



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>12170</b>	De <b>Mme Marie-Hélène Fabre</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Aude )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > transport de marchandises	<b>Analyse</b> > développement. actions de l'État.
Question publiée au JO le : <b>27/11/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/04/2014</b> page : <b>3247</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b> Date de renouvellement : <b>05/03/2013</b> Date de renouvellement : <b>18/06/2013</b> Date de renouvellement : <b>15/10/2013</b>		

### Texte de la question

Mme Marie-Hélène Fabre alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'absence en France d'un plan logistique national. En effet, suite à l'audition de différents acteurs du domaine des transports et de la logistique le 14 novembre 2012 à la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale, il est apparu qu'une vision trop atomisée présidait en France à la définition de cette politique. Elle lui rappelle que la plupart de ces mêmes acteurs nous ont alertés sur le fait que notre pays était de ce point de vue dans une situation dramatique, la France ne générant que 1 700 conteneurs par milliards d'euros de PIB, contre 4 000 en Allemagne, et 21 000 en Belgique. Ce chiffre, très en-deçà du poids réel de notre économie, traduit une incapacité profonde à s'adapter aux logiques de flux actuelles. Aucune vision cohérente sur l'avènement d'une stratégie intégrée et multimodale n'existe pour le moment dans notre pays, où chaque secteur (aérien, maritime, portuaire, ferroviaire et routier) détermine la sienne en propre. C'est d'autant plus dommageable que ces emplois sont largement non délocalisables. En comparaison, l'articulation très forte entre la politique industrielle des entreprises et les politiques tant des régions et que de l'État central est l'une des forces fondamentales de l'Allemagne et l'une des causes profondes du succès de sa stratégie exportatrice. Pour toutes ces raisons, il lui semble impossible de faire l'impasse sur une refondation complète de notre vision de l'économie des échanges, du transport et de la logistique. Aussi elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour parfaire cet instrument essentiel au maintien de l'activité productive, notamment industrielle, sur notre territoire.

### Texte de la réponse

La logistique est un processus de conception et de gestion de la chaîne d'approvisionnement, regroupant un large spectre d'activités de la fourniture et la gestion de matières premières, la manutention à la livraison aux entrepôts et aux centres de distribution. Elle recouvre, ainsi, les activités de transport, d'entreposage et de gestion des flux d'information et s'intègre à des degrés divers au processus industriel ou de services qu'elle sert. Le chiffre d'affaires du secteur des transports et de l'entreposage (hors voyageurs et transports aériens de fret) est de près de 126,4 milliards d'euros en 2012 dont 43,8 pour le transport routier de marchandises. Ce secteur compte de l'ordre de 46 400 entreprises dont plus de 36 600 dans le transport routier de marchandises. Sur environ 1,2 million de salariés

du secteur tous segments confondus, de l'ordre de 575 000 salariés travaillent pour le fret hors aérien. En 2012, les données provisoires montrent une contraction en volume du transport de marchandises, notamment, du transport de conteneurs et une quasi stagnation du chiffre d'affaires du secteur. De même, le nombre d'entreprises y apparaît relativement stable comme la masse salariale au niveau de l'ensemble du secteur, ces tendances restent à valider avec les données définitives attendues en milieu d'année. Ainsi, le Gouvernement est très sensible aux enjeux de ce secteur à la fois en termes de compétitivité pour l'économie et d'emploi, comme le souligne le rapport Gallois au vu de l'activité industrielle éclatée. Selon le classement réalisé tous les deux ans par la Banque mondiale concernant les performances logistiques de 155 pays, la France conserve en 2012 sa 12<sup>e</sup> place derrière l'Allemagne (4<sup>e</sup>), les Pays Bas (5<sup>e</sup>), la Belgique (7<sup>e</sup>) et le Royaume Uni (10<sup>e</sup>) mais devant l'Espagne (20<sup>e</sup>) et l'Italie (24<sup>e</sup>). La démarche menée par l'État avec l'ensemble des acteurs s'inscrit, notamment, dans la mise en oeuvre d'une politique de développement de filières industrielles stratégiques de l'économie verte, parmi lesquelles figure la logistique pour répondre à une priorité nationale et européenne, la transition écologique et progresser dans l'efficacité de la chaîne logistique, selon les axes issus de la comparaison internationale. Les principaux axes de travail visent, ainsi, à développer une offre française sur le marché européen de la gestion de l'information logistique, dynamiser et coordonner l'offre de transport multimodal par l'amélioration de la compétitivité de ces solutions de transport, accompagner la structuration d'une ville propre en coeur de ville, favoriser l'émergence de technologies de rupture dans les domaines des poids et dimensions, de niches technologiques relatives aux véhicules et du traitement des ruptures de charge, offrir des zones logistiques performantes et aux standards environnementaux. Différentes actions ont été engagées avec l'émergence de nouvelles offres de transport urbain intermodal, la mise en oeuvre par l'AFNOR d'un processus de normalisation de conteneurs quadri-modaux capables de transporter autant de palettes qu'une caisse mobile, l'identification de projets innovants éligibles aux programmes d'investissement d'avenir. Par ailleurs, après la mise en place de la réforme portuaire, le Gouvernement a souhaité mettre en oeuvre une stratégie portuaire nationale, en définissant avec les grands ports maritimes ses axes prioritaires. Parmi ces axes, figure la nécessité pour les ports de se positionner comme « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres. Ainsi, les ports sont aujourd'hui mobilisés pour répondre aux besoins de leurs clients. Pour cela, ils sont invités à s'associer, si nécessaire, pour utiliser au mieux le maillage du système portuaire français, proposer les solutions logistiques terrestres et/ou maritimes globales les plus pertinentes, le cas échéant, à partir de nouvelles plateformes multimodales comme au Havre ou à Marseille, encourager une optimisation des procédures ainsi qu'à préserver et valoriser des espaces pour le développement des activités logistiques. Enfin, pour répondre aux enjeux économiques et d'emplois des filières industrielles de l'économie, l'ensemble de ces sujets seront évoqués, dans le cadre de la conférence sur la logistique, que le Gouvernement a prévu d'organiser prochainement avec l'ensemble des acteurs concernés (entreprises, organisations professionnelles, collectivités territoriales, etc.) conformément aux objectifs fixés par la loi n° 2013-481 du 28 mai 2013.