

## **PLATEFORMES LOGISTIQUES POST-COVID-19 : PERSPECTIVES ET OPPORTUNITÉS**

Isabel Velasco Ortiz. Présidente d'EUROPLATFORMS EEIG (Association européenne des plateformes logistiques)

Les spéculations sur l'impact de la crise du coronavirus sur l'activité économique sont nombreuses, mais dans le secteur des transports et de la logistique, il est de plus en plus évident que ses conséquences ne se limiteront pas aux changements de processus et d'opérations.

L'incertitude prévaut et il est difficile d'homogénéiser les différentes situations dans chaque pays, car les mesures prises par les gouvernements respectifs ont un impact majeur tant sur la mobilité des personnes et des biens que sur la situation économique.

Du côté d'Europlatforms, une fédération d'associations nationales de plateformes logistiques à l'échelle européenne qui fournit des services depuis plus de 25 ans, nous sommes convaincus que la configuration des chaînes d'approvisionnement ne peut se concevoir aujourd'hui sans les plateformes logistiques, qui jouent déjà un rôle clé une fois que ces chaînes logistiques ont évolué vers des chaînes logistiques intermodales.

Notre rôle est de valoriser le profil et l'importance des centres logistiques au sein des institutions européennes afin qu'ils soient perçus comme un centre principal d'activités liées au transport et à la logistique. C'est une évidence, sans chaîne d'approvisionnement, pas de développement économique. C'est aussi simple que cela. Les plateformes logistiques ajoutent de la valeur et offrent des services. Elles sont également réparties dans les corridors européens. La Commission européenne parle toujours de cohésion européenne et les centres logistiques en sont un bon exemple.

En ce qui concerne le réseau européen de transport (RTE-T), les plateformes logistiques servent à générer du fret pour les corridors de fret européens, à intégrer du fret à travers l'Europe et à relier les différents corridors de fret européens.

Actuellement, les centres existants et les nouveaux centres qui peuvent être développés ont la capacité de répondre aux besoins changeants du secteur logistique qui exige d'excellentes mesures de connectivité dans une infrastructure de qualité et fiable.

### **Les défis de demain... qui sont déjà à notre porte**

#### **1. Diversification des fournisseurs**

- Développement de l'industrie locale : la crise a mis en évidence la dépendance des industries européennes vis-à-vis des marchés asiatiques. Par conséquent, divers professionnels du secteur ont modifié leurs flux logistiques pour réduire la dépendance à l'égard des pays tiers, en particulier sur

le continent asiatique, et revenir à une production locale, avec pour effet de stimuler l'économie locale, l'emploi et l'évolution des moyens de transport.

- Des systèmes d'approvisionnement alternatifs et de production localisée basés sur l'impression 3D voient le jour, ce qui pourrait entraîner une baisse de la dépendance à l'égard des fournisseurs asiatiques.
- Un examen du rôle des stocks pourrait conduire à la réévaluation des politiques de flux tendu.
- Il est encore un peu tôt pour identifier les pays qui bénéficieront de cette diversification de la chaîne d'approvisionnement, mais ceux qui investissent déjà dans de nouvelles infrastructures et offrent de plus grandes facilités à l'installation d'industriels pourraient bénéficier de la plupart des relocalisations. Les entreprises souhaitent la reprise d'une activité industrielle accrue en Europe.
- Ce scénario hypothétique de démondialisation pourrait avoir deux effets : un changement de stratégie des entreprises et une moindre efficacité avec pour conséquence une augmentation des coûts. Les coûts seront inévitablement supportés par le consommateur final. Mais il s'agit d'un phénomène que nous devons accepter et que l'on ne peut laisser se propager dans les chaînes d'approvisionnement mondiales. Les entreprises pourraient abandonner les modèles de flux tendu pour adopter des modèles plus sûrs. Des niveaux de stock plus élevés impliquent un besoin accru de navires pour stocker et distribuer plus efficacement.
- Ces circonstances, ainsi que la sensibilisation accrue à l'environnement des habitudes de consommation et l'impact des transports sur la qualité de l'air, semblent également avoir un impact sur le renforcement du commerce local, en diminuant les achats dans les pays tiers.

## **2. Mobilité durable**

Les directives définies dans le Pacte vert doivent être prises en compte, ce qui nous amène au concept de logistique verte, c'est-à-dire à tous les efforts visant à mesurer et à réduire l'impact environnemental de l'activité logistique, notamment le contrôle de l'empreinte carbone. Le Pacte vert a été officialisé en décembre 2019 par l'UE et la feuille de route est actuellement étudiée pour les années à venir. Plus spécifiquement, le secteur des transports est concerné par des propositions législatives et des changements qui accéléreront la transition vers une mobilité durable et intelligente. L'objectif principal est de réduire les émissions de 90 % d'ici 2050.

Ces politiques reflètent également un intérêt pour le transfert du volume du transport routier de marchandises vers le chemin de fer et les voies navigables intérieures.

Le transfert des marchandises vers le chemin de fer doit se poursuivre si nous voulons atteindre l'objectif de réduction des émissions et exporter vers le continent européen dans les mêmes conditions que nos concurrents occidentaux, qui s'appuient sur la ligne ferroviaire chinoise, la Route de la soie. Pour ce faire, tous les acteurs du secteur ferroviaire, notamment les administrations et les entités publiques compétentes en la matière, doivent changer d'état d'esprit, d'une part, pour chercher à passer de la

« traction au transport », et d'autre part, pour développer un partenariat loyal avec les entreprises de transport routier, celles qui transportent actuellement la plupart des marchandises en Europe, à l'importation comme à l'exportation.

En outre, aujourd'hui, les plateformes logistiques développent déjà des politiques actives pour le développement d'une mobilité durable et respectueuse de l'environnement en optimisant les opérations de transport à courte distance, en renforçant le trafic ferroviaire intermodal à longue distance et en intégrant la structure urbaine et le transport public de passagers.

La coopération entre les différents moyens de transport est fondamentale pour les plateformes logistiques permettant un développement durable pour tous les opérateurs de transport et de logistique.

Les plateformes logistiques sont essentielles dans un système de transport durable, car elles facilitent le développement et la coopération entre les différents moyens de transport (chemin de fer, route, avion et bateau) afin de réduire les temps de transit, de diminuer les coûts et d'augmenter le volume de marchandises transportées, ce qui accroît l'efficacité globale du transport en favorisant les grands corridors de transport de marchandises.

### **3. Distribution urbaine de marchandises**

L'essor de l'e-commerce et l'intégration des achats en ligne par de nouveaux segments importants de la population ont fait progresser le développement de 5 ans. Et ce phénomène est appelé à durer.

La consommation dans les centres urbains est en hausse. Les opérateurs logistiques devront trouver le bon équilibre pour être efficaces dans ce qu'on appelle le « dernier kilomètre » afin de satisfaire les clients avec des coûts de livraison compétitifs. La logistique inverse, les entrepôts intelligents et robotisés, la séparation des entrepôts de proximité et de demi-rotation liés à de grands centres logistiques hyperconnectés reviennent en force.

Cette croissance de l'e-commerce va stimuler la demande de nouveaux espaces logistiques, et ce de deux manières : d'une part, le besoin de grands espaces logistiques et de plateformes de stockage dans des lieux éloignés des grandes villes va augmenter, tout comme le besoin en navires de transbordement du dernier kilomètre à forte rotation, situés à 5, 10 ou 15 kilomètres des grandes villes.

Ce type de navigation est essentiel pour le développement de la distribution urbaine en raison de son opérativité, de son agilité et de sa contribution à la gestion des villes. Dans le même ordre d'idées, les besoins liés à la logistique inverse ne peuvent être oubliés. La gestion des retours est également un défi découlant de la croissance de l'e-commerce et nécessitera également une expansion des surfaces logistiques.

Le développement de plateformes urbaines de distribution, perçues comme un réseau d'e-systèmes pour gérer la livraison de marchandises sur ces plateformes urbaines de distribution dans les centres-villes, semble imparable.

Ce phénomène transformera totalement le scénario des trois types de surfaces logistiques dans les grandes villes et les typologies des navires logistiques et de tous les types d'entrepôts : à faible rotation, régionaux, à forte rotation, capillaires et de distribution urbaine.

C'est pourquoi les parcs logistiques liés à la consommation traditionnelle, ceux liés à l'e-commerce et maintenant aussi ceux liés à cette nouvelle distribution urbaine dans les grandes villes, devront changer. Les entrepôts tendront à être polyvalents pour une faible rotation et une forte rotation, en évitant les processus intermédiaires qui augmentent les coûts et les délais, en produisant un flux entre les grands magasins éloignés des centres-villes en raison de leurs faibles coûts, de leur plus grande accessibilité, etc. et sur de grandes surfaces, avec des plateformes de distribution urbaine au centre des villes.

L'introduction de nouvelles mesures visant à améliorer la distribution urbaine de marchandises est complexe, principalement en raison de la multiplicité des acteurs et des secteurs impliqués au-delà de l'e-commerce. Par conséquent, la collaboration entre le secteur privé et le secteur public s'avère essentielle pour développer des solutions potentielles.

Les centres de transport et de logistique, publics ou privés, jouent un rôle important dans la définition de ce nouvel écosystème, et nous devons collaborer pour mettre en œuvre ces nouveaux modèles de distribution et de transport. Les administrations publiques doivent établir de nouvelles réglementations visant à garantir la mobilité et la durabilité, et les promoteurs de centres logistiques doivent fournir les infrastructures nécessaires. Pour obtenir les meilleurs résultats, le processus doit être réalisé dans une approche d'intégration.

Dans ce contexte, les centres logistiques jouent un double rôle : ils sont intégrés aux plans et aux programmes de planification territoriale des villes et des métropoles en raison des facteurs externes positifs qu'ils génèrent. En facilitant la distribution centralisée, ils réduisent le nombre de véhicules des flottes et raccourcissent le trajet des véhicules, ce qui permet de décongestionner les réseaux routiers urbains, et donc d'atténuer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Ils intègrent également l'industrie immobilière.

#### **4. Transformation numérique de la logistique (BIG DATA)**

La numérisation implique l'échange de données entre les différents acteurs du secteur des transports pour ajuster l'offre et la demande en temps réel, ce qui conduit à une utilisation plus efficace des ressources. La numérisation peut aider à créer un système de transport véritablement multimodal qui combine tous les moyens de transport en un seul service de mobilité efficace.

Une condition préalable à la transformation numérique est la formation continue qui intègre de nouvelles compétences telles que l'automatisation du stockage, la technique d'optimisation des stocks, etc. La formation sera essentielle et, dans les années à venir, tant dans le secteur de la logistique que dans celui des transports, les postes liés à la satisfaction du client et à la personnalisation seront très recherchés.

La transformation numérique va entraîner la nécessité de professionnaliser davantage les ressources humaines travaillant dans les processus commerciaux logistiques, là où aujourd'hui il y a encore un grand nombre de professionnels qui doivent s'adapter à cet environnement numérique.

Toutes les entreprises auront besoin de professionnels possédant un mélange de compétences et de connaissances qu'il n'est pas si facile de trouver actuellement. La logistique et la technologie sont certainement des secteurs générateurs d'emplois, et nous devons également nous y préparer.

Le professionnel de la logistique doit être :

- **Multidisciplinaire** : la logistique a été divisée en domaines de connaissances pointus avec une technologie spécifique, mais l'avenir sera marqué par un professionnel plus polyvalent ayant une connaissance de tous les domaines de la chaîne d'approvisionnement, capable de s'adapter aux différentes situations qui peuvent se présenter et de prendre les bonnes décisions en cas de difficultés en ayant une vision plus globale de tous les processus.
- **Numérique** : il doit être capable d'utiliser différents outils, notamment des logiciels de gestion et des simulateurs de processus afin d'anticiper les différentes situations découlant des marchés. Un autre aspect intéressant du professionnel de la logistique sera de discerner si une technologie proposée à l'entreprise est nécessaire à l'organisation sur le plan opérationnel et si elle est également économiquement rentable.
- **Flexible** : il doit être capable de s'adapter rapidement aux changements radicaux que peuvent subir les chaînes d'approvisionnement, et doté d'une forte capacité à prendre des décisions en temps réel pour ajuster les procédures de travail dans les différents processus opérationnels sous son commandement.

### **D'où la nécessité de disposer de plateformes plus efficaces**

Par conséquent, aujourd'hui plus que jamais, les développeurs de ces infrastructures doivent être en mesure de mettre au point des plateformes qui répondent à ces nouvelles exigences, afin de garder une longueur d'avance.

L'infrastructure détermine la mobilité. Aucun changement fondamental dans les transports ne sera possible s'il n'est pas soutenu par un réseau adéquat, plus efficace et intelligent. À l'échelle mondiale, les investissements dans les infrastructures de transport ont un impact positif sur la croissance économique, créent de la richesse et des emplois, et augmentent les échanges, l'accessibilité géographique et la mobilité.

Le changement doit être planifié de manière à optimiser l'impact sur la croissance économique et à limiter l'impact négatif sur l'environnement.

La pandémie actuelle a au moins eu un impact positif sur la visibilité du secteur des transports et la prise de conscience de ce que ce secteur représente pour l'économie.

C'est pourquoi je voudrais exprimer ma reconnaissance et remercier tous les professionnels des secteurs de la logistique et des transports qui ont assuré l'approvisionnement des marchandises en général et des produits médicaux et alimentaires en particulier, qui ont garanti l'approvisionnement pendant cette terrible situation provoquée par la pandémie.

Il s'agit d'une crise qui finira sûrement un jour et ne manquera pas de nous apprendre de précieuses leçons de vie personnelles et professionnelles. Je voudrais souligner l'une de ces leçons de vie, la perspective du travail collaboratif.

Les plateformes logistiques sont un élément proactif du système de transport, œuvrant pour permettre aux entreprises d'accroître leur compétitivité.

Les plateformes logistiques sont mises en place et prêtes à tirer le meilleur parti de toute évolution et de tout changement dans le secteur au niveau mondial.