

PERSPECTIVE

La logistique : la roue invisible de l'économie

Lorsque l'on pense à la logistique, l'idée du transport de biens est souvent la première qui vient à l'esprit. Toutefois, elle touche aussi la mobilité des personnes. Qui dit logistique, dit optimisation : ceci va bien au-delà d'un déplacement d'un point à un autre, au meilleur coût possible. C'est un marché en pleine expansion, qui est promis à de nombreux développements. La pandémie de COVID-19 a propulsé certaines tendances, dont le commerce électronique qui a forcé bien des établissements à s'adapter et à recourir davantage à la logistique. De plus, elle a accru les besoins en information tout au long des chaînes d'approvisionnement. À court et à moyen terme, il y a de fortes chances que la demande pour la logistique soit en croissance en dépit des tendances au protectionnisme. À long terme, il faudra suivre l'effet de l'évolution des technologies ainsi que la tendance que prendront les relations commerciales tant locales qu'internationales. La présente analyse portera essentiellement sur les marchandises.

La logistique : plus que du transport de marchandises

L'aspect transport n'est qu'un des maillons de la chaîne logistique : c'est le plus visible pour le grand public. Ce maillon est lui-même constitué de plusieurs sous-maillons : il faut choisir le mode de transport, les itinéraires et les horaires, remplir les documents requis pour les douanes et assurer la coordination avec ceux qui recevront la livraison, pour ne citer que ces étapes. Tout cela doit s'effectuer à la satisfaction du client, ce qui signifie une prestation sur-mesure, à chaque fois.

En amont, il faut traiter les commandes des clients, planifier ces dernières et s'approvisionner en matières premières ou en produits. Chacune de ces opérations nécessite également des décisions et des choix et comporte différentes phases imbriquées les unes aux autres et qui doivent être coordonnées. On parle alors de chaîne logistique.

Gérer une chaîne logistique requiert de nombreuses compétences. Faire appel à des spécialistes en logistique ou introduire des opérations de cet ordre dans une entreprise permet d'atteindre d'autres objectifs que celui de livrer des marchandises ou des services. On vise, entre autres, la réduction des coûts d'approvisionnement (matières premières, produits semi-finis ou finis) ainsi que la diminution des frais de gestion des stocks et de distribution.

Pour leur part, les spécialistes de la logistique font valoir que leur action permet une utilisation des actifs plus efficace dans les entreprises où ils œuvrent. Elle vise une meilleure allocation des ressources humaines, financières et matérielles. Pour ce

faire, on en arrive à mieux définir les rôles et les responsabilités des personnes au sein des entreprises. Avec les précisions que peut apporter l'économie numérique, on raffine la connaissance sur les opérations et sur les données qui s'y rattachent. Cela permet de disposer de plus d'informations pour faciliter la prise de décision. On est alors en mesure d'améliorer la prestation de service, que l'on pense au temps de réponse aux clients ou, encore, à la planification dont l'entreprise a besoin pour gérer ses relations avec ses clients et ses fournisseurs.

Pour améliorer l'efficacité, il faut donc faire davantage que du transit de marchandises. L'optimisation va de l'approvisionnement en matières premières ou des produits à détenir, en passant par les conditions dans lesquelles ils sont entreposés, le ou les lieu(x) où ils sont stockés, le temps que nécessite leur accès et leur livraison ainsi que le coût lié à chacune de ces opérations. C'est donc dire que la logistique a des ramifications dans toutes les activités des entreprises.

Un marché en expansion... jusqu'à tout récemment

L'évolution du marché mondial de la logistique suit de près celui des échanges commerciaux. La logistique n'est pas une mode, elle devient une nécessité à l'heure où la concurrence se grandissante. La taille mondiale du marché de la logistique se situait entre 4 000 G\$ US et 5 000 G\$ US, selon les sources (en 2018 ou en 2019) (tableau 1 à la page 2). Certains avancent qu'il représentait même 10 % du PIB mondial. Les différences d'appréciation sont attribuables au fait que les estimations ne prennent pas en compte tous les mêmes aspects. Certaines n'incluent pas les logiciels d'optimisation, d'autres ne prennent

François Dupuis, vice-président et économiste en chef • Mathieu D'Anjou, économiste en chef adjoint • Joëlle Noreau, économiste principale

Desjardins, Études économiques : 418-835-2450 ou 1 866-835-8444, poste 5562450 • desjardins.economie@desjardins.com • desjardins.com/economie

NOTE AUX LECTEURS : Pour respecter l'usage recommandé par l'Office québécois de la langue française, nous employons dans les textes et les tableaux les symboles k, M et G pour désigner respectivement les milliers, les millions et les milliards. MISE EN GARDE : Ce document s'appuie sur des informations publiques, obtenues de sources jugées fiables. Le Mouvement des caisses Desjardins ne garantit d'aucune manière que ces informations sont exactes ou complètes. Ce document est communiqué à titre informatif uniquement et ne constitue pas une offre ou une sollicitation d'achat ou de vente. En aucun cas, il ne peut être considéré comme un engagement du Mouvement des caisses Desjardins et celui-ci n'est pas responsable des conséquences d'une quelconque décision prise à partir des renseignements contenus dans le présent document. Les prix et les taux présentés sont indicatifs seulement parce qu'ils peuvent varier en tout temps, en fonction des conditions de marchés. Les rendements passés ne garantissent pas les performances futures, et les Études économiques du Mouvement des caisses Desjardins n'assument aucune prestation de conseil en matière d'investissement. Les opinions et les prévisions figurant dans le document sont, sauf indication contraire, celles des auteurs et ne représentent pas la position officielle du Mouvement des caisses Desjardins. Copyright © 2020, Mouvement des caisses Desjardins. Tous droits réservés.

TABLEAU 1
Estimations de la valeur du marché mondial de la logistique en 2018 ou en 2019

ORGANISMES	ESTIMATION
Valuate Reports (2018)	Plus de 4 000 G\$ US
Research Markets (2018)	4 730 G\$ US
IMARC Group (2019)	4 963 G\$ US
Banque mondiale (2018)	4 300 G\$ US

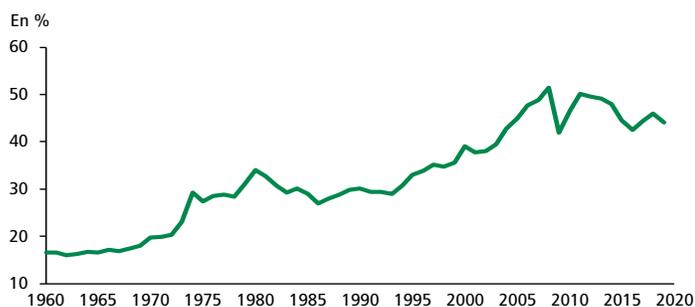
Sources : Valuate Reports, Research Markets, IMARC Group, Banque mondiale et Desjardins, Études économiques

en compte que les activités de transport et les opérations qui lui sont immédiatement liées (courtage pour le dédouanement, par exemple).

Toutefois, s'il y a un point sur lequel les différentes analyses s'entendent, c'est le fait que l'Asie-Pacifique vient en tête de ce marché. Comme cette région agit comme le grand manufacturier du monde, on ne doit pas s'étonner que les besoins y dominent et qu'ils soient en croissance. De plus, l'accord commercial tout récent signé par 15 pays d'Asie et du Pacifique à la mi-novembre promet d'accélérer le mouvement.

Le commerce des marchandises a pris une part croissante dans le PIB mondial depuis les années 1950, selon l'analyse qu'en fait la Banque mondiale. Le graphique 1 permet de constater une accélération de son importance relative, particulièrement depuis les années 1990. On imagine qu'en parallèle, les besoins en logistique ont passablement augmenté. On peut facilement penser que la globalisation des échanges, notamment avec la multiplication des accords commerciaux, l'entrée de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et la course à la réduction des coûts des matières premières et des produits ont propulsé la demande pour le transport des marchandises et la logistique.

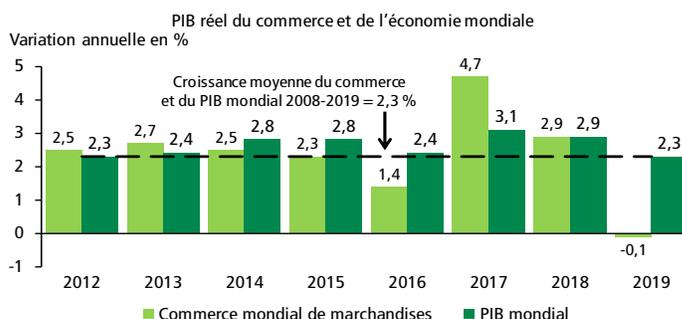
GRAPHIQUE 1
La part du commerce mondial dans le PIB mondial a crû depuis les années 1960



Sources : Banque mondiale et Desjardins, Études économiques

Si l'on compare la croissance du volume du commerce mondial des marchandises avec celle du PIB réel mondial (graphique 2), on note que, durant la période de 2008 à 2019, la progression des deux indicateurs a été la même, soit 2,3 %. Les données de l'OMC permettent de constater un ralentissement de cadence du commerce de marchandises en 2019, soit avant que la pandémie de COVID-19 ne soit déclarée officiellement par l'Organisation mondiale de la santé. L'OMC attribue cet essoufflement principalement à deux facteurs : la décélération de la croissance mondiale observée cette année-là et l'accroissement des tensions commerciales entre les pays. À cet effet, on peut citer les frictions entre les États-Unis et la Chine ces dernières années.

GRAPHIQUE 2
Le volume mondial du commerce de marchandises était déjà en baisse en 2019



Sources : Organisation mondiale du commerce et Desjardins, Études économiques

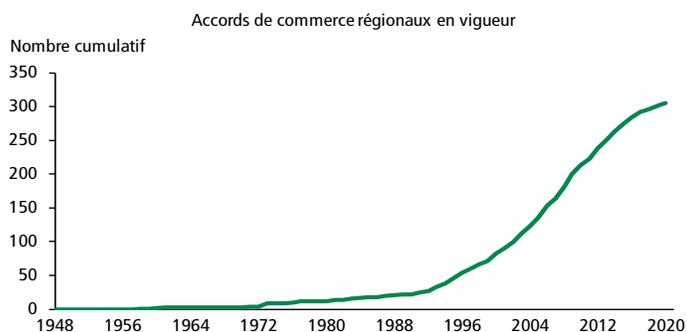
La pandémie est venue brutalement accentuer un mouvement de fléchissement déjà entamé. Ainsi, comme le rapporte l'OMC avec son Baromètre du commerce de biens (*Goods Trade Barometer*), les échanges commerciaux mondiaux ont enregistré une baisse historique au deuxième trimestre de 2020. Deux phénomènes contradictoires ont cohabité : d'une part, une baisse de la demande de biens attribuable aux mesures de confinement et au ralentissement économique qui s'en est suivi. D'autre part, il y a eu une course effrénée pour les équipements de protection et les médicaments contre le virus à la grandeur de la planète. De toute évidence, la réduction de cadence générale de l'économie l'a emporté puisque le rythme du commerce mondial s'est situé à 84,5 % de la tendance récente. Toutefois, une remontée était attendue au troisième trimestre dont l'ampleur n'est pas encore connue et dont la durée était très incertaine en raison de l'arrivée d'une deuxième vague de COVID-19 partout sur la planète. Selon toute vraisemblance, on devrait assister à un rebond du commerce mondial lorsque la menace pandémique aura été écartée. On peut présumer que les besoins en logistique suivront la tendance. Il sera question des effets de la pandémie un peu plus loin dans le texte.

Les facteurs d'influence

Qu'est-ce qui a favorisé l'essor de la logistique ici et ailleurs dans le monde? L'accélération des échanges commerciaux et la conclusion de nombreux accords sont au nombre des raisons, comme on l'a évoqué précédemment (graphique 3). La croissance du commerce électronique via des sites de vente accessibles 24 heures sur 24, peu importe le fuseau horaire et les conditions météorologiques, a accéléré les besoins de planification, de préparation de commandes, d'entreposage et de livraison partout dans le monde. La pression s'est fait sentir.

GRAPHIQUE 3

Les accords de commerce régionaux se sont multipliés partout dans le monde depuis les années 1990



Sources : Organisation mondiale du commerce et Desjardins, Études économiques

Qu'est-ce qui pourrait propulser davantage le recours à la logistique? La prolifération exponentielle de l'Internet des objets (objets connectés) peut être un facteur accélérant la demande pour plus de logistique. L'utilisation des technologies comme la radio-identification (RFID¹ : *radio frequency identification*), qui permet de suivre les objets et les personnes à distance, le Bluetooth et, plus récemment, la livraison par drones nécessite une bonne coordination si l'on veut que leur utilisation donne les fruits que l'on attend d'elles.

On peut penser que dans la mesure où de nouvelles technologies permettent de faire des gains au chapitre de l'environnement, elles créeraient des occasions d'affaires intéressantes. La congestion urbaine et les considérations environnementales pourraient aussi favoriser d'autres modes d'organisation des transports et intensifier la demande en logistique. L'an dernier, un projet pilote a été organisé au centre-ville de Montréal. Le projet de livraison urbaine écologique « Colibri » permet aux camions de décharger leur marchandise à l'Îlot Voyageur (ancien terminus d'autobus) où le relais est pris par des véhicules dont les émissions de CO₂ sont nulles, comme les vélos cargos électriques.

¹ RFID : « le terme RFID englobe toutes les technologies qui utilisent les ondes radio pour identifier automatiquement les objets ou des personnes. Le système RFID [...] est une technologie qui permet de mémoriser et de récupérer des informations à distance grâce à une étiquette qui émet des ondes radio. » Source : ooreka.fr.

Ces véhicules de petite taille peuvent livrer les colis à un coût inférieur en temps et en argent que les camions conventionnels.

Qu'est-ce qui pourrait freiner le déploiement de la logistique? Outre les ralentissements économiques, provoqués ou non par des pandémies, les prix élevés de stockage et le manque d'espace pourraient ralentir le mouvement. Au Québec, à Montréal notamment, la concurrence de villes américaines qui cherchent, elles aussi, à se positionner comme « plaque tournante » du transport nord-américain pourrait limiter l'essor de l'industrie logistique d'ici.

Repenser ses opérations et ses liens d'affaires

La logistique invite à repenser la conduite des affaires dans une entreprise. Elle force la réflexion sur des questions telles que le choix des marchés desservis actuellement, les clients potentiels, la pertinence de sous-traiter certaines opérations, le ou les lieux d'entreposage des matières premières et des produits, les quantités optimales qui devraient s'y trouver, le choix des partenaires d'affaires, les modes de transport retenus et le coût de chacune de ces opérations. Fait à noter, bien qu'il existe des solutions déjà éprouvées, aucune ne peut être transposée parfaitement d'une entreprise à l'autre.

Par ailleurs, établir des liens étroits avec des fournisseurs et des clients peut signifier partager des informations internes afin de mieux s'arrimer. Les objectifs poursuivis sont également l'amélioration de la fluidité dans les relations commerciales et l'assurance d'une qualité de service conforme aux ententes établies. On peut penser aux systèmes de commandes automatisés et de préparation de commandes qui doivent disposer de l'information sur les niveaux de stocks chez leurs clients afin de les réapprovisionner en temps opportun. Bref, les possibilités sont immenses. Le niveau de confiance sur des données aussi sensibles doit nécessairement être élevé. Dans des secteurs hautement compétitifs, où l'on a besoin de flexibilité et où le coût des opérations doit être strictement contrôlé et connu, la logistique devient nécessaire.

La logistique au Québec

Le Québec n'échappe pas aux exigences et à la complexité des relations commerciales. Bien que toutes les entreprises québécoises n'échangent pas directement avec l'étranger, la gestion d'une chaîne logistique peut s'avérer complexe même sur le marché intérieur. Des fournisseurs de produits et de sous-produits locaux peuvent faire appel à leur tour à des sous-traitants d'ici et d'ailleurs. Avec la mondialisation et la sophistication des technologies de communication (dont la numérisation), les réseaux commerciaux se sont complexifiés et la vitesse de circulation des marchandises s'est accélérée.

Au fil du temps, avec la croissance de la population et des échanges commerciaux, la quantité de biens livrés a augmenté sans que les infrastructures de transport et de chargement aient suivi le même rythme. Si le transit de marchandises peut

s'accroître de façon graduelle et continue, la capacité d'accueil des infrastructures (routes, terminaux aériens, ferroviaires et portuaires, etc.), elle, augmente souvent par à-coups, au fil des projets d'investissement. Il faut alors composer avec des problèmes de congestion et de temps d'attente attribuables au trafic grandissant et aux travaux en cours pour améliorer ces mêmes infrastructures.

Selon [Statistique Canada](#), près de 6 500 entreprises offraient des services d'impartition de logistique au Québec à la fin de la décennie 2010. Près de la moitié d'entre elles comptaient moins de cinq employés. Les services offerts variaient du transport de marchandises à la prise en charge de tous les aspects de la chaîne logistique. Toutefois, la logistique pourrait encore faire des gains du côté des entreprises, notamment par l'acquisition d'outils informatiques tels les systèmes intégrés de gestion d'entreprise², d'approvisionnement par le Web ou, encore, de transport³.

Ce n'est pas d'hier que les entreprises québécoises se sont mises à la logistique, bien que toutes ne s'y soient pas attelées. En 2011, le Québec s'est doté d'un pôle d'excellence⁴ en [transport terrestre](#) qui regroupe quatre créneaux d'excellence⁵ répartis au Québec. Un de ceux-ci a trait aux technologies avancées de matériel de transport et logistique. Les régions de Montréal et de Laval ont une grappe métropolitaine de logistique et transport ([CARGOM](#)), « qui rassemble tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises du grand Montréal ».

Par ailleurs, les formations, tant collégiales qu'universitaires (attestations, certificats, programmes de maîtrise et de doctorat) abondent. De nombreuses institutions d'enseignement offrent des cours partout au Québec. De plus, on compte aussi un centre collégial de transfert technologique dédié à la logistique rattaché au cégep André-Laurendeau, l'Institut d'innovation en logistique du Québec ([InnovLOG](#)). L'École des hautes études commerciales (HEC), l'Université Laval et l'Université de Montréal ont des programmes de recherche en plus des programmes de formation mentionnés précédemment.

Un des signaux de l'effervescence du secteur de la logistique au Québec est le besoin pressant de travailleurs. Malgré et en raison de la pandémie (dont il sera question immédiatement après), l'industrie est activement à la recherche de travailleurs.

² En anglais : ERP pour *Entreprise Resource Planning*.

³ En anglais : TMS pour *Transport Management System*.

⁴ « Le [Pôle d'excellence](#) est un créneau ou regroupement de créneaux d'excellence d'un même secteur d'activité économique ayant une portée nationale. » Source : ministère de l'Économie et de l'Innovation.

⁵ « Le [Créneau d'excellence](#) se définit comme un ensemble d'entreprises d'une même région menant des activités économiques inter reliées. Ce regroupement vise à se démarquer de façon compétitive par rapport aux autres régions et sur les marchés internationaux, et ce, grâce aux compétences qui lui sont propres. » Source : ministère de l'Économie et de l'Innovation.

La fonction de camionneur est celle qui est la plus en demande, suivie de celles de cariste (pour opérer un chariot élévateur), de préposé à l'expédition et à la réception, de commis à la préparation des commandes, de journalier, de commis d'entrepôt, de coordonnateur logistique et d'acheteur. Malgré l'automatisation accrue du secteur, on recrute toujours activement de la main-d'œuvre.

Les divers effets de la pandémie de COVID-19

La pandémie a mis à l'épreuve les chaînes d'approvisionnement et la logistique qu'elle sous-tend partout dans le monde. Devant l'urgence de pourvoir aux besoins de matériel médical et de protection, on a pu voir où se situaient les forces et les faiblesses de ces chaînes d'approvisionnement. Lors de la première vague, l'activité était frénétique. Depuis, on voit s'établir une nouvelle normalité. Pour nombre d'entreprises, des changements ont été apportés en raison de l'essor de la demande et, pour d'autres, à la suite de l'effondrement de leur marché.

En fait, selon les observateurs de l'industrie⁶, les principaux effets sur les opérations des chaînes d'approvisionnement sont l'accélération de la numérisation et de l'automatisation. Le design des réseaux a aussi été appelé à changer en raison notamment de l'essor du commerce en ligne et l'application des mesures sanitaires aux employés. La distanciation physique a amené certaines entreprises à recourir à des robots mobiles. La pandémie a accru les besoins pour les données en temps réel sur les stocks, notamment, et sur la capacité de produire, ce qui a accentué les besoins en numérisation. De plus, elle a fait réfléchir sur l'importance de diversifier la chaîne d'approvisionnement, plus spécifiquement sur la réduction de la dépendance face à un fournisseur unique et éloigné, de même qu'elle a amené à questionner les modes de distribution centralisés.

Cette année, on a pris conscience des liens étroits entre le transport des personnes et des marchandises. Dans le transport aérien par exemple, on a réalisé que plus de 50 % du cargo passait par les soutes à bagages des vols de passagers. Que fait-on lorsque 90 % des vols sont annulés? Certains avions ont été convertis pour le transport de marchandises.

La pandémie a permis de développer des projets en intelligence artificielle de repérage des marchandises afin de traiter les besoins urgents (matériel médical, médicaments, etc.) en priorité et d'accélérer la livraison des biens de première nécessité.

La pandémie a propulsé une panoplie d'innovations, dont la livraison par drones qui progressait déjà de façon perceptible. Ceux-ci ont été utilisés, entre autres, pour la livraison de fournitures médicales à des hôpitaux et des cliniques, de même que de la nourriture et des médicaments à des personnes confinées.

⁶ L'information a été recueillie dans l'édition du 28 octobre 2020 du [magazine Inside Logistics](#).

TABLEAU 2
Selon McKinsey, la technologie remodèle les flux commerciaux dans la chaîne de valeur de trois façons

TYPES	EXEMPLES DE TECHNOLOGIES	EFFET ESTIMÉ SUR LE MARCHÉ MONDIAL DE LA LOGISTIQUE D'ICI 2030
Technologies qui diminuent les coûts	L'Internet des objets Le commerce en ligne Le <i>blockchain</i> (chaîne de blocs) Le traitement automatisé de documents	4 700 G\$ US d'augmentation du commerce des marchandises parce que les coûts de transaction sont réduits
Technologies qui changent les modes de production	L'intelligence artificielle L'automatisation L'impression en trois dimensions (3D)	4 000 G\$ US de réduction du commerce des marchandises puisque la production se rapproche des clients
Nouveaux produits	Véhicules électriques Énergies renouvelables Biens numériques	310 G\$ US de réduction du commerce des marchandises résultant des changements dans la composition et la négociabilité des biens

Sources : McKinsey Global Institute et Desjardins, Études économiques

D'autres effets de la pandémie sont perceptibles et ils ont une incidence, par ricochet, sur le secteur de la logistique. On a observé une montée de ce que certains appellent le précautionnisme, dont une des manifestations a été la restriction des exportations pour des biens essentiels comme le matériel de protection (blouses, masques, gants, etc.), les aliments et le carburant. Les mouvements internationaux de marchandises ont pu être limités alors que les mouvements intrafrontaliers ont été favorisés par l'urgence de la situation. Par ailleurs, on ne connaît pas encore les effets des campagnes nationales d'achat local sur le transit de marchandises; elles auront profité à certains, mais pas à d'autres. L'effet conjugué du précautionnisme et de l'achat local aura, on s'en doute, raccourci les chaînes de valeur. Cette tendance est-elle là pour durer? Elle pourrait être présente pour plusieurs années.

En regardant vers l'avant

Avant l'arrivée de la pandémie, les pronostics de différents observateurs étaient très positifs. Certains prévoyaient que le taux de croissance annuel composé du marché mondial de la logistique aurait été de 4,9 % entre 2019 et 2024⁷. Le ralentissement attribuable à la COVID-19 et son effet sur les échanges commerciaux ont certes fait décélérer ce taux. Cependant, les changements que nombre d'entreprises ont dû adopter à toute vitesse pour numériser et pour automatiser leur chaîne d'approvisionnement afin de répondre à des demandes pressantes ont pu partiellement compenser la réduction de cadence.

Selon McKinsey, une firme de consultants présente dans 65 pays, la logistique, comme les secteurs de la finance et de la fabrication avancée, pourrait profiter des développements attendus de l'informatique *quantique*. Ainsi, la résolution de problèmes multifactoriels, comme ceux qui se posent en matière de logistique, pourrait être nettement accélérée. Les applications concrètes pourraient débuter entre 2022 et 2026 selon leurs pronostics.

Par ailleurs, les chercheurs de chez McKinsey prévoient que la nouvelle génération de technologies aura une influence considérable sur les flux commerciaux et la logistique⁸. Ils les ont regroupées selon trois fonctions : les technologies qui réduisent les coûts de transaction (comme l'Internet des objets, le commerce électronique, le *blockchain*⁹ et le traitement automatisé des documents), celles qui changent les modes de production (intelligence artificielle, automatisation, l'impression en 3D) et les nouveaux produits (les véhicules électriques, les énergies renouvelables et les biens numériques) (tableau 2).

On estime que le premier groupe permettra de diminuer les coûts de transaction. Il en résulterait une croissance de 4 700 G\$ US du commerce de marchandises d'ici 2030. Cependant, les technologies qui changent les modes de production rapprocheront les manufacturiers de leurs clients, ce qui diminuera le commerce des biens de marchandises de 4 000 G\$ US d'ici 2030. Enfin, pour le même horizon,

⁷ ResearchandMarkets, *Global Logistics Markets, 2011-2018 & 2019-2024*, communiqué de presse du 19 juillet 2019.

⁸ Pour une analyse plus poussée, consulter : [Next-generation technologies and the future of trade](#).

⁹ « Un *blockchain*, ou chaîne de blocs, est une technologie de stockage et de transmission d'informations sans organe de contrôle. » Source : Wikipedia.

les nouveaux produits amèneraient une réduction estimée à 310 G\$ US. On peut penser que les nouvelles énergies (solaire et éolienne, notamment) nécessiteront moins de transport de pétrole, de même que les véhicules électriques réduiront les besoins en pièces associés aux véhicules à combustion. Ce sont là des estimations, basées sur les connaissances d'aujourd'hui. Mais elles présagent des bouleversements à venir. Les besoins en logistique seront différents, mais il y en aura.

L'industrie fera face à de nombreux défis d'ici là. L'arrivée des véhicules électriques commandera des ajustements sérieux : la gestion de la flotte ne se fait pas de la même façon que pour des camions diesel. La mise en opération des véhicules autonomes demandera de repenser la mobilité dans les villes. Avec la numérisation croissante et le partage des informations, il faudra s'attarder à la sécurisation des données. Il faut penser qu'il y aura désormais un plus grand souci des normes sanitaires, même après la pandémie.

L'après-pandémie

Quelle allure prendra le marché de la logistique? On peut penser qu'à brève échéance, les besoins demeureront élevés. La pandémie de COVID-19 a propulsé certaines tendances, dont le commerce électronique, qui a forcé bien des commerces à s'adapter. De plus, elle a accru les besoins en information sur l'approvisionnement, le niveau des stocks, le suivi des commandes et l'acheminement des marchandises. Elle a imposé un resserrement des liens avec les fournisseurs.

À court et à moyen terme, il y a de fortes chances que la demande pour la logistique soit en croissance en dépit des tendances au protectionnisme. À long terme, il faudra suivre l'effet de l'évolution des technologies ainsi que la tendance que prendront les relations commerciales, tant locales qu'internationales.

Joëlle Noreau, économiste principale