

Décarboner le Fret

20 mai 2021

Atelier 3 : Accompagner les évolutions des autres secteurs de l'économie

Ce compte rendu est établi par The Shift Project et n'engage pas les participants.

Pilote : Aurélien Bigo, Chercheur sur la transition énergétique des transports, Chaire Energie et Prospérité / ADEME
Scribe : Nolwenn Brossier, Chargée de projet « Fret » au *Shift Project*, Vinciane Martin, Chargée de projet « Emploi & Finance » au *Shift Project*, Corentin Riet, Chargé de projet « Résilience des Territoires » au *Shift Project*

I. Quelles évolutions des différents secteurs économiques attendre dans un monde en transition ?

Facteur d'évolution à la hausse (+) ou à la baisse (-) de la demande de transport en France d'ici 2050

	Agri-alim	Industrie	Construction	Produits manufacturés
Volumes		baisse pétrole (-)	Construction neuve (-)	Eco fonctionnalité; qualité; éco circulaire (-)
Distances	Un secteur qui peut être le plus local (-)	relocalisation industrie (-)		
Longueur des chaînes logistiques	Circuits courts (-)			Reverse logistics (+)
Report modal		Fer/fluvial/ maritime/cyclo (+)	Fer/fluvial (+)	Fer/fluvial (+)

1. L'évolution des volumes transportés : réduire la production

Les perspectives de sobriété ne font pas l'unanimité au sein des participants, qui constatent au contraire une tendance à une croissance des volumes produits et transportés, notamment issus de l'industrie manufacturière. Un des participants suggère que des contraintes légales seraient nécessaires pour tendre vers une réduction des volumes produits.

Tous les participants s'accordent sur le besoin de produire des produits de meilleure qualité et de lutter contre l'obsolescence programmée pour réduire les volumes de production, notamment grâce à l'évolution des business models vers **l'économie de la fonctionnalité** (vente d'un service plutôt que d'un bien, favorisant ainsi la longévité et la remise en état des produits). Or l'économie de la fonctionnalité requiert la mise en place de réseaux de *reverse*

logistics (logistique de retours), qui n'existent pas actuellement et pourraient en réalité **augmenter les flux logistiques** malgré la réduction des volumes produits.

2. La réduction des distances

La **relocalisation** de la production est un sujet central dans la réduction des distances parcourues par les marchandises, dans tous les secteurs concernés et plus particulièrement dans les secteurs où les capacités de production existent en France. Elle doit être organisée de manière à ce que la localisation des sites logistiques et industriels équilibre les flux de marchandises, pour éviter les retours à vide et ainsi optimiser les trajets.

3. La longueur des chaînes logistiques

Dans le secteur agriculture-alimentation, les **circuits courts** permettent de réduire les chaînes logistiques.

4. Report modal

La valeur des marchandises est un élément déterminant dans la possibilité d'un report modal. L'objectif des entreprises est de minimiser la valeur du capital immobilisé : moins elles valent chères, plus elles peuvent être « immobilisées » et sont susceptibles d'emprunter le train ou le fluvial. Une inflexion législative pourrait jouer un rôle déterminant dans ce contexte afin de bousculer la logique des acteurs économiques.

II. Quels seront les impacts de ces évolutions sur les activités du fret et sur l'emploi dans ce secteur ?

Il y a un enjeu de valorisation des emplois dans la logistique, avec des métiers très manuels, difficilement automatisés et ingrats, qui conduisent à des difficultés de recrutement par exemple pour les conducteurs, les manutentionnaires, la livraison urbaine... En règle générale, ce sont les emplois du dernier kilomètre, en particulier ceux de l'entreposage et de la livraison urbaine, qui sont les plus difficiles et les moins valorisés. Ce sont également sur eux que reposent le plus les risques d'ubérisation. Les participants suggèrent qu'une revalorisation, au moins financière, serait nécessaire ; et soulignent que le coût des prestations logistiques indiquées sont souvent de valeur nulle, par exemple dans les abonnements premium. Pour lutter contre l'ubérisation, ils mettent en avant le besoin de protection sociale et la responsabilité des entreprises qui souhaiteraient investir dans le lien avec les clients (en faisant le parallèle entre un service de livraison et un accueil dans des boutiques physiques). Ici encore la valeur des marchandises transportées est déterminante : plus celle-ci est faible, moins la plus-value du transporteur est importante, impactant négativement la qualité du service et les salaires.

À l'inverse, les emplois qui s'appuient sur les nouvelles technologies et les emplois du report modal – vers le fluvial, le ferroviaire, et même le vélo s'il s'agit d'emplois salariés – sont plutôt valorisants et mieux rémunérés, avec un lieu de travail fixe et peu de contraintes horaires. Il n'y a donc pas de problème de recrutement pour ces postes (par exemple pour les postes de grutier).