



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 18.10.2007

SEC(2007) 1321

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**document accompagnant la**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises**

**Résumé de l'analyse d'impact**

{COM(2007) 607 final}

{SEC(2007) 1320}

## **DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

### **Résumé de l'analyse d'impact du plan d'action dans le domaine de la logistique du transport de marchandises**

**DG chef de file:** Direction générale de l'énergie et des transports

#### **1. INTRODUCTION**

Divers facteurs convergent actuellement pour faire pression sur les coûts liés au transport dans les services de logistique en Europe, et menacer ainsi le caractère durable des pratiques des secteurs de la logistique et du fret.

La part croissante de la logistique dans l'économie signifie que ces tendances peuvent avoir des répercussions importantes sur la compétitivité européenne.

Un second sujet de préoccupation concernant l'évolution de la logistique tient à son incidence environnementale, et plus particulièrement à sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre. Alors que les performances environnementales de nombreuses industries s'améliorent, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports, dont un tiers sont attribuées au fret, augmentent, et pourraient menacer la réalisation des objectifs chiffrés de l'UE pour ses émissions de gaz à effet de serre. Cette tendance n'est clairement pas viable et doit être maîtrisée.

Ces deux tendances, l'une économique, l'autre environnementale, invitent à exploiter les gisements d'efficacité qui existent dans le secteur de la logistique, afin d'organiser de manière plus judicieuse et efficace les opérations de fret. Dans le contexte actuel de hausse des prix des combustibles fossiles et de la croissance attendue du transport de marchandises, il s'agit là d'une nécessité pressante.

#### **2. PROCEDURE ET CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES**

Depuis l'adoption de sa communication sur la logistique du transport de marchandises en juin 2006, la Commission a incité les parties intéressées à faire part de leur avis sur la façon dont il convenait d'intégrer dans un plan d'action pour la logistique les domaines d'action mis en lumière dans la communication. Cette action a pris notamment les formes suivantes: un séminaire d'experts organisé conjointement avec la présidence finlandaise du Conseil de l'UE en octobre 2006; le lancement, en décembre 2006, d'un appel ouvert aux entreprises et aux autres parties intéressées à recenser et notifier les obstacles à une prestation efficace des services de logistique; diverses manifestations sur des sujets de préoccupation particuliers, tels que l'unité de chargement intermodale européenne, l'application des technologies de l'information et des communications à la logistique, un sondage par questionnaire lancé en mars 2007, enfin une conférence publique organisée conjointement avec la présidence allemande du Conseil de l'UE, début mai 2007.

Ces consultations ont confirmé que les acteurs industriels attachent une extrême importance à la reconnaissance, au niveau des politiques, du poids de la logistique. Chacun s'accorde également à penser que l'efficacité comme le caractère durable du secteur de la logistique ne peuvent être considérés comme allant de soi. En ce qui concerne les mesures proposées, les avis exprimés sont généralement positifs, avec cependant quelques différences d'un acteur à l'autre. Ainsi, l'industrie donne en général une importance particulière aux besoins en infrastructures de transport, à la réduction des coûts des formalités administratives et à la nécessité d'améliorer l'efficacité du fret ferroviaire. Grosso modo, elle approuve également les mesures visant à faciliter l'adoption des technologies de l'information et des communications, et celles à l'appui de la formation en matière de logistique. En revanche, il n'y a pas d'unanimité sur les propositions visant à instaurer des systèmes de reconnaissance de la qualité ou des régimes de responsabilité multimodale, ou encore à réviser les limites applicables aux dimensions des véhicules.

### **3. OBJECTIFS DU PLAN D'ACTION POUR LA LOGISTIQUE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

L'objectif général du plan est d'exploiter les gisements d'efficacité qui existent dans le secteur de la logistique, afin d'organiser de manière plus judicieuse et efficace les opérations de fret. Dans le contexte actuel de hausse des prix des combustibles fossiles et de la croissance attendue du transport de marchandises, il s'agit là d'une nécessité pressante. Par les actions qu'il propose, le plan d'action pour la logistique applique le principe de la co-modalité, c'est-à-dire qu'il vise à améliorer l'efficacité de chaque mode de transport et à surmonter les obstacles à l'interopérabilité entre les modes afin de permettre la mobilisation des capacités inutilisées des systèmes de transport en Europe, et de mettre ceux-ci sur la voie d'une croissance durable.

Plus précisément, le plan d'action contribuera à

- parvenir à une meilleure utilisation des infrastructures de transport, notamment par la gestion des véhicules et les taux de remplissage, ainsi que la mise en lumière des investissements dans les infrastructures qui seraient avantageux pour le fret;
- une gestion améliorée des flux de fret et des notifications administratives obligatoires y afférentes;
- une meilleure intégration des modes de transport et la réduction des coûts de friction affectant le transport intermodal,
- un accent plus fort placé sur les critères de qualité dans les choix modaux;
- un relèvement des niveaux de compétence, de la mobilité et de l'attrait des professions du domaine de la logistique.

### **4. OPTIONS POUR L'ACTION**

Vu les défis auxquels est confronté le secteur de la logistique, on jugé que, pour sortir de la situation présente (le scénario dit de «statu quo»), il fallait une

combinaison de mesures et un éventail d'instruments. Ceux-ci ont été classés dans une série de sous-options concernant les domaines du fret en ligne et des systèmes de transport intelligents (STI), de la qualité durable, de la simplification, des dimensions des véhicules et des transports urbains. Les environnements urbains et les corridors de transport à haute densité constituent des zones prioritaires pour la mise en œuvre de ces actions. Au total, près de 30 mesures ont été retenues qui devraient être mises en œuvre par l'UE afin de garantir une logistique du transport de marchandises durable et efficace en Europe.

## **5. IMPACT ATTENDU**

L'analyse d'impact a porté sur les conséquences économiques, sociales et environnementales probables des propositions, et en particulier leur contribution à l'atténuation des problèmes recensés au départ.

En ce qui concerne la dimension économique, l'analyse a reposé sur le concept des coûts logistiques totaux, qui vise à mesurer les coûts liés à la logistique au sein d'une entreprise, en termes de facteurs liés au transport et en incorporant également les coûts en amont, tels que la commande des services de transport, et les coûts accessoires liés à la nécessité d'assurer la sécurité et de maintenir des stocks. Cette analyse micro-économique a été complétée par une tentative d'évaluation des répercussions pour l'économie en général, en termes d'effets sur le PIB.

Les effets environnementaux ont été évalués principalement en termes d'incidence sur les émissions de gaz à effet de serre, que l'on peut considérer comme le plus grand défi qui se pose actuellement dans le secteur des transports. Toutefois, notamment en milieu urbain, les émissions polluantes demeurent préoccupantes.

La dimension sociale analysée concerne avant tout les personnes employées dans le secteur de la logistique et les secteurs d'activité qui s'y rattachent. Ainsi, l'attention s'est concentrée sur des questions telles que la formation et la mobilité, même si l'analyse d'impact a également cherché à prendre en considération les effets probables des mesures proposées sur l'ensemble de la société, en particulier en termes de qualité de la vie en milieu urbain.

### **5.1. Avantages micro-économiques**

Les actions relevant de la sous-option «fret en ligne/STI», qui jettent les bases pour des services électroniques de logistique, pour une meilleure prévisibilité et un suivi plus étroit des mouvements de marchandises, des taux de remplissage plus élevés ainsi qu'une utilisation plus efficace des véhicules, devraient permettre de réduire les coûts liés à la commande de services de transport, à l'inventaire et au stockage ainsi qu'à l'acheminement proprement dit.

Les mesures groupées sous la rubrique «qualité durable et efficacité» devraient avoir des effets positifs sur les composantes des coûts de la logistique, par l'amélioration de la formation à la logistique, qui permettra aux chargeurs d'appliquer des critères de qualité aux fins de la sélection de leurs opérateurs de transport, et par l'aide apportée aux plateformes de transbordement, qui pourront se comparer aux autres opérateurs et ainsi améliorer leurs performances et leur efficacité.

La simplification des chaînes logistiques permettra des économies considérables du fait de la réduction de la charge administrative et d'une atténuation des coûts tenant à l'insécurité juridique en matière de responsabilité dans les chaînes de transport multimodales.

Les incidences des dimensions des véhicules doivent être étudiées de manière approfondie avant de tirer des conclusions sur leurs répercussions économiques. En ce qui concerne la définition de normes pour les unités de transport de marchandises intermodal, on peut supposer qu'elles feront baisser les coûts du chargement, du déchargement et du transbordement, et amélioreront la productivité des terminaux. En outre, elles réduiront les coûts d'acheminement par l'amélioration sensible des taux de remplissage, par rapport aux conteneurs ISO et à certaines caisses mobiles.

Mettre un accent particulier sur l'amélioration de l'efficacité des transports en milieu urbain et sur les corridors de fret à longue distance devrait réduire les coûts liés au transport ainsi que les distances dans les livraisons de marchandises en milieu urbain.

Les effets directs et indirects attendus des options pour la réduction des coûts totaux de la logistique sont résumés dans le tableau suivant.

	Commandes et communication	Inventaire, stockage et coûts liés aux risques	Chargement/déchargement/transbordement	Acheminement
Fret en ligne/STI	+	+		+
Qualité durable	+		+	+
Simplification	+	+		+
Dimensions des véhicules et unités de chargement			+	+
Transport urbain				+
Corridors verts	+	+	+	+

L'évaluation subjective des opérateurs de logistique et des chargeurs fait apparaître une nette différenciation concernant l'efficacité de chacune des options (voir le tableau ci-après). Il faut souligner que les valeurs absolues indiquées expriment les bénéfices tels qu'ils sont perçus plutôt que mesurés. En outre, l'analyse de ces résultats devrait tenir compte de la faveur générale donnée aux politiques produisant des effets immédiats par rapport aux mesures visant des objectifs à long terme.

*Perceptions des bénéfices des actions proposées<sup>1</sup>*

	Économies estimées	Économies de temps estimées

<sup>1</sup> Pour la méthodologie appliquée aux fins de l'enquête, veuillez vous référer au document *Étude préparatoire pour une analyse d'impact d'un plan d'action de l'UE concernant la logistique du transport de marchandises*, demande des parties prenantes en faveur de mesures politiques, avril 2007.

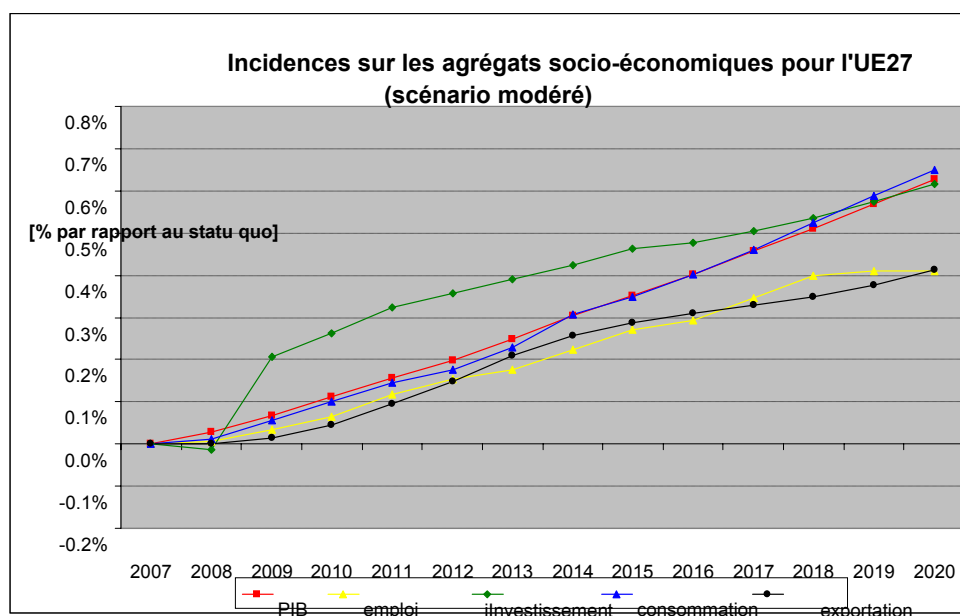
	Économies estimées	Économies de temps estimées
Fret en ligne/STI	8%	10%
Qualité durable	10%	12%
Simplification	4%	5%
Dimensions des véhicules et unités de chargement	11%	9%
Transport urbain	14%	14%

## 5.2. Avantages macro-économiques

L'analyse d'impact décrit un scénario optimiste et un scénario réaliste, ce qui correspond à la gamme des effets attendus du plan d'action. Pour des raisons de brièveté, seul le scénario réaliste est présenté ici.

Le scénario réaliste suppose que le plan d'action améliorera la productivité du secteur de la logistique d'au moins 3% dans le transport intérieur, de 5% pour les services auxiliaires de transports et de 3% dans les communications. Le plan d'action est également supposé entraîner une réduction des coûts de 2% et une diminution de 3% des temps de transport de marchandises, ainsi qu'une hausse de 3% des taux de remplissage. Ces chiffres se fondent sur des appréciations d'experts des effets globaux attendus des mesures proposées dans le plan d'action pour la logistique.

À l'aide du modèle ASTRA, on a calculé que ces changements entraîneront une augmentation du taux de croissance annuel moyen du PIB dans l'UE-27 de 0,04%, par rapport au scénario de statu quo. Cette hausse relativement faible représente tout de même plusieurs milliards d'euros de croissance additionnelle par an.



### 5.3. Incidences environnementales

Alors que les performances environnementales de nombreuses industries s'améliorent, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports, dont un tiers sont attribués au fret, augmentent, et pourraient menacer la réalisation des objectifs chiffrés de l'UE pour ses émissions de gaz à effet de serre. La combinaison des actions proposées aidera à faire face à cette situation, en contribuant à réduire les opérations de transport inutiles, en améliorant l'intégration des modes de transport et l'attrait des modes les plus respectueux, et en facilitant la prise en considération de critères qualitatifs, en relation notamment avec les incidences environnementales, dans le choix du consommateur. La notion de «transport vert» et la priorité donnée aux transports urbains faciliteront l'application de nouvelles technologies respectueuses de l'environnement là où leur impact sera maximal.

Les bénéfices environnementaux du plan d'action pour la logistique seront plus précisément les suivants:

- Un choix plus judicieux des itinéraires, en particulier dans le transport routier, réduira les émissions de CO<sub>2</sub> du fait de la moindre saturation et de l'amélioration des taux de remplissage;
- le suivi électronique des mouvements de marchandises améliore la prévisibilité des livraisons, ce qui évite les mouvements de fret inutiles et les solutions d'approvisionnement «de dernière minute», toujours énergivores, dans le cas de productions ou de distributions sensibles aux ruptures;
- l'utilisation des unités de chargement multimodales améliorera l'interopérabilité des différents modes de transport et facilitera l'adoption de modes moins polluants;
- la simplification administrative et juridique réduira les coûts du fret multimodal et le rendra de ce fait plus attrayant;
- la diffusion des bonnes pratiques et les améliorations de la formation des logisticiens permettront, en matière de fret, des choix en pleine connaissance de cause parmi les options possibles, compte tenu de leurs répercussions environnementales et sociales aussi bien qu'économiques.

Dans les cas où de nouvelles possibilités modales attrayantes sont disponibles, on peut s'attendre à des incidences sensibles sur les performances environnementales de la logistique du fret. Cela relie la réussite du plan d'action à d'autres initiatives dans le domaine des transports, notamment la promotion d'un réseau ferroviaire à priorité fret et des autoroutes de la mer. La mise en œuvre de ces initiatives ainsi que la plus grande importance donnée au fret dans le financement du RTE-T créera les conditions qui permettront aux opérateurs de logistique et aux transporteurs d'offrir des services non seulement efficaces, mais aussi durables. En outre, l'internalisation des coûts externes, qui fait l'objet de travaux concernant les méthodologies, devrait donner une impulsion supplémentaire en faveur de l'usage de modes de transport respectueux de l'environnement.

#### **5.4. Incidences sociales**

Le plan d'action pour la logistique affectera les personnes employées dans le secteur ainsi que celles concernées par les effets de ce secteur (bruit, émissions, encombrements).

L'initiative inscrite dans le plan d'action consistant à créer un système de certification des logisticiens relèvera les niveaux de formation et ouvrira de nouvelles perspectives de carrière dans ce secteur. Le recours à de nouvelles technologies, en particulier dans le domaine des TI, va augmenter les besoins du secteur de la logistique en spécialistes, et accroître la valeur des compétences du personnel.

En ce qui concerne le grand public, l'effet sur l'habitat des mesures inscrites dans le plan d'action devrait être positif à long terme, en particulier du fait des mesures de promotion des bonnes pratiques dans les environnements urbains. Toutefois, l'évolution des technologies dans les transports sera déterminante, et il convient, dans le cadre d'initiatives telles que la promotion des «corridors verts», de rechercher les moyens de mieux concilier le transport de marchandises avec nos critères de qualité de la vie.

#### **5.5. Frais administratifs**

Sauf pour la fenêtre unique administrative, qui imposera de procéder à des investissements supplémentaires dans les capacités nationales en matière de TI, les coûts administratifs de la mise en œuvre du plan d'action dans le domaine de la logistique seront limités, tant pour les entreprises que pour les pouvoirs publics. Dans le cas des pouvoirs publics, les principaux éléments de coûts devraient être liés aux travaux sur les nouvelles normes, à l'instauration d'un système de certification des qualifications et à l'éventuelle adaptation des programmes nationaux de formation, à la mise en œuvre de l'étalonnage et de la mesure des performances et enfin au fonctionnement des centres de promotion du transport multimodal. Dans le cas des entreprises, les principaux facteurs de coûts sont l'adaptation aux nouvelles normes et la mise en conformité aux exigences en matière de certification et d'étalonnage des performances.

### **6. CONCLUSIONS**

Une action de l'UE à l'appui de la logistique est clairement justifiée, et très attendue. Les décideurs politiques devraient faciliter la conciliation de l'impératif d'efficacité des services de logistiques (facteur-clé de la compétitivité européenne) et de l'exigence de pratiques durables dans ce secteur.

Si les diverses options prises en considération présentent des différences nettes en termes des effets attendus, il est recommandé de mettre en œuvre une combinaison d'actions, eu égard aux synergies qui peuvent être développées entre elles et aux caractéristiques de la logistique du transport de marchandises, qui est affectée par l'évolution d'un éventail de technologies et de réglementations.

La combinaison d'actions qui est proposée devrait avoir, directement ou indirectement, un effet positif sur le coût total de la logistique dans les entreprises,



notamment une réduction des coûts des commandes et des communications, des coûts liés au stockage et à la gestion des risques, des coûts associés aux transbordements et enfin des coûts du transport proprement dit. Certaines de ces actions ont un caractère préparatoire. Elles n'auront pas en elles-mêmes d'effets immédiats sur l'efficacité des services logistiques dans l'UE, mais constituent des étapes indispensables sur la voie de l'amélioration du cadre de la logistique.

Les petites et moyennes entreprises devraient en bénéficier tout particulièrement, car la normalisation (des systèmes d'information et des technologies des véhicules) ainsi que la simplification administrative leur permettra de réduire proportionnellement davantage leurs frais d'exploitation. Renforcer le poids de la qualité dans les décisions en matière de logistique du transport de marchandises ouvrira de nouveaux débouchés.

Les actions proposées permettent d'escompter des effets environnementaux positifs car elles contribueront à réduire les opérations de transport inutiles, amélioreront l'intégration des modes de transport et l'attrait des modes plus respectueux de l'environnement, enfin faciliteront la prise en considération de critères qualitatifs, en relation notamment avec les incidences environnementales, dans les choix opérés par le consommateur.

La combinaison d'actions aura également une incidence sociale positive dans la mesure où elle renforcera la qualité de la formation et améliorera les possibilités de mobilité. Une logistique du transport de marchandises plus efficace contribuera à garantir la qualité de la vie que nous tous, consommateurs, attendons, tout en réduisant les effets négatifs sur nos cadres de vie.

## **7. REVISION INTERNE**

Vu son engagement à réaliser des analyses d'impact rigoureuses et de grande qualité, la Commission a créé un comité des analyses d'impact, chargé de favoriser et de contrôler la qualité des analyses d'impact réalisées par les services de la Commission. Ce comité a révisé le présent document et a émis son avis le 23 juillet 2007. Sur la base de ces commentaires, l'analyse d'impact a été modifiée et raccourcie.

Les changements concernaient notamment la description des problèmes et les objectifs du plan d'action, auxquels des précisions ont été apportées, le contexte politique, indiqué de manière plus complète, les effets attendus en matière environnementale et sociale, davantage mis en exergue, et l'ajout d'explications sur la modélisation macro-économique.