

Avis du Comité économique et social européen sur la «Politique européenne en matière de logistique»

(2007/C 97/08)

Le 17 novembre 2005, en liaison avec les activités de la présidence finlandaise de l'Union européenne, Son Excellence M^{me} Mari Kiviniemi, ministre du Commerce extérieur et du développement de la République de Finlande, a invité par courrier le Comité économique et social européen, conformément à l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, à élaborer un avis sur la: «*Politique européenne en matière de logistique*».

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», qui était chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 11 janvier 2007 (Rapporteur: M. Ranocchiaro).

Lors de sa 433^{ème} session plénière, des 15 et 16 février 2007 (séance du 15 février 2007), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 82 voix pour, 5 voix contre et 10 abstentions.

1. Recommandations et conclusions

1.1 Des transports efficaces sont une condition essentielle du maintien et de l'amélioration de la compétitivité de l'Europe. Gérer la complexité des flux de transports dans une société moderne suppose un haut degré d'efficacité des modes de transport et une coopération parfaite entre ceux-ci. Des solutions évoluées et intégrées en matière de logistique peuvent contribuer à optimiser les opérations de transport de fret, et ainsi favoriser la croissance et rendre l'Europe plus compétitive à l'échelle mondiale.

1.2 L'initiative de la Présidence finlandaise et la communication de la Commission publiée en juin de cette année ⁽¹⁾ montrent comment l'efficacité de la logistique peut être un outil apte à renforcer et à exploiter les synergies positives entre la protection de l'environnement et la concurrence. Cela est possible à condition d'optimiser l'utilisation rationnelle des véhicules et des infrastructures dans le but de réduire la quantité de transports non indispensables. C'est pourquoi le CESE estime important de mettre en chantier un travail de développement qui tirerait parti des connaissances de tous les intervenants, depuis les entreprises de logistique et leurs salariés, jusqu'aux entreprises utilisatrices et à leurs salariés, en passant par les administrations et organisations.

1.3 Le point de départ d'une activité de développement de ce type doit être un plan stratégique élaboré par la Commission en faveur de la logistique comme facteur de croissance et de compétitivité. Dans ce plan, les tâches qui incombent aux pouvoirs publics et à l'industrie doivent être clairement définies. Le plan doit porter sur l'ensemble des modes de transport et partir de la situation actuelle au plan économique, de la politique des transports, des intérêts sociaux et environnementaux et des conditions régionales.

1.4 La logistique des transports est une activité à fort taux de main-d'œuvre, et celle-ci, de même que l'encadrement, doit être qualifiée et bien formée. Ce plan doit donc d'abord faire apparaître les conditions d'une formation initiale et d'une formation post-scolaire dans le domaine de la logistique. Les conditions d'un soutien à la recherche et au développement des infrastructures doivent également être analysées.

1.5 Dans ce cadre, les marchés du travail pourraient jouer un rôle important dans le maintien et le développement de services logistiques compétitifs et adaptés aux besoins de l'industrie. Les partenaires sociaux peuvent, grâce à un dialogue continu,

exercer une influence favorable sur les procédures et l'efficacité du marché du travail dans le domaine de la logistique. La garantie d'emplois stables et du bien-être au travail ainsi que l'amélioration de la productivité pourraient constituer des objectifs communs.

1.6 L'angle d'attaque choisi précédemment par la Commission pour résoudre la problématique de la congestion sur certaines routes à l'intérieur de l'UE et qui consiste à fixer des règles concernant les parts de trafic des différents modes de transport en prenant pour référence l'année 1998 ne semble pas s'accorder pas avec l'évolution actuelle du marché des transports.

1.7 La tâche de grande envergure qu'il faut désormais mener à bien est de mettre en place une collaboration entre les modes de transport lorsque cette collaboration est possible, de manière à tirer parti au maximum de l'efficacité et de la commodité de chacun des modes de transport. Cela sera possible lorsque les conditions techniques, pratiques et économiques seront réunies. Le défi à relever pour l'Union consiste à mettre en place une politique commune qui crée ou développe ces conditions. Cela suppose également que la future politique dans ce domaine soit conçue de manière à garantir des systèmes de transports sûrs, propres et efficaces du point de vue de l'environnement.

2. Contexte

2.1 La Finlande a invité le CESE à élaborer un avis exploratoire sur **une Politique européenne en matière de logistique**, en insistant sur une série de raisons qui font que les évolutions dans ce domaine sont si importantes pour la compétitivité européenne, parmi lesquelles on trouve notamment les éléments suivants:

2.2 L'économie mondialisée se trouve dans une période de transition. La dernière en date des phases de la mondialisation a débuté dans les années 90, lorsque les économies asiatiques en développement se sont ouvertes à l'économie internationale de marché. Il en est résulté une délocalisation à la fois de la production industrielle et de la prestation de services. En Europe, l'élargissement de l'UE, la croissance économique des pays voisins de l'Union et la reprise économique en Russie provoquent une mutation des structures de la production industrielle européenne et des marchés des services. L'UE doit réagir promptement et avec détermination à ces défis, de la manière qu'envisage la stratégie de Lisbonne.

⁽¹⁾ La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable COM(2006) 336 final, 28.6.2006.

2.3 Ces évolutions ont aussi des conséquences pour le secteur européen des transports. Premièrement, il faut intégrer avec succès les marchés des transports de tous les États membres dans les marchés communautaires des transports. Le CESE recommande à ce propos d'accorder une attention particulière aux pays qui sont techniquement toujours intégrés au système de transport de l'ex-URSS. Deuxièmement, il faut éliminer les contraintes qui s'opposent encore à la mobilité à l'intérieur de l'UE et organiser efficacement les opérations de transport. Troisièmement, afin de tirer pleinement parti des possibilités économiques des pays voisins de l'UE, il faut développer les liaisons avec ces pays en matière de transports. Les goulets d'étranglement, qui existent aux frontières communes avec les pays qui ne sont pas membres de l'UE, prouvent l'importance de la tâche qui reste à accomplir pour régler ces problèmes. Dans de nombreux cas, le transport de marchandises traverse les frontières de l'UE; pour cette raison, l'attention portée aux évolutions de l'infrastructure et des technologies appropriées, à la fois du côté des pays qui sont membres de l'UE et des pays tiers, revêt désormais une importance considérable.

2.4 L'un des objectifs de la stratégie de Lisbonne est de faire de l'Europe l'économie la plus compétitive du monde. En ce qui concerne les transports, un système moderne, pleinement opérationnel et efficace revêt une importance vitale dans une perspective de développement économique durable. Toutefois, une amélioration de la compétitivité des entreprises communautaires suppose un progrès constant du transport en qualité, en ponctualité et en efficacité. En même temps, une augmentation rapide du volume des transports de marchandises (en particulier par la route) entraîne une saturation des transports dans de nombreuses parties de l'Europe. Cela est cause de coûts supplémentaires pour l'industrie européenne. Cette évolution non souhaitable a aussi des répercussions négatives sur le milieu naturel de vie.

2.5 Des efforts considérables ont été entrepris au sein de l'UE pour ouvrir les marchés aux services logistiques et intégrer les réseaux de transport en Europe. Toutefois, les résultats ne sont pas encore satisfaisants, et il subsiste encore de nombreux obstacles au progrès. Dans la politique européenne des transports, la logistique n'a pas fait l'objet de l'attention qu'elle mérite, bien que les coûts qu'elle représente dans l'industrie et le commerce soient considérables. En fait, ils constituent une part significative de l'ensemble du chiffre d'affaires d'une entreprise. Le secteur européen de la logistique est également un employeur important.

2.6 Une logistique efficace est un outil destiné à renforcer et exploiter les synergies positives entre la protection de l'environnement et la compétitivité. Ceci est possible à condition d'optimiser l'utilisation rationnelle des véhicules et de l'infrastructure dans le but de diminuer les transports non indispensables.

2.7 L'amélioration de la logistique peut donc avoir des effets positifs sur le développement régional de l'UE, étant donné qu'elle limite l'importance de la situation géographique, et favorise donc la croissance économique et la compétitivité de toutes les régions, quelle que soit leur situation (privilegiée ou non); la logistique des transports pourrait jouer un rôle important en faveur d'une mobilité durable.

3. Introduction

3.1 Les contacts qui ont eu lieu entre la Finlande et la Commission ont eu pour conséquence la publication par la Commission au mois de juin 2006 d'une communication intitulée «La logistique du transport de marchandises en Europe, la

clé de la mobilité durable»⁽²⁾. Ce document traite des conditions nécessaires pour améliorer l'articulation de la logistique et de la politique des transports.

3.2 Dans le document de consultation qui a été publié au mois de mars 2006⁽³⁾ en prévision de l'élaboration de cette communication, la Commission aborde un certain nombre de problématiques concernant l'évolution future de la logistique et l'importance de celle-ci pour un secteur communautaire des transports qui soit fonctionnel, et en mettant l'accent de façon expresse sur l'intermodalité, c'est-à-dire la collaboration entre différentes formes de transport.

3.3 Le document indique que si l'on procède à une comparaison du PIB et des dépenses en logistique, y compris pour les transports, entre l'Europe (UE-15) et l'Amérique du Nord, l'on constate que la part de la logistique en pourcentage du PIB a augmenté, pour passer de 12,2 % à 13,3 % entre 1998 et 2002. Au cours de la même période, les dépenses en logistique en Amérique du Nord ont diminué, pour passer de 11 % à 9,9 %.

3.4 Dans son document de consultation, la Commission fait état de mesures qu'elle a elle-même adoptées antérieurement. Au titre de la recherche et du développement technologiques (RDT), l'on constate l'existence, au cours des dernières années, d'un certain nombre de projets qui portent sur l'intermodalité, d'une part, et sur la logistique, d'autre part. Ces projets visent à permettre une meilleure compréhension des relations entre les décisions de nature logistique et les services de transport⁽⁴⁾.

3.5 Le Livre blanc publié en 2001 par la Commission⁽⁵⁾ contient des données de base concernant le système communautaire de transports, et présente une série d'idées, de réflexions et de propositions sur la manière dont il sera possible d'améliorer la situation dans le secteur des transports d'ici à 2010. Le document définit des objectifs quantitatifs pour les différents modes de transport. Un rééquilibrage des parts de marché des différents modes de transport doit avoir lieu d'ici à 2010 pour revenir aux niveaux de 1998. Ce document met fortement l'accent sur l'importance de l'intermodalité, c'est-à-dire sur la question de savoir de quelle manière les différents modes de transport pourront collaborer, en premier lieu pour ce qui concerne les transports de marchandises sur de longues distances à l'intérieur de l'Europe. Le but poursuivi est de transférer davantage de marchandises vers le transport ferroviaire et le transport maritime. Le programme Marco Polo s'inscrit dans le cadre de ces efforts. Il y a toutefois à cela une condition, qui est que l'on doit mettre au point des solutions techniques et logistiques avantageuses qui permettent de maintenir en vie le concept de porte-à-porte. Le Livre blanc indique que les pertes de temps et les surcoûts liés aux transbordements limitent la compétitivité et que cela profite au transport de marchandises par camion qui bénéficie d'un réseau routier finement ramifié permettant d'acheminer des marchandises vers pratiquement n'importe quelle destination. Ces dernières remarques relatives à l'existence d'infrastructures routières développées valent essentiellement pour les pays de l'UE-15. Dans les nouveaux États membres, le réseau routier est moins développé et sa qualité souvent mauvaise. Ces pays présentent un immense potentiel d'essor des systèmes de transport, dont il conviendrait de tirer profit en favorisant les investissements dans les infrastructures.

⁽²⁾ La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable COM(2006) 336 final, 28.6.2006.

⁽³⁾ Document de communication sur la logistique destinée à promouvoir le transport intermodal de marchandises.

⁽⁴⁾ Par exemple, des projets tels que: SULOGRATA, PROTRANS, EUTRALOG, FREIGHTWISE, POLLOCO, etc.

⁽⁵⁾ Livre blanc — «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM(2001) 370 final, 12.9.2001.

3.6 La communication de la Commission ⁽⁶⁾ sur la révision à mi-parcours du Livre blanc, en confirmant l'importance de la «comodalité», semble être plus pragmatique concernant l'équilibre entre les modes de transport.

4. La Présidence finlandaise met l'accent sur le développement de la logistique en faveur de la future politique européenne de la logistique et les tendances au sein du secteur logistique

4.1 Parmi les travaux préparatoires que la Finlande a présentés à la Commission, se trouve d'une part une étude des tendances récentes dans le domaine de la logistique, et d'autre part un compte rendu de ce que l'on appelle le projet EULOG. Ce projet avait pour objectif principal l'élaboration d'un document de discussion reflétant de manière complète le meilleur état des connaissances globales concernant l'avenir qu'il faut souhaiter pour la logistique et la logistique des transports en Europe et indiquant quelles sont les politiques nécessaires pour y parvenir.

4.2 La production va augmenter en particulier dans les pays en développement que sont la Chine, l'Inde, le Brésil et la Russie. Le volume des biens transportés augmente ainsi que les distances de transport. Le contrôle des chaînes d'approvisionnement mondiales est difficile et il est possible que les processus de décision soient transférés vers l'Asie. La concurrence entre les différentes zones économiques devrait s'intensifier, ce qui fait de la capacité de l'infrastructure un facteur de plus en plus essentiel. La croissance de la production et de la consommation dans les régions orientales de l'Europe oblige à réorienter une partie du transport de marchandises vers d'autres modes que le transport routier. L'essor des centres intermodaux de distribution de marchandises dans les pays situés aux frontières de l'UE dans ces régions devient très important. Une telle évolution converge avec une optimisation des coûts de fonctionnement du système de transport européen. Il conviendrait que les institutions de l'UE appuient cette tendance favorable et qu'elles encouragent les modes de transport écologiques dans le cadre du développement durable.

4.3 Dans la production et les services, c'est l'orientation du consommateur qui détermine la structure des chaînes d'approvisionnement. Ces chaînes se différencient non seulement par les caractéristiques des produits, mais également par les besoins et les attentes des consommateurs. L'intégration du système est à la fois technologique, organisationnel, et il est également orienté en fonction des connaissances. La création des réseaux d'approvisionnement nécessite d'innover à la fois dans les produits et dans les processus. Dans les pays occidentaux, les services vont augmenter tandis que la production est déplacée vers d'autres endroits du réseau. Il existe une demande d'information précise concernant l'impact sur l'environnement des produits et services. Ceci va renforcer l'importance de la traçabilité et du suivi dans le cadre du développement de l'efficacité et de la réduction des déchets. L'importance de la logistique inversée va augmenter lorsque les produits usagés devront être recyclés ou détruits de manière contrôlée.

4.4 Les systèmes d'information et de communication permettent de contrôler les flux d'information vitaux entre la planification, la gestion et l'exécution des chaînes d'approvisionnement. Les TIC permettent d'améliorer le niveau de sécurité et de service de la logistique parallèlement à la réduction des coûts. On a besoin de nouvelles technologies intelligentes et d'interfaces normalisées. Étant donné la banalisation de l'identification par fréquence radio, ceci représente une possibilité non négligeable d'améliorer le suivi, la traçabilité et la sécurité des livraisons.

4.5 La rentabilité est toujours cruciale. Le coût du transport va augmenter en raison de l'augmentation du coût du travail et des prix du pétrole, du coût de la congestion et des infrastructures, et des exigences toujours plus strictes en matière de sécurité. La logistique inversée va également avoir une influence sur la rentabilité. Les coûts de la logistique étant insuffisamment connus, les décisions reposent donc sur une information partielle. La formalisation des coûts réels doit être développée. Les coûts logistiques devraient être inclus dans les principaux indicateurs de performance des entreprises. Dans ce contexte, le modèle de calcul des coûts qui est préparé par la Commission européenne dans le contexte de l'application de la directive sur l'«Eurovignette» et tient compte notamment des charges externes et des frais d'utilisation de l'infrastructure sera utile au chiffrage des coûts réels en matière de logistique.

4.6 Les politiques publiques visent à créer un environnement opérationnel favorisant la compétitivité du commerce et de l'industrie. La réglementation est un aspect nécessaire de l'interdépendance des économies européennes mais elle doit être intelligente, et servir le développement et la compétitivité. L'harmonisation des politiques et des réglementations tout comme les investissements dans les infrastructures sont les conditions préalables nécessaires à la suppression des obstacles du marché unique. Bien que les administrations régionales soient amenées à peser davantage sur les réglementations et dans les investissements liés au transport, celles-ci doivent également tenir compte de l'évolution de l'environnement mondial dans lequel elles travaillent.

4.7 Les administrations vont devoir favoriser les innovations et leur exploitation. D'un point de vue logistique, les principaux secteurs d'évolution sont la gestion de la chaîne d'approvisionnement et les nouveaux modèles d'entreprise. Concernant la chaîne d'approvisionnement, il est nécessaire de poursuivre son développement par exemple en matière de sûreté et de sécurité, de traçabilité et de suivi et d'opérations intermodales. Concernant les entreprises de logistique, de nouvelles capacités sont nécessaires par exemple dans les domaines de la collaboration et du partage du risque.

5. Observations générales

5.1 L'on utilise le terme de «logistique» sans, le plus souvent, indiquer précisément quels sont le contenu et la signification de ce terme. Il n'existe pas de définition uniforme de la notion. La logistique est, à l'origine, un terme utilisé dans le contexte militaire. L'on peut définir la logistique du transport de fret (ou logistique des transports) comme étant le processus de planification, de mise en œuvre, de contrôle et de synchronisation, dans des conditions efficaces et rentables, du flux aller et retour et du stockage de matières premières, du stock-tampon, des produits finis, ainsi que de l'information qui s'y rapporte, du point d'origine au point de consommation, dans le but de répondre aux demandes des clients. Cette définition englobe celles que donne la Commission dans son document de consultation.

5.2 Le CESE constate pour commencer que la Présidence finlandaise présente une longue liste de motifs pour lesquels il faut considérer comme importante l'existence d'un marché pleinement opérationnel de la logistique en Europe et fait valoir de manière convaincante que la logistique doit occuper une place de rang sensiblement plus élevé dans la politique européenne des transports. Le Comité perçoit bien l'importance de ces considérations, et c'est pourquoi il est disposé à appuyer sans réserves cette initiative.

⁽⁶⁾ Cf. note 2.

5.3 La reconduction de la stratégie de Lisbonne constitue un grand défi, dont la réalisation présuppose l'existence d'une croissance économique en Europe. La croissance économique implique une augmentation des échanges, la poursuite des rationalisations et des innovations dans l'industrie, et elle est de plus en plus fonction d'influences internationales et de facteurs de concurrence.

5.4 Dans presque tous les secteurs de la société, les déplacements des personnes et le transport des marchandises constituent l'une des conditions fondamentales du fonctionnement des activités, de la production ou des échanges. Le facteur temporel, ainsi que celui du coût, déterminent fortement la décision stratégique que représente la localisation, à l'intérieur du secteur industriel, mais déterminent également le choix de chaque individu. En même temps que les mutations structurelles qui se produisent dans la société ont des effets sur le besoin de transports, ces mutations font également que de nouvelles possibilités de transports apparaissent — ou bien font défaut.

5.5 Le CESE estime que, dans une économie de plus en plus internationalisée, la logistique et le coût de celle-ci représentent un moyen de concurrence et de rationalisation de plus en plus important, mais aussi par la même occasion un outil de plus en plus important pour la protection de l'environnement. L'accès aux marchés, au travail, à la formation, aux services etc., que permet une mobilité accrue, n'est possible qu'à la condition première de pouvoir disposer d'un *système de transport qui fonctionne*.

5.6 Le CESE partage donc également le point de vue de la Commission selon lequel les transports constituent un facteur important si l'on veut que l'Europe puisse conserver et renforcer sa compétitivité. Pour pouvoir gérer le flux de transports complexe de la société moderne, il nous faut des modes de transports très efficaces et une coopération fluide entre les différents modes de transports. Des solutions logistiques évoluées et intégrées peuvent contribuer à une optimisation du transport de fret, et par là favoriser la croissance et renforcer la compétitivité mondiale de l'Europe.

5.7 Il est important de rappeler, dans ce contexte, que la logistique est un service qui repose sur des entreprises et sur la demande de la clientèle, et que c'est au marché qu'il appartient de le fournir. Cela implique que ce sont les exigences de la clientèle à l'égard du transport, et de sa mise en œuvre qui, foncièrement, régissent le développement dans ce secteur. On peut citer comme exemple l'industrie de transformation qui est sans cesse davantage en demande de transports afin de réduire les besoins de stockage, aussi bien des composants nécessaires à la transformation que des produits finis. La croissance du commerce par Internet et un marché postal libéralisé en Europe sont d'autres domaines dans lesquels la demande en matière de transports rapides et ponctuels, et donc de logistique, est appelée à croître. Il est important également de souligner qu'une telle évolution doit être menée de façon durable, en prévoyant des règles spécifiques qui garantissent les exigences sociales et environnementales.

5.8 Le choix de transport que fait le client est fonction d'un grand nombre de facteurs et il est, bien entendu, dépendant du type de marchandises à transporter. Les marchandises à haute valeur ajoutée, périssables ou très fragiles sont convoyées le plus souvent par camion ou par avion. Les marchandises à faible valeur ajoutée, lourdes ou volumineuses sont fréquemment

transportées par bateau ou chemin de fer. L'aspect temporel (flux tendus) et le nombre de ruptures de charge sont d'autres facteurs significatifs dans le choix d'un mode de transport.

5.9 Cette conception parcourt également la communication sur la révision à mi-parcours du Livre blanc, que le CESE accueille favorablement. Cette communication fera l'objet d'un avis distinct du CESE. Cependant, cela n'empêche pas le Comité de présenter ici d'ores et déjà quelques observations. Dans le document de consultation qui a précédé la communication, l'on avait complètement privilégié l'intermodalité, conformément aux indications du Livre blanc de 2001, qui préconisait de transférer vers le transport maritime ainsi que le rail une partie du volume transporté par la route.

5.10 C'est avec satisfaction que le CESE constate que la Commission ne considère plus l'intermodalité comme un but en soi, mais comme un moyen de collaboration entre les différents modes de transport.

5.11 Dans le document de consultation de la Commission concernant la révision à mi-parcours du livre blanc en 2001, la Commission maintenait sa position selon laquelle il fallait ramener au niveau de 1998 l'équilibre entre les modes de transport. Le Livre blanc de 2001 mettait l'accent sur le fait que l'Union européenne devait agir pour contrer le déséquilibre croissant qui se manifestait entre les modes de transport. La popularité de plus en plus grande de l'automobile et de l'avion entraîne une congestion accrue des réseaux. Dans le même temps, l'on ne parvient pas à trouver des solutions de substitution au transport routier de marchandises en raison de l'insuffisante exploitation des possibilités de développement offertes par les chemins de fer et le transport maritime à courte distance. La congestion dont souffre le trafic dans certaines parties de l'Union ne doit cependant pas dissimuler le fait que les zones périphériques ne disposent pas d'un accès suffisant aux marchés situés dans des régions plus centrales.

5.12 Selon la Commission, cela a provoqué, avec le temps, un déséquilibre de la répartition du trafic, d'où il est résulté des phénomènes de congestion accrue du trafic, tout particulièrement sur les axes de trafic transeuropéens et dans les villes. Pour la Commission, la solution de ce problème suppose que l'on atteigne au plus tard en 2010 deux objectifs de première importance.

— Mise en place de règles de concurrence entre les différents modes de transport.

— Coordination du développement des différents modes de transport pour assurer le succès de l'intermodalité.

5.13 Le CESE a critiqué cette conception dans son avis de 2002 sur le Livre blanc ⁽⁷⁾. En ce qui concerne le premier tiret ci-dessus, le Comité déclarait: «Le problème de la congestion, qui est un des points centraux du document, est abordé sans tenir compte du fait que c'est une réalité qui n'affecte qu'une infime partie du territoire communautaire, même s'il est vrai qu'elle compte une densité de population très élevée (ce qui est l'une des causes du problème) ou des régions où elle a un impact environnemental particulier (Alpes et Pyrénées). Il semble par conséquent inopportun, comme signalé précédemment, de concevoir une politique générale et uniforme des transports pour l'ensemble du territoire, alors qu'il fallait prévoir une politique spécifique pour chacune de ces zones». Le CESE maintient cette position.

⁽⁷⁾ Avis du Comité économique et social européen sur le «Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» (COM(2001) 370 final) — JO C 241 du 7 octobre 2002.

5.14 Une répartition des parts de marché sous forme d'objectifs quantitatifs entre les différents modes de transport prête à confusion. Le total des volumes de marchandises transportées à l'intérieur de l'UE au moyen de modes de transport distincts ne constitue pas un marché pertinent sur lequel se feraient concurrence les uns aux autres le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime à courte distance, la navigation intérieure et les oléoducs. Les statistiques actuellement établies, qui comparent la part de marché des différents modes de transport sur la base d'une évaluation quantitative de l'activité d'acheminement réalisée, ne sont pas exactement représentatives de la situation effective sur le marché des transports. Il convient de soutenir le développement de méthodes statistiques plus avancées, qui distinguent les transports réalisés à longue et à courte distance.

5.15 La tâche de grande envergure qu'il faut mener à bien est bien plutôt de mettre en place une collaboration entre les modes de transport, collaboration qui soit viable et qui permette de tirer parti au maximum de l'efficacité et de la commodité de chacun des modes de transport. Globalement, cela suppose des solutions logistiques évoluées. À terme, ces efforts sont susceptibles d'aboutir à une utilisation sensiblement plus rationnelle et plus écologique de la capacité totale de transport, ce qui, dans une certaine mesure, est de nature à réduire les encombrements sur certains itinéraires. De l'avis du Comité, cela ne doit pas occulter le fait que des infrastructures modernes et fonctionnant de manière satisfaisante constituent une condition nécessaire à la réalisation des objectifs poursuivis.

5.16 Le CESE note que l'orientation de la Commission, dans sa communication concernant l'examen à mi-parcours du Livre blanc de 2001, publiée pendant les travaux relatifs à cet avis, est désormais passée d'un système global dans lequel chaque mode de transport a sa place définie, vers l'élaboration d'une politique des transports visant à renforcer la compétitivité internationale en matière de transport combiné et proposer des solutions intégrant différents modes de transport, avec pour objectif principal de supprimer les goulets d'étranglement et les maillons faibles de la chaîne logistique.

6. L'importance d'un marché opérationnel de la logistique

6.1 Les transports, indépendamment du mode considéré, sont la partie matériellement la plus visible de la chaîne logistique. Les différents éléments du transport vont donc rester inévitablement au centre des préoccupations lorsqu'il est question de logistique.

6.2 La logistique est le moteur de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie en marchandises et en information, ainsi que de la distribution de produits finis. Cette chaîne d'activités doit satisfaire la demande et les attentes des clients, tout en étant durable sur le plan environnemental comme du point de vue social.

6.3 La collaboration et l'intégration sont deux notions clés en ce qui concerne le secteur des transports. La collaboration physique entraîne des transbordements qui renchérissent le coût du transport en même temps qu'ils comportent des risques pour la marchandise. Pour qu'une telle collaboration puisse fonc-

tionner, il faut que le transbordement des plateaux porte-charge soit simple. Il s'agit là d'une question technique, mais aussi d'une question organisationnelle.

6.4 Réaliser une collaboration exige un travail qui est à effectuer dans plusieurs domaines. Il faut une collaboration organisationnelle entre les modes de transport, une vue globale du développement des nœuds, des plateaux porte-charge intermodaux et des systèmes multimodaux. Il faut créer cette vue globale pour parvenir à des systèmes logistiques efficaces et concurrentiels et à des transports durables.

6.5 De ce fait, la logistique fait partie des activités de l'industrie et du commerce. Un déplacement a lieu, qui fait que l'on passe des livraisons déterminées par la capacité à des livraisons déterminées par les commandes. L'on adapte les produits aux clients. Les exigences sont fortes en matière de brièveté des délais et de planification à court terme, ainsi qu'en matière de précision et de flexibilité. Le commerce se mondialise. De nombreux sous-traitants interviennent dans la chaîne d'approvisionnement. Les valeurs des marchandises augmentent à mesure que les entreprises limitent leurs propres stocks afin de réduire les immobilisations en capital.

6.6 Cela exige des livraisons rapides ponctuelles, aussi bien pendant le processus de fabrication qu'au stade de la distribution aux consommateurs finals et dans les flux inverses. Les exigences en matière de logistique efficace se renforcent. Les capacités à exploiter de manière optimale et à intégrer les chaînes de transport constituent des questions clés pour un pilotage et une gestion réussie du flux de matériaux et de produits.

6.7 Tous les modes de transport sont nécessaires et il faut promouvoir l'interaction entre ces modes de transport. Cette intermodalité des transports exige en partie un nouveau type de réflexion destinée à permettre d'interconnecter les différents modes de transport.

6.8 L'installation de terminaux, de réseaux, l'organisation de la gestion des informations électroniques, ainsi qu'une bonne confiance mutuelle sont de nature à créer de nouvelles possibilités de coopérations entre les acteurs du marché des transports.

6.9 Chaque mode de transport a sa propre histoire, mais les changements qui se sont opérés dans le sens de la libéralisation ont été déterminés par des facteurs techniques, économiques et commerciaux. L'UE a joué, et joue toujours, un rôle important dans ce changement perpétuel.

6.10 De plus en plus nombreuses sont les entreprises qui ont conscience de l'importance considérable d'une logistique fonctionnelle dans les domaines de la production et du transport. Dans de nombreux secteurs économiques, un travail de développement intensif est poursuivi dans ce domaine, qui devrait être encouragé et soutenu, étant donné qu'il peut aussi apporter des impulsions dans un contexte plus large de mobilité durable.

6.11 Tel est le contexte dans lequel le Comité économique et social européen apporte son soutien à l'initiative de la présidence finlandaise, qui consiste à faire figurer en meilleure place à l'ordre du jour la question d'une logistique européenne.

Bruxelles, le 15 février 2007.

Le Président
du Comité économique et social européen
Dimitris DIMITRIADIS