

Contexte général de la logistique en France

Compléments aux travaux menés par la Section thématique Logistique et *Supply Chain*

Préambule

Les travaux menés depuis l'automne 2013 par la Section Thématique logistique et *Supply Chain* relèvent essentiellement des recommandations susceptibles d'être transmises aux pouvoirs publics en vue **d'exploiter les gisements de création de valeur et d'emplois les plus prometteurs pour l'économie française**. En particulier, cette réflexion relève principalement d'une promotion des bonnes pratiques en logistique et d'un renforcement sensible de la performance logistique des entreprises, notamment au moyen d'une actualisation de la **définition des métiers** et d'une meilleure **reconnaissance des compétences** insuffisamment représentées dans les entreprises, les privant d'un potentiel de retour rapide sur l'investissement réalisé.

Toutefois, cette réflexion ne peut s'affranchir des autres constats formulés par les professionnels des secteurs du transport et de la distribution physique. A cet effet, les éléments suivants proposent un rappel des principales difficultés identifiées et des risques repérés dans le domaine très concurrentiel de l'acheminement physique des marchandises, un domaine principalement réalisé par des opérateurs pour le compte d'autrui (prestations de service).

Dans son acception globale, la logistique peut être abordée par deux dimensions indissociables : une dimension infrastructurelle (plateformes et réseaux de transport) et une dimension servicielle se juxtaposant aux infrastructures. Tout au long de la *supply chain*, il y a toujours une étape effectuée par un prestataire du transport et de la logistique. Parmi les atouts des professionnels organisateurs de transport et prestataires d'opérations logistiques, on notera l'**agilité** et la **capacité d'adaptation** aux évolutions du commerce international, en dépit des variations du cadre réglementaire sur le plan national, communautaire et international, variations qui altèrent sensiblement cette capacité.

I La logistique, un enjeu majeur de création de valeur

« Le terme logistique est largement usité mais dans des sens et des définitions très divers. Dans la vie courante des particuliers comme des entreprises, la logistique renvoie à l'organisation, à la mise en place des flux de biens. Récemment, avec le développement considérable de l'économie des échanges, la logistique a été et est encore très fréquemment (et improprement) assimilée au transport, auquel on associe le stockage et la gestion des entrepôts. C'est d'ailleurs cette dimension, la plus visible sur les territoires, qui est privilégiée par les collectivités en charge de son aménagement et de son développement.

Mais avant d'être un objet d'aménagement du territoire, la logistique est une composante essentielle de l'organisation, de la gestion et de la stratégie des entreprises, qui a pour objectif de mettre en place l'ensemble des moyens nécessaires à la réalisation d'un produit ou d'un service et à sa commercialisation. »

Source : « La logistique en France - indicateurs territoriaux »¹ - Septembre 2009

La logistique désigne simultanément une **filière économique**, incluant des activités et des prestations, ainsi qu'une **fonction transverse** dans les entreprises ; cette fonction s'adresse à toutes les entreprises, quelle que soit leur taille et leur secteur (industrie, commerce et services). S'agissant de la locution *Supply Chain*, elle désigne la **chaîne de l'offre** (et pas uniquement la chaîne d'approvisionnement) dont la bonne gestion permet de répondre efficacement à une demande.

¹ Étude prospective du Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (PIPAME)
<http://www.dgcis.gouv.fr/etudes-et-statistiques/la-logistique-france-indicateurs-territoriaux-septembre-2009>

II La situation de la logistique en France

A. La logistique à travers le classement mondial *Logistics Performance Index*² (LPI)

Actuellement en 13^{ème} position de ce classement, la France devrait avoir pour ambition de figurer parmi les tout premiers pays mondiaux en termes de performance logistique.

Les données de l'indice LPI sont tirées des enquêtes réalisées par la **Banque mondiale** en partenariat avec des institutions universitaires et internationales ainsi que des sociétés privées et des personnes actives sur le marché de la logistique internationale. S'agissant du plus récent classement disponible (2014), la France atteint la 13^{ème} position.

L'indice de performance de la logistique reflète les perceptions relatives à la logistique d'un pays, basées sur :

- l'efficacité des processus de dédouanement ;
- la qualité des infrastructures commerciales ;
- la qualité des infrastructures de transports connexes ;
- la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels ;
- la qualité des services d'infrastructure ;
- la capacité de suivi et de traçabilité des consignations ;
- la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent à destination dans les délais prévus.

En outre, la Commission européenne a publié en avril 2014 son premier classement sur la performance des États membres en termes de transport de passagers et de fret, infrastructures et logistique. La France arrive en 10^{ème} position de ce classement³. **Un meilleur classement dans le domaine de la logistique est de nature à mieux valoriser les atouts de la France et à contribuer à l'attractivité des investissements étrangers.** L'une des stratégies pourrait déboucher sur un plan d'actions visant à progresser sensiblement sur un domaine donné, qui présente une importante source de progrès dans le classement.

B. L'importance de la performance du système de transport en France dans la chaîne logistique globale

Le transport de marchandises présente une situation contrastée et des évolutions différentes selon le mode d'acheminement employé, tandis que les fluctuations se déroulent sur fond de tensions sur l'emploi.

Selon les chiffres fournis par le Commissariat général au développement durable (CGDD), le marché transport-logistique en France apparaît contrasté :

La situation du **fret ferroviaire** est caractérisée par une **baisse tendancielle des flux nationaux**, optiquement compensée par les flux internationaux (+ 14 %), en sortie notamment (+ 18,7 %) tandis que la hausse des entrées et du transit est légèrement supérieure à 10 %. Ces éléments positifs compensent le repli de 1,5 % au plan national et débouchent sur une progression résiduelle de +3,3 % (en tonnes-kilomètres).

Le fret acheminé par voie d'eau a progressé de 1 % entre 2012 et 2013, passant de 7,2 à 7,9 Mds de t.km grâce notamment aux filières charbon et métallurgie et à la bonne performance des bassins de la Moselle et du Rhin. Les prestations du trafic intérieur restent stables (+ 0,1 % en t.km), tandis que le trafic international a enregistré une croissance + 2,7 % en t.km, en grande partie grâce aux importations.

Les activités cargo dans les aéroports français ont enregistré un net retrait en 2013. Concentrant l'essentiel des trafics, les places franciliennes ont chuté de 5 % à fin juillet 2013 tandis que les tonnages des principaux aéroports de province s'apprécient de 3,9 % au premier semestre 2013.

² Source : <http://www.worldbank.org/lpi>

³ Source : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-277_fr.htm

Quant au **mode routier**, après une baisse de 3,9 % au premier trimestre 2013, les tonnes-kilomètres produites dans la filière ont reculé de 0,9 % au deuxième trimestre. Le transport pour compte d'autrui représente plus de 80 % de l'activité.

C. Importance du transport et de la logistique dans le marché de l'emploi

Le secteur transport-logistique consolide les transports routiers, ferroviaires, fluviaux, aériens et maritimes, l'entreposage et les services auxiliaires aux transports, les activités de poste et de courrier. Selon le recensement du CGDD, le secteur transport-logistique emploie 1.345.000 emplois en France (données juin 2013) et près de 1,4 million en incluant les intérimaires. Hors intérim (en baisse de 3,7 %), ce chiffre est stable depuis un an.

Selon les données publiées par Pôle emploi, on dénombre 567.000 demandeurs d'emplois dans la filière. L'indicateur de tension⁴ du marché du travail "Transport et Logistique" s'établit à 33 %, en baisse de 4 points sur un an. Par ailleurs, sur la période 2006-2013, le taux de défaillance des entreprises du transport routier de marchandises s'est élevé en moyenne à 3,4 % contre 0,9 % pour les autres secteurs.

III Principales difficultés identifiées en lien avec le secteur transport et logistique en France

Chacune des thématiques correspondant aux difficultés évoquées dans ce chapitre pourra déboucher sur un diagnostic circonstancié du sujet, réalisé en liaison avec les parties prenantes de la concertation. Dans les cas où l'adhérence de certains sujets est actuellement plus éloignée des premières recommandations formulées par la section thématique logistique et *Supply Chain*, une attention particulière concernera les échanges d'information avec les représentants des instances concernées, notamment dans le cadre de la préparation de la Conférence nationale sur la logistique.

Complexité de la réglementation fiscale

En premier lieu, il convient d'évoquer le message régulièrement relayé par les associations professionnelles concernant une **complexité croissante du droit applicable** et parfois les témoignages d'un phénomène de « sur-réglementation ». Ponctuellement, des évolutions aménagent ou rétablissent des situations difficiles plus favorables à la relocalisation d'activités logistiques effectuées en France, en compétition avec les autres places logistiques, notamment en Europe. A titre d'exemple pour illustrer certains aménagements locaux, l'assouplissement récent du règlement local du Grand Port maritime de Marseille pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses à l'intérieur de l'enceinte portuaire permettra de répondre aux exigences de la clientèle tout en restant en conformité avec la réglementation nationale (Code des transports), internationale et européenne (directive *Hazmat 98/55/CE*).

A cet effet, un recensement systématique (« *screening* ») de ces types de situations est susceptible de contribuer au rétablissement de la place de la France dans l'accueil et le traitement des flux logistiques, en particulier dans les zones portuaires à fort potentiel dans les chaînes logistiques internationales. Des procédures organisationnelles telles l'unicité des ***terminal handling charges***, incluant le mode fluvial, figurent parmi les attentes de certains marchés industriels.

Opérations de dédouanement, visibilité des simplifications proposées aux opérateurs

Par ailleurs, il subsiste un besoin de précisions, de simplification et d'harmonisation de la part de l'administration fiscale et douanière concernant la fiscalité et les régimes applicables lors des dédouanements sur le site France (cela est vrai dans les aéroports, les ports ou bien encore lors des passages en frontière en entrée ou sortie d'Europe et cela concerne en particulier le **régime fiscal suspensif de TVA** pour certaines opérations à l'importation ou à l'exportation. En outre, une centralisation et un aménagement des contrôles douaniers et phyto sanitaires permettraient de « récupérer » des flux de marchandises : Une harmonisation européenne de la définition des infractions douanières, des pénalités appliquées, des processus des contrôles des normes permettraient d'accueillir davantage d'entreprises étrangères et de rapatrier des flux qui ont

⁴ Nombre de nouvelles offres pour 100 nouvelles demandes ; la diminution de cet indicateur traduit une dégradation du marché du travail d'un secteur.

quitté la France. On citera plusieurs travaux actuellement réalisés en liaison avec les directions d'administration centrale et les organisations professionnelles concernées (notamment Budget, Commerce extérieur, Douanes et droits indirects).

En outre, la **généralisation de la taxe au tonnage** pour les flux maritimes de marchandises constitue une piste intéressante, comme l'indique le rapport du député Arnaud Leroy sur la compétitivité des services et transports maritimes.

Simplification pour construire et exploiter un nouvel entrepôt

La **complexité de la réglementation fiscale française** ainsi que les exigences importantes en matière de sécurité du personnel et de protection des zones alentours sont également de nature à freiner certains investissements logistiques. La superposition de plusieurs cadres fiscaux réduit la compréhension de la **rentabilité nette des projets portés par des investisseurs étrangers** : fiscalité lors de la construction, fiscalité environnementale, fiscalité d'exploitation, etc.

En outre, contrairement aux « *hinterlands* » des autres grands ports européens (notamment aux Pays-Bas), les zones situées à proximité des ports français réunissent relativement peu d'entreprises dont l'activité concerne directement la **création de valeur** adossée aux biens et aux flux logistiques maritimes en provenance ou amenés à être exportés à partir de ces ports.

Pour ce qui concerne l'aménagement du territoire au profit de la distribution physique, il subsiste une préoccupation relative à la cohérence et la prise en compte des besoins d'implantations en plateformes logistiques et d'interconnexion de ces plateformes.

S'agissant des échanges d'informations et de l'interopérabilité des systèmes entre les entreprises d'une même chaîne logistique, des progrès sont encore possibles car **l'interopérabilité est encore peu développée en France** et son absence génère des coûts, prenant la forme de dépenses ajoutées qui pénalisent les flux transitant par la France. Il convient de préciser que ces échanges d'information « sans couture » concrétisent les stratégies de collaboration pour les filières industrielles, comme cela a été rappelé lors du colloque « le collaboratif industriel » de la journée annuelle AFNET (novembre 2013).

Déploiement et mutualisation des systèmes d'optimisation face à la baisse des lots et la hausse des fréquences

Pour certaines filières, le déploiement des **systèmes d'organisation et d'optimisation du transport** est encore très faible dans les entreprises françaises, notamment dans les PMI et PME, alors que la mise en place de ce type d'outils permet un retour sur investissement rapide, évalué parfois à moins d'un an.

En outre, l'accroissement constant des flux tendus dans les processus logistiques entraînent, d'une part, une baisse de la taille moyenne des lots distribués et, d'autre part, une hausse des fréquences de livraison vers les lieux de consommation et les centres de distribution. Dans cet environnement tendanciel, l'**optimisation** renforcée de l'ensemble transport et logistique devient un enjeu prépondérant, tandis que la **mutualisation** constitue une réponse complémentaire incontournable, dans un contexte d'augmentation significative des flux de livraison aux particuliers issus des achats en ligne (e-commerce⁵) et de la livraison urbaine.

D'autres dossiers préoccupent la filière, incluant le niveau des coûts des prestations de transport et logistique et les relations entre donneurs d'ordre et prestataires, le péage de transit, le cabotage international, les autorisations de circulation pour des méga-camions ou *gigaliners*, la place du fret ferroviaire dans les activités économiques et les territoires.

Les sujets concernant, d'une part, l'instauration en France d'une nouvelle version de l'écotaxe et, d'autre part, les activités très concurrentielles des chauffeurs des pays de l'Est de l'Europe (cabotage international) sont des éléments de forte préoccupation pour les professionnels du transport routier de marchandises en France, tout particulièrement les TPE du transport, compte tenu de l'actuelle **surcapacité structurelle de l'offre** et de la **fragilité économique des opérateurs**, essentiellement due à la faiblesse des marges et à la substituabilité des activités de traction et d'affrètement. Tout particulièrement, les mutations en cours au sein du marché français de la **messagerie** traduisent des difficultés singulières, tant au niveau de l'offre de prestations que de la nature de la demande.

⁵ La France se situe actuellement au 6e rang du commerce en ligne dans le monde (45 Mds€ en 2012, Source FEVAD)