



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
RESTREINTE

Document de séance No. 12 (2006)  
29 septembre 2006

FRANÇAIS SEULEMENT

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE-ONU sur le transport intermodal et la logistique  
Paris, 3 et 4 octobre 2006

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE-ONU  
Quarante-sixième session  
Paris, 4 octobre 2006  
Point 3 de l'ordre du jour

**FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL**

Transmis par le Gouvernement de la France

**LOGISTIQUE ET TRANSPORT**

Le Gouvernement français a décidé de mettre en place en 2006 sous l'égide du Ministère de l'Industrie, un pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (PIPAME), qui a retenu parmi les secteurs en forte évolution prévisible celui de la logistique et des transports..

Les premiers échanges, mené par le Ministère des Transports, sur les sujets de préoccupation des divers départements ministériels en ce qui concerne l'évolution du secteur de la logistique et du transport ont permis de mieux sérier les questions auxquelles le pôle interministériel devrait pouvoir répondre dans ce domaine et de fixer un plan de travail.

### LE CHAMP DE LA REFLEXION

Le secteur de la logistique est vaste et recouvre des différences importantes qui méritent une certaine segmentation de la réflexion. Il est donc prévu de distinguer :

1. la logistique d'approvisionnement (« amont »), de la logistique de distribution (« aval ») ;
2. les grands flux mondiaux et européens, des activités à cadre national, régional, voire au niveau d'une agglomération (logistique urbaine) ;
3. les prestataires logistiques (pour compte d'autrui), des chargeurs internalisant leur logistique ;
4. les installations logistiques isolées, souvent mono-client, des zones logistiques suburbaines.

Il importe pour cela de connaître les données caractéristiques associées à ces catégories : volumes d'activité, emplois, évolutions passées dans le temps et dans l'espace.

Il sera également nécessaire de relier ces grandeurs et ces évolutions d'activités aux tendances macro-économiques établies et aussi aux évolutions tendanciennes de contexte (demande de transport, par mode et par nature et conditionnement de marchandises, offre d'infrastructures de transport, projections 2025, etc.).

La fourniture de données statistiques et économiques adaptées est donc nécessaire au cadrage et à l'appréhension des secteurs de la logistique et du transport.

### LES QUESTIONS A CONSIDERER

L'objectif étant d'anticiper les évolutions et les besoins à 5 ans de ce secteur.

Il s'agit de caractériser la sensibilité d'un secteur (secteur ou métier ou sous-ensemble ayant des caractéristiques éventuellement régionales) soit prestataire de logistique, soit consommateur de logistique (soit même fournisseur de biens ou services en direction de la logistique, ... comme les transports).

Il faudrait pouvoir apprécier la capacité d'évolution des acteurs de la logistique et du transport, en prenant en compte divers paramètres déterminants : démographie des entreprises concernées, concentration, disparition et apparition de certaines d'entre elles (y compris les nouveaux métiers), déplacement géographique des flux et des implantations, nouveaux profils des salariés, tendance lourde ou non à l'externalisation, etc.

Il conviendra notamment de différencier les adaptations progressives prévisibles des mutations « significatives » pouvant compromettre la capacité d'évolution de certains acteurs à un horizon donné, qui peut être de l'ordre de 5 ans mais peut aussi s'avérer plus rapide ou au contraire plus lointain.

L'étude de cas concrets et bien typés devrait permettre d'appréhender directement ces enjeux sans rester au stade des généralités. Il est suggéré de se focaliser géographiquement :

5. sur une grande zone portuaire
6. sur un hub terrestre
7. dans un grand corridor de transit européen
8. dans une région orpheline

Quelques cas sectoriels pourraient être retenus. L'étude de ces cas mobiliserait les administrations concernées et également les acteurs socio-économiques ou leur représentants. Elle aboutirait à produire une note de quelques pages par cas, qui résume la problématique, met en évidence le degré d'évolutivité de certains aspects des activités et en déduit les types de mutation dont il faut s'occuper plus particulièrement et ceux qui semblent plus improbables ou plus lointains.

### LES ACTIONS POSSIBLES DE L'ÉTAT

Les éléments prospectifs macro-économiques et sectoriels, croisés avec les études spécifiques de cas typés, devraient alimenter la réflexion interministérielle sur les marges de manœuvre de l'État dans ce secteur et sur les mesures envisageables. Il conviendrait alors de distinguer les actions de l'État :

- accompagnateur des mutations, facilitateur des évolutions souhaitables des acteurs économiques ;
- interpellateur, « éclaireur » prospectif, organisateur du débat économique, voire social ;
- acteur des mutations, décideur avec des objectifs généraux, incitateur de développements et d'actions d'innovation.

La réflexion devra prendre notamment en compte l'ampleur de l'impact recherché : national ou local, majeur ou secondaire, urgent ou étalé dans le temps.

A cet égard, un aspect important de la crédibilité de la démarche est d'évaluer le délai de prise d'effet des mesures envisagées par rapport à la vitesse des mutations identifiées.

En outre, dans le cas spécifique du secteur du transport routier de marchandises, la compatibilité des objectifs recherchés de l'État devra être examinée particulièrement. En effet, lorsqu'il s'agit de soumettre cette activité à des contraintes (de temps de travail, de performance environnementale, de taxation) au nom de la compétitivité des autres modes de transport de marchandises et du développement durable, il importe cependant de ne pas obérer l'efficacité économique essentielle du transport routier, notamment par sa souplesse et la finesse de la desserte qu'il est souvent seul à offrir dans la chaîne logistique, tout en soutenant la compétitivité du pavillon français dans un contexte très ouvert et très concurrentiel, alors que le transport routier représente en France environ 35 000 entreprises françaises qui font travailler près 340 000 personnes.

A cet égard comme à titre plus général, la réflexion à mener devra évidemment prendre en compte la dimension européenne, particulièrement pertinente dans le secteur de la logistique et des transports, pour distinguer notamment les marges de manœuvre de l'État par rapport aux compétences et aux actions d'harmonisation de l'Union européenne.

### LE PLAN DE TRAVAIL

- Recueillir les données économétriques concernant l'activité (si possible segmentée) de ce secteur;
- Préciser les études de cas concrets et typés à entreprendre et les parties prenantes à solliciter;
- Définir les rôles de chacun, les organismes à saisir, les données à recueillir.

-----