



Fédération Française de l'Acier

SÉMINAIRE DU 20 JANVIER 2011

L'industrie face aux perspectives des transports
de marchandises à l'horizon 2030

« On ne subit pas l'avenir, on le fait »

Georges Bernanos



Steel Business Briefing
Bringing you closer



SOMMAIRE

> Edito

p.2 Georges Di Lallo, Directeur des Transports de la FFA

> Ouverture

p.3 Philippe Darmayan, Président de la FFA

p.4 Michel Aymeric, Directeur du Cabinet de Thierry MARIANI

> Présentation

p.4 Claude Gressier, Chargé de mission auprès du directeur général de la DGITM

> Approche économique

p.5 Michel Savy, Professeur à l'université de Paris Est

p.6 Alain Bonnafous, Professeur émérite de l'Université de Lyon

> Approche industrielle

p.7 Daniel Marini, Directeur des Affaires Economiques et Internationales de l'UIC

p.8 Antoine Redier, GEFCO - Directeur Transport et Logistique Automobiles

p.9 Jacques Koch, Directeur Transports ArcelorMittal

> Approche sectorielle

p.9 Olivier Gantois, Délégué Général de l'UFIP

p.10 Claude Cham, Président de l'URF

p.11 Michel Dubromel, France Nature Environnement

> Conclusion

p.12 Yvon Jacob, Ambassadeur de l'industrie auprès de la Commission européenne



EDITO

Le monde change, c'est un constat, une vérité d'un simplissime désarmant.

Notre société correspond désormais au slogan d'un grand quotidien sportif « Toujours plus haut, toujours plus loin, toujours plus vite ». Le monde des transports devrait obéir à cette règle.

On est cependant en droit d'en douter, principalement dans le secteur ferroviaire. A contrario, si le transport routier est devenu en vingt ans un élément incontournable du transport de marchandises, c'est parce qu'il a réussi sa mutation en se rendant indispensable dans la recherche du « toujours plus loin » et l'amélioration de sa propre technologie.

Le chemin de fer a, de son côté, parfaitement répondu au « toujours plus vite ». En trente ans,

le développement du transport de voyageurs à grande vitesse s'est fait au détriment du transport de marchandises, ce dernier s'étant marginalisé.

Les échanges internationaux, maritimes ou terrestres (avec pour ces derniers un déploiement vers l'est), devraient se développer plus rapidement encore ces vingt prochaines années que durant les vingt dernières années. Il faudra alors s'adapter et innover en créant de nouvelles technologies et de nouvelles organisations que l'industrie devra mettre en place. Il faudra également mieux définir la notion environnementale, ce qui passe aussi par une modification de notre comportement.

Au delà de 2030 se posera, si cela ne se pose déjà, la question du « Encore plus haut, encore plus loin, encore plus vite ».

Georges Di Lallo,
Directeur des Transports de la FFA



Ouverture du séminaire



Introduction

Philippe Darmayan, Président de la FFA

Un rapport sur la compétitivité comparée de l'Allemagne et de la France est présenté ce matin à Monsieur le Ministre de l'Industrie. Il

montre que depuis dix ans la dégradation de la compétitivité de l'industrie française s'est accélérée. Cette analyse vient renforcer la prise de conscience actuelle de l'urgence à remettre sur le devant des priorités la promotion de l'activité industrielle.

Le transport est un des facteurs clefs de la compétitivité de l'industrie. Il l'est bien sûr en premier lieu pour le monde de l'acier, ce qui justifie l'initiative de ce jour, mais il l'est plus généralement pour la plupart des métiers industriels et de service.

Au plan national, le transport de marchandises est le reflet de l'activité économique : il a chuté de 40 % au premier trimestre 2009 et, bien qu'il ait augmenté depuis, son niveau reste 20 % inférieur à celui de l'année 2005. Il est également un reflet de la politique d'aménagement du territoire : force du réseau routier français, marginalité du fluvial et manque de compétitivité de nos ports. Il est aussi le reflet de la politique environnementale sur le climat qui, depuis le Grenelle de l'environnement, prône le développement du fret ferroviaire au détriment de la route. Il est enfin le reflet des enjeux économiques avec la réduction drastique du wagon isolé au profit de la

route, ce qui, de façon contradictoire avec le Grenelle de l'environnement, va conduire à une diminution de la part de marché du fret ferroviaire sous les 10 %.

Au plan européen, le transport reste marqué par des enjeux importants qui bousculent les préoccupations nationales : compétition des différents pavillons pour les transports maritimes et routiers et ouverture des réseaux ferroviaires à la concurrence dans un contexte artificiel où se heurtent des logiques de compétitivité et des infrastructures vieillissantes mêlant trafics marchandises et passagers.

Il est donc important de réfléchir à ces enjeux et à ces contradictions et, compte tenu des délais de réaction de ce secteur, de fixer un objectif réaliste dans le temps.

C'est à partir de l'étude menée par la Cofhuat et la FFA que nous vous proposons trois tables rondes sur les perspectives du transport en France sur la période 2010 à 2030, dans ses différents aspects macro et micro économiques.

J'espère que les conclusions de ces débats nous donneront un éclairage suffisant pour alerter les pouvoirs publics nationaux et européens sur les vrais enjeux du transport, enjeux qui se confondent en grande partie avec le développement d'une industrie compétitive en France et en Europe.



Ouverture du séminaire

© Ralf Kingsieck



Michel Aymeric, Directeur du Cabinet de Thierry MARIANI, Secrétaire d'Etat chargé des Transports

L'Etat est très attaché au développement de la branche transport et logistique, qui représente plus de 1,5 million d'emplois en France.

Le Schéma National des Infrastructures de Transport définit les grands projets pour ces prochaines années, qui s'ajoutent aux projets déjà lancés. Le transport routier, outre les engagements de réduction de 250 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an, bénéficiera de la généralisation des poids lourds de 44 tonnes. Conjointement, la part modale des transports massifiés

– ferroviaires, maritimes et fluviaux – devra passer de 14 % à 25 % d'ici 2022.

Pour cela, sept milliards d'euros seront investis au titre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire afin d'améliorer la qualité du réseau et de développer le transport combiné et les autoroutes ferroviaires. Le transport maritime et fluvial bénéficiera de la réforme portuaire ainsi que d'un plan de modernisation des voies navigables.

Enfin, l'État souhaite investir dans la recherche, notamment pour le « véhicule du futur », et promouvoir l'interopérabilité européenne des systèmes de transport.

Présentation



Etudes prospectives sur l'avenir des transports de marchandises

Claude Gressier, Chargé de mission auprès du directeur général de la DGITM (Direction Générale des infrastructures, des Transports et de la Mer)

Les études prospectives que j'ai menées avec quelques collègues ont mis en évidence la forte probabilité que la croissance des transports de marchandises en France soit moins forte dans les vingt à quarante prochaines années qu'elle ne l'a été dans les vingt dernières années, à cause notamment du niveau moins élevé de la croissance et de son caractère plus tourné vers les services. Toutefois, cela dépendra beaucoup du degré d'industrialisation que conservera notre pays et de l'ampleur des délocalisations.

En revanche, la mondialisation est loin d'être achevée et les échanges internationaux continueront à croître de façon très importante, avec un rôle majeur des ports. Il en résulte que le trafic de fret se développera surtout sur un petit nombre d'axes majeurs, donnant ainsi une chance aux transports massifiés que sont le fluvial et le ferroviaire. Les mesures prises à la suite du Grenelle de l'environnement, notamment l'éco-taxe sur les poids-lourds et l'engagement national pour le fret ferroviaire, devraient aider au développement de ces modes de transports concurrents à la route. L'ampleur de l'engagement au niveau mondial pour lutter contre le changement climatique aura aussi une forte influence sur le développement de ces modes alternatifs.

Cependant, le transport routier qui assure actuellement 83 % du volume des transports de marchandises conservera un rôle largement prédominant.

En conclusion, de nombreuses incertitudes existent : niveau de la croissance économique, degré d'industrialisation de la France, importance des délocalisations, degré de gouvernance mondiale pour lutter contre le changement climatique, réussite de la réforme portuaire en France, dynamisme plus ou moins grand des acteurs ferroviaires, etc.

L'avenir n'est donc pas encore écrit.



Approche économique

Les perspectives à long terme du fret et de la logistique

Michel Savy, Professeur à l'université de Paris Est, Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, codirecteur du Centre franco-chinois Ville & Territoire



En écartant l'hypothèse d'une crise de système (qui n'est pas inimaginable : rechute du système financier mondial, conflit armé, épidémie grave, etc.) la globalisation de l'économie devrait se poursuivre dans les années à venir, s'appuyant nécessairement sur une croissance des flux de transport.

La croissance économique de l'Europe sera relativement lente, du fait de sa place dans la division du travail et du facteur structurel limitant qu'est son évolution démographique. En outre, et sur le long terme, une économie développée est proportionnellement moins consommatrice de transport de fret qu'une économie émergente. Cette lenteur facilitera quelque peu la solution des problèmes d'organisation du fret, d'infrastructures, de limitation des externalités négatives et en particulier des émissions de gaz à effet de serre (provenant pour un quart des activités de transport à l'échelle mondiale).

L'accès à la globalisation passe par les grands ports maritimes. Les ports français du Havre et de Marseille n'ont pas le trafic dont ils sont capables, leur mise en fonctionnement efficace est un enjeu national. Sur les corridors assurant la desserte de leur hinterland, il conviendra d'utiliser davantage les solutions alternatives à la route, contribuant à un report modal quand, et seulement quand, les conditions nécessaires de volume et régularité du volume de fret seront réunies. Encore faut-il que les infrastructures et l'organisation de l'exploitation des réseaux permettent une production de transport ferré,

fluvial ou maritime de qualité suffisante. Il faut accomplir la rénovation et la relance du chemin de fer français, les comparaisons en Europe et au-delà montrent qu'un tel objectif est réaliste.

Enfin, une marge de progrès considérable est à explorer au sein même de la technique routière, irremplaçable. Il n'y a pas en la matière de solution miracle, mais la combinaison opiniâtre de multiples progrès partiels, tant techniques (biocarburants et électricité d'origine non fossile, moteurs et véhicules plus efficaces, etc.) qu'organisationnels (meilleur remplissage des véhicules, recherche de fournisseurs et de clients moins éloignés, conduite optimisée, etc.) permettra à ce secteur de contribuer lui aussi à la réduction des gaz à effet de serre.

Ces progrès ne sont pas possibles sans un encadrement et une stimulation politique adéquats. Dans le cadre européen, désormais pertinent, une cohérence devra être trouvée entre l'unité du marché et la disparité de la fiscalité et de la réglementation sociale d'une part, entre l'accent mis sur les mécanismes de marché et la recherche d'un développement durable d'autre part.

Depuis la construction des équipements et du matériel de transport jusqu'à la fourniture des services de transport, l'Europe est souvent en position de leader mondial dans la filière du transport de marchandises. Loin d'être un handicap dans la concurrence mondiale, sa compétence en matière de transport soutenable sera un des facteurs d'exportation de ses matériels et de ses savoir-faire.



Alain Bonnafous, Georges Di Lallo, Michel Savy



Alain Bonnafous, Professeur émérite de l'Université de Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports

Qu'en sera-t-il de nos transports en 2030 ou au-delà ? La prospective présentée par Claude Gressier est particulièrement convaincante. On peut cependant y apporter une nuance ou, plus précisément, y ajouter un scénario : celui d'une plus forte croissance des trafics qui serait liée, d'une part à une croissance soutenue et, d'autre part, à une éventuelle erreur d'interprétation concernant le découplage entre croissance économique et croissance des trafics.

L'hypothèse du retour à une croissance soutenue n'est pas à l'ordre du jour des réflexions économiques d'aujourd'hui. Elle ne l'était pas non plus lorsque, dans les années 90, on a observé aux Etats-Unis des taux de croissance systématiquement supérieurs à ce qu'étaient les taux du « consensus » et que, pour l'expliquer, on a vu surgir une théorie de la « nouvelle croissance ». Doit-on complètement exclure en Europe, à des horizons 2030-2050, un scénario de ce type avec le développement de productions nouvelles (celles de produits qui n'existent pas encore) ou de productions déjà en croissance et qui finiront par peser (celles de produits dits de luxe qui se démocratisent, la sophistication du recyclage, etc. ?)

L'erreur d'interprétation du « découplage » tient à ce que, en croissance ralentie, la croissance industrielle est plus ralentie encore et se traduit par une déflation des activités du transport. Elles ont ainsi des taux de croissance négatifs lorsque ceux du PIB sont à peine positifs. Comme nous n'avons pas eu, au cours de la dernière décennie, de croissance vigoureuse, il n'y a plus eu d'observations du type 1999-2000, qui permettait de voir qu'à partir d'une certaine croissance, de l'ordre de 3 %, celle du transport était plus vigoureuse encore.

Chacun a raisonné comme s'il y avait une élasticité constante entre croissance économique et croissance des trafics, alors que les modèles développés à l'INRETS (voyageurs) – Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité - ou au Laboratoire d'Economie des Transports (marchandises) ont été sensiblement améliorés par l'introduction d'élasticités variables.

S'ajoute à cela le fait que pour une tonne produite et échangée, les tonnes-kilomètres sont d'autant plus importantes que la portée de l'expédition est grande. A mesure que se poursuit la division spatiale du travail, ces tonnes-kilomètres sont évidemment en augmentation pour un tonnage donné.

Pour une croissance des tonnes transportées qui reste incertaine, les tonnes-kilomètres auront ainsi une croissance un peu plus forte. Cependant, le passage au véhicule-km ou au train-km pourrait croître moins vite en raison des progrès de la logistique et d'une amélioration continue des taux de charge.

Si l'on sait que l'exercice prospectif est sans risque (qui, en 2030 nous reprochera nos erreurs ?), on voit bien qu'il n'en est pas plus facile.

Approche industrielle

Perspectives du transport en France : position de l'industrie chimique



Daniel Marini, Directeur des Affaires Economiques et Internationales de l'UIC - Union des Industries Chimiques

Pour l'industrie chimique française (cinquième producteur mondial avec un chiffre d'affaires de 77 milliards d'euros en 2010), le transport et les infrastructures logistiques sont des facteurs clés de compétitivité. En effet, la très grande variété des produits chimiques, la dispersion des sites sur le territoire et l'activité fortement exportatrice (premier secteur exportateur de l'industrie manufacturière en France) requièrent des infrastructures et des services portuaires, ferroviaires et routiers performants et fiables (les coûts logistiques représentent 10 % du chiffre d'affaires de l'industrie chimique).

L'industrie chimique utilise tous les modes de transport avec une prédominance pour la route qui représente un peu moins de 60 % des flux. La part du fret ferroviaire représente un peu moins de 15 % mais a une importance capitale, car le transport des produits classés comme matières dangereuses doit se faire par voie ferroviaire ou par pipe-line pour des raisons évidentes de sécurité.

C'est pourquoi l'industrie chimique française milite pour :

- la réalisation d'un pipe-line pour le transport de produits pétrochimiques (oléfines) entre la France et l'Allemagne,
- un moratoire sur le schéma multi lots-multi clients de Fret SNCF qui pénalise fortement l'industrie chimique, en particulier les PME. Chaque site industriel de la chimie

doit avoir une solution de transport ferroviaire en wagons isolés adaptée et économiquement soutenable (encourager une offre concurrentielle, la création d'OFP - Opérateurs Ferroviaires Privés -, l'adaptation des bonnes pratiques européennes -consortium X Rail-),

- l'autorisation immédiate de l'utilisation de poids lourds de 44 tonnes avec cinq essieux et l'allongement des délais pour l'obligation de passer à six essieux pour des questions de coûts et de compétitivité,
- l'amélioration de la situation sociale et de la qualité de services des grands ports, en particulier celui de Marseille par où transitent 10 % des ventes export de la chimie, ce qui nécessite un service minimum,
- une tarification sous forme de péage du transport fluvial à un niveau qui ne pénalise pas ce mode de transport par rapport à la route (cas du projet Canal Seine Nord Europe par exemple),

Une réflexion à moyen et long terme doit être menée avec les pouvoirs publics et les autres secteurs industriels sur les enjeux de mise en place de nouvelles infrastructures logistiques intégrant les principaux développements industriels à venir, comme la mobilisation de ressources issues de la biomasse comme matières premières et le développement d'une économie circulaire au travers du recyclage.





Le transport de véhicules à l'horizon 2030

Antoine Redier, GEFCO - Directeur Transport et Logistique Automobiles

Le transport de véhicules semble être un transport de masse, mais chaque véhicule est unique et destiné à un client final. La massification est indispensable pour optimiser le transport, mais elle n'est pas naturelle. Les différents modes de transport (maritime, ferroviaire et routier) doivent être combinés et sont tous nécessaires : très peu de concessionnaires automobiles sont embranchés fer !

Nous sommes face à des contradictions : d'un côté, la SNCF, comme de nombreux opérateurs historiques, a décidé de ne plus offrir un service flexible de wagon isolé, ce qui génère un report du trafic sur la route et va à l'encontre d'une réduction des émissions de CO₂. De l'autre, les grandes agglomérations veulent restreindre le nombre de camions et demandent la mise en place d'un transport alternatif, notamment l'utilisation de la voie ferroviaire qui nécessite une organisation permettant de traiter des petites quantités (de type wagon isolé !!).

L'évolution à long terme va restreindre l'utilisation de la route pour les longues distances, supérieures à cinq cents kilomètres, et imposer l'utilisation de modes alternatifs (fluvial, maritime). La route restera indispensable pour la livraison finale. Le report modal ne pourra pas se faire sans un soutien financier aux modes alternatifs à la route, ou une pénalisation accrue du mode routier.....

GEFCO possède 3600 wagons porte-voitures et va naturellement chercher à les utiliser au mieux. Il sera nécessaire de mettre en place des « hubs » de regroupement et de distribution pour alimenter un système de trains massifs. L'organisation des opérateurs historiques nous pousse à créer des solutions alternatives, pluri-opérateurs. Ces solutions doivent être dans les mains des chargeurs et des opérateurs logistiques, pour qu'elles répondent à la demande des clients, et non pas à la seule logique économique d'un opérateur ferroviaire.



Approche industrielle



© Ralf Klingsieck

Attentes et axes de développement d'ArcelorMittal en matière de transport

Jacques Koch, Directeur Transports ArcelorMittal

Le coût et la fiabilité du transport, aussi bien des matières premières, des demi-produits que des produits finis, sont deux éléments essentiels pour assurer la compétitivité des sites d'ArcelorMittal en France.

Alors que le ferroviaire demeure compétitif pour les transports massifiés, ce mode de transport est en très nette perte de vitesse comparé au camion, notamment en ce qui concerne le wagon isolé, bien que ce dernier représente des facilités de chargement par rapport au camion, tout en répondant aux exigences environnementales, notamment pour les transports sur de grandes distances. Les causes essentielles de cette régression sont un rapport qualité/prix insuffisant, une infrastructure de moins en moins adaptée aux destinations desservies, et la remise en cause de la maintenance des installations terminales embranchées.

Bien que travaillant en collaboration avec les opérateurs ferroviaires pour l'amélioration du niveau de service de ce mode de transport, ArcelorMittal est contraint de développer en parallèle ses capacités de chargement camion, et essaie cependant de contribuer au maintien du transport ferroviaire en développant la massification de ses flux, en orientant également sa distribution en vue d'un transport combiné rail/route, par le fer vers des points de distribution avancés et par la route pour la distribution terminale.

ArcelorMittal doute néanmoins que ces actions assurent la pérennité du mode ferroviaire sans des efforts supplémentaires des opérateurs eux-mêmes, des gestionnaires de l'infrastructure et des pouvoirs publics. Tout cela nécessitant des investissements conséquents dans la mise en place d'infrastructures et des choix politiques appropriés.

Approche sectorielle



Olivier Gantois, Délégué Général de l'UFIIP - Union Française des Industries Pétrolières

Deux tiers des produits issus du raffinage des pétroles bruts sont destinés au transport. Le pétrole représentait 90 % de l'énergie utilisée pour l'ensemble des modes de transport en 2009, et cette part pourrait être de 80 % à l'horizon 2030. Même si la demande mondiale de pétrole a atteint 87,7 millions de barils par jour en 2010, il reste à ce jour 46 ans de réserves pétrolières prouvées. Ainsi, il est probable que le pétrole représentera un tiers de la demande énergétique mondiale en 2030.

Sur fonds de surplus de capacité de raffinage dans l'OCDE - Organisation de Coopération et de Développement Economiques - du fait du tassement de la demande, la demande de distillats moyens, dont le gazole, devrait toutefois continuer à croître. L'Europe souffre d'un déséquilibre croissant entre la demande des différents produits issus du raffinage et les capacités de production de ses raffineries. Ainsi en 2009, elle a importé

27 millions de tonnes de gazole, et exporté le même volume d'essences excédentaires.

Côté prix, tiré par la demande mondiale, le baril de brut a augmenté de 29 % en 2010 et pourrait se maintenir à ces niveaux. En revanche, les marges de raffinage sont restées médiocres, suffisant à peine à couvrir les frais des raffineries.



Michel Dubromel, Claude Cham, Georges Di Lallo, Olivier Gantois



Le transport de marchandises : facteur essentiel de la performance des entreprises industrielles.

Claude Cham, Président de l'Union Routière de France - URF

En France, les marchandises transportées pour l'industrie utilisent majoritairement la route. Selon les services statistiques du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable, en 2009, 87 % des marchandises transportées sur le territoire français utilisaient la route, chiffre d'une grande stabilité depuis maintenant plusieurs années. Cet état de fait est la conséquence des évolutions et demandes des différents acteurs du marché dont en particulier les chargeurs.

Le transfert modal ne se décrète pas... Il doit s'organiser en fonction des avantages et de la pertinence de chacun des modes, ce qui nécessite de trouver la solution optimale entre des facteurs économiques, sociétaux et environnementaux pour répondre aux contraintes d'un marché toujours plus demandeur de flexibilité et de réactivité, à un coût compétitif.

Les transports routiers sur une distance supérieure à 500 km représentent seulement 5 % du nombre total de trajets. 80 % du transport de marchandises est effectué à moins de 150 km et 60 % à moins de 50 km. Le transport sur de courtes distances est et sera toujours très concerné par les évolutions de trafics, en particulier la route qui est prédominante sur ce type de trajets. A contrario, le rail ou les voies navigables ne sont actuellement pas ou peu pertinents sur ce type de voyages. Peuvent-ils le devenir demain à un coût compétitif et pour un service équivalent ?

La route est et restera le mode de transport le mieux adapté et le plus adaptable dans la grande majorité des cas. Elle a démontré sa capacité à répondre aux exigences d'une industrie en quête de compétitivité dans un environnement de plus en plus international. C'est pourquoi, sans négliger certaines capacités de transfert modal, c'est au sein même du secteur routier qu'il faut aussi rechercher les marges de progrès qui permettront une mobilité durable de nos marchandises.



Approche sectorielle



Michel Dubromel, Pilote du Réseau Transports et Mobilité Durables - France Nature Environnement

Depuis les dix dernières années, l'ensemble des parties prenantes a pris conscience des impacts environnementaux du secteur des transports. Les impacts les plus médiatisés sont les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), mais il faut aussi prendre en compte la consommation de territoires liée aux infrastructures, les pollutions atmosphériques – particules – et sonores.

Suite au Grenelle de l'Environnement, le gouvernement a proposé une rupture dans le domaine des transports, afin de ramener les émissions de GES de ce secteur au niveau de celles de l'année 1990. Parmi les mesures incitatives proposées, France Nature Environnement (FNE) soutient fortement la mise en place d'une taxe kilométrique poids lourds. Cette taxe permet une optimisation du transport routier de marchandises et les pays qui l'ont déjà expérimentée, comme la Suisse, constatent aussitôt

un meilleur coefficient de remplissage, ce qui se traduit par une réduction des émissions pour le même volume transporté.

En ce qui concerne les territoires, FNE souhaite maintenir une desserte fine des territoires, notamment par le mode ferroviaire. Ceci nécessite la modernisation et la mise à niveau du réseau existant, mais sans consommation de territoire pour construire de nouvelles infrastructures.

De nombreux projets basés sur une approche multimodale sont actuellement promus. FNE souhaite que l'ensemble des transports de marchandises soient conçus et développés de façon intermodale, afin d'exploiter au mieux les modes de transports les moins émissifs comme le mode ferroviaire. Pour réaliser totalement cette intermodalité, il est nécessaire de mettre en place une politique volontariste pour la mise à niveau et la création de plateformes multimodales performantes et adaptées.





Yvon Jacob, Ambassadeur de l'industrie auprès de la Commission européenne

La problématique des transports pour l'Industrie est bouleversée depuis une dizaine d'années, la mondialisation ayant entraîné une augmentation exponentielle des volumes à transporter. De nouveaux modes de transports sont apparus et les distances se sont accrues. Par ailleurs, les chaînes de production se sont allongées et complexifiées avec le recours à la co-traitance qui entraîne une augmentation du nombre de transports concourant à la fabrication d'un produit. De même, l'impératif de réduction des stocks et l'irruption de la méthode des flux tendus modifient la logistique au service de l'industrie.

Tous ces facteurs donnent aux fonctions transport et logistique une importance centrale dans l'économie industrielle qui attend de ses fournisseurs un service hyper-fiable et de très grandes qualités de rapidité, précision et continuité de la chaîne logistique. Le prix du service est bien entendu primordial ; la concurrence y concourt, mais son jeu ne doit pas être freiné par l'excès de réglementations, de taxes spécifiques ou de charges non compétitives par rapport à nos concurrents européens, ce qui est trop souvent le cas.

C'est grâce à une profession logistique très performante et un environnement public vigilant et actif pour celle-ci que la bataille de la compétitivité de l'industrie sera gagnée. C'est ainsi que nous défendrons les sites français de production et que d'autres pourront être créés.

Logisticiens et industriels, fournisseurs et clients, nous sommes étroitement liés pour gagner le grand combat d'intérêt national que constitue la croissance de l'industrie française sur les marchés mondiaux.



Georges Di Lallo, Yvon Jacob - © Christophe Journet



Fédération Française de l'Acier

5 rue Luigi Cherubini - 93212 La Plaine Saint-Denis Cedex
 Tél. : 33 (0)1 71 92 20 29 - Fax : 33 (0)1 71 92 25 00
 Site internet : <http://www.acier.org/>
 Rubrique : Contact