

<b>AVIS SUR LE RAPPORT D'AUTOSAISINE : LA LOGISTIQUE EN REGION CENTRE</b>
---

**Rapporteur : Daniel PIERREJEAN**

Au début de cette mandature 2007-2013, le Conseil économique, social et environnemental de la région Centre a souhaité analyser l'évolution d'une filière économique importante pour l'économie régionale : la logistique. Ces travaux ont fait l'objet d'un rapport sur lequel le CESER est appelé à se prononcer.

L'activité logistique a pour but de fournir au client le bon produit au bon moment, au bon endroit et au coût le plus intéressant.

Elle résulte du besoin de certaines entreprises de réduire leurs coûts en externalisant des fonctions qui ne font pas partie de leur cœur de métier. En France, l'activité représenterait entre 10 et 13 % du PIB.

L'activité logistique souffre d'une remise en cause due au caractère polluant du transport et de ce qu'elle est la conséquence d'un modèle économique au sujet duquel s'interrogeaient déjà les experts du Club de Rome au début des années 60. Depuis lors, la remise en cause du modèle actuel a été très timide, voire inexistante. Pourtant, cette activité, très souple, pourrait s'adapter à d'autres modèles de production et de consommation.

### **Les aspects économiques de l'activité logistique en région Centre**

En région Centre le chiffre d'affaires de la logistique représente annuellement deux milliards d'euros. L'activité est étroitement liée à l'activité économique à la fois nationale et régionale.

La logistique permet d'apporter une valeur ajoutée plus ou moins forte à l'activité des entreprises de production, non seulement dans la rapidité et la justesse du service rendu, mais encore dans la gamme plus ou moins large des services offerts aux entreprises.

La région Centre dispose de réels atouts de par sa position géographique centrale à l'échelle nationale et son réseau d'infrastructures. Il faut cependant noter deux handicaps majeurs.

Premièrement, un engorgement de certains axes et la dangerosité de la nationale 154 au nord-est du territoire régional sur l'axe routier pourtant essentiel au transport des marchandises vers les ports de Rouen et du Havre.

Deuxièmement, au niveau européen, la position de la région est excentrée au regard de l'activité économique et des échanges avec l'Est de l'Europe.

L'activité s'effectue majoritairement dans le périmètre englobant Chartres, Orléans, Bourges et Tours. Depuis 1980, sept millions de m<sup>2</sup> de surface d'entreposage non agricole ont été construits en région.

Le ratio salarié / surface est difficilement estimable mais pose tout de même la question de surfaces importantes sur lesquelles s'exerce une faible activité humaine.

Effet de la crise économique, en septembre 2010, 120.000 mètres<sup>2</sup> d'entreposage environ sont actuellement vacants en région Centre. Aucun projet de construction n'a vu le jour depuis fin 2008.

Le rapport préconise l'élaboration, dans le cadre du SRADDT, d'un schéma régional d'implantation logistique, afin de limiter une consommation de foncier qui pourrait s'avérer excessive.

Les grandes entreprises ont compris l'intérêt de la logistique comme facteur d'optimisation de leur développement. En revanche, la plupart des PMI-PME n'y sont pas encore parvenues. C'est sans nul doute un marché à développer pour la compétitivité du tissu des PMI-PME. Une offre logistique de qualité peut être facteur de fixation des activités industrielles par un effet de « fertilisation croisée », les deux activités étant essentielles l'une à l'autre.

### **La logistique et la problématique environnementale**

Il n'est pas inutile de souligner que la logistique, surtout dans sa dimension transport, est un facteur de production de gaz à effet de serre et donc un élément favorisant le changement climatique en cours. Le rapport Stern, souligne que nous sommes à la veille non seulement d'une catastrophe écologique de grande ampleur mais également d'une catastrophe économique à l'échelle mondiale provoquée par ces changements climatiques. Il convient donc de veiller à maîtriser au plus vite cette production de CO<sub>2</sub> au niveau du transport de fret.

Il y a plusieurs raisons à cette dépendance de la logistique au transport routier : la route offre une plus grande souplesse à mettre en balance avec le déficit criant d'offre ferroviaire de la SNCF dans le domaine du fret. L'entreprise nationale s'est fortement dégagée de cette activité, malgré de multiples déclarations contradictoires en la matière.

Pourtant, les entreprises de logistique sont fortement demandeuses de service ferroviaire. Il conviendrait donc que la SNCF ou un opérateur ferroviaire de proximité restaurent cette offre ferroviaire.

Il est cependant à noter que le mode routier et le mode ferroviaire ne doivent pas être opposés, mais articulés l'un à l'autre, autant que possible.

Dans les prochaines années, le surenchérissement du carburant et la raréfaction des ressources pétrolières risquent de changer la donne. Il conviendrait donc d'anticiper ces mutations.

On note des évolutions notables dans le secteur, en particulier avec la forte prise en compte de la « gestion du dernier kilomètre » et l'accès aux centres-villes, de véhicules discrets et non polluants. Les « Espaces Logistiques Urbains » constituent une avancée en faveur de la diminution des pollutions et des nuisances en milieu urbain ou suburbain.

Politiquement, l'implication des élus est essentielle. Economiquement, elle suppose la revitalisation des centres-villes.

Un logisticien de la région a développé ce concept pour le compte d'un de ses clients. Il conviendrait de l'étudier pour les agglomérations de la région à la lumière des études réalisées sur le sujet.

De même, pour les longues distances - plus de 500 kilomètres - il serait souhaitable que l'Etat puisse imposer aux transporteurs, y compris étrangers, le recours au ferroutage avec une meilleure articulation rail/route. Certains pays, comme la Suisse par exemple, l'ont bien imposé. Un projet de directive européenne serait bien inspiré sur ce point précis.

### **La logistique et l'emploi en région Centre**

On estime que l'activité logistique externalisée emploie 8.600 personnes environ, dans 550 entreprises, en recourant de façon importante à l'emploi intérimaire lors des pics d'activité saisonniers. D'après les estimations, la logistique intégrée employait 15.000 salariés en région Centre en 2006.

Les conditions de travail des employés sont peu attractives, les personnels ouvriers et l'encadrement sont soumis à un phénomène de stress professionnel. Le niveau de formation et de qualification initiale du personnel travaillant dans la manutention et l'entreposage est peu élevé. Ces métiers méritent cependant d'être tirés vers le haut, à plus forte raison si les acteurs ont l'ambition de se constituer en filière.

Le fort recours à l'emploi intérimaire entretient la précarité de certaines activités. Le groupement d'employeurs peut constituer une réponse à la réduction de la précarité. Il semble nécessaire, par ailleurs, d'amplifier les efforts de formation des salariés, pour élever le niveau de compétence, même si les perspectives d'évolution dans les entrepôts restent par nature, limitées.

La fréquence des accidents du travail est élevée dans le domaine de la logistique. Elle tend cependant à baisser et il faut noter que son intensité est moindre que dans d'autres secteurs. Les services de prévention doivent poursuivre leur action de sensibilisation et de prévention pour que cette tendance se poursuive dans le secteur de la logistique.

\* \*  
\*

En conclusion, l'activité logistique au niveau national comme en région Centre a la faculté de pouvoir s'adapter à de nouveaux contextes notamment en matière de politique volontariste de protection de l'environnement.

La mise en oeuvre d'une offre ferroviaire de qualité, appelée par les entreprises de logistique pourrait changer la donne et réduire l'émission de gaz à effet de serre, dans sa dimension « longue distance » notamment.

Sur le plan social, il conviendrait de veiller à faire évoluer ces métiers vers une plus grande stabilité d'emploi et une offre large de formation permettant aux salariés d'évoluer et d'acquérir un niveau de qualification optimum.

La création d'une filière logistique, préalable à la constitution éventuelle d'un Pôle d'excellence logistique devrait intégrer toutes ces dimensions économiques, environnementales et sociales. Ce sont à ces nouvelles conditions exigeantes que la région Centre pourra garder sur son territoire une réelle attractivité pour les activités logistiques.