenir conduire à ...) et agir en amont sur ces facteurs.

Les spécialistes de la « *supply chain* » distinguent les chaînes logistiques plutôt orientées vers la réduction des coûts, des chaînes plutôt orientées vers le service au client. Mais il y a dans tous les cas un arbitrage entre qualité de service et coût logistique. C'est sans doute à travers l'action sur les coûts que les pouvoirs publics ont le plus de chance de pouvoir influencer les décisions des entreprises.

La réflexion sur l'espace logistique et le rôle des pouvoirs publics est souvent abordée de manière simpliste, sur le mode de l'incantation ou de la conviction, et non selon une approche scientifique qui implique un minimum de doute et d'argumentation.

Ainsi concernant l'exemple du rapprochement des plates-formes logistiques du cœur des agglomérations

- Il y a affirmation de la nécessité de rapprochement... mais personne n'a jamais démontré que l'intérêt collectif serait amélioré (même si cela paraît vraisemblable), ou

simplement listé et évalué les avantages et les inconvénients... comme si ceux-ci n'existaient pas !

- Les moyens d'atteindre ce résultat n'ont jamais été très sérieusement étudiés. D'où des propositions ponctuelles, mais qui ne semblent pas à la hauteur des enjeux, laissant de côté la question fondamentale : quel est l'importance du différentiel de valeur foncière, et qui le prendra en charge ?

« Le point de vue de la DATAR »

Pascal MIGNEREY, conseiller pour le développement durable, les transports et la métropole

Il faut rappeler le lien étroit qui unit développement des métropoles et logistique : la logistique est un instrument essentiel de l'action polarisatrice des métropoles ; une métropole attractive est une métropole fluide ; d'où l'intérêt de plans de logistique urbaine, les PLU !

On peut également évoqué l'émergence de grandes zones couplant logistique et transport : ainsi les zones portuaires, dont l'effet d'entraînement sur leur environnement devient prépondérant.

La logistique contribue à la dynamisation des zones fragiles : il y a là un enjeu économique d'une part, mais également un enjeu social, puisque la logistique recourt pour partie à une main d'oeuvre faiblement qualifiée, ce qui n'est pas si fréquent.

Plus globalement, la logistique est un facteur de compétitivité globale, à l'échelle du territoire national et de son attractivité ; un atout distinctif (à l'aune de l'efficacité des plates-formes existantes, des savoir-faire des opérateurs...), auquel l'action de la DATAR et l'Agence française pour les investissements internationaux (AFII) contribuent. La logistique est ainsi l'objet de toutes les attentions de la DATAR, qui va engager des travaux avec la DGITM sur les ports maritimes et fluviaux notamment, ainsi que sur la logistique urbaine.

Dans la suite des travaux de Michel Savy, et de Philippe Duong, ici présenté, nous devons nous interroger sur l'intérêt de réfléchir à un grand « schéma directeur des implantations logistiques en France ». D'ores et déjà, dans la démarche prospective récemment initiée par la DATAR, "Territoires 2040", figure une thématique sur "Les portes d'entrées de la France et les systèmes territoriaux des grands flux", confiée à Nadine Cattan, qui donnera toute sa place à la réflexion prospective logistique.

En conclusion de ce séminaire,

Laurent TAPADINHAS (Chef du service de l'administration générale et de la stratégie – Dgitm, Meeddm) remercie, au nom de Daniel BURSAUX, directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, conjointement avec ses collègues du ministère de l'Economie, les participants d'avoir été nombreux à affronter la neige et les problèmes de transport pour ce premier séminaire logistique du Pipame.

Il a rappelle les principaux enseignements des interventions de ce séminaire, avant de donner rendez-vous aux participants au prochain séminaire Pipame en 2010, mais aussi, à une plus brève échéance, sur le stand du Meeddm) pendant la semaine internationale des transports et de la logistique (SITL) qui se tiendra du 23 au 26 mars 2010.