



---

# **Observatoire régional des transports Pays de la Loire**

**Le transport routier de marchandises  
Attentes et perspectives des chargeurs**

**Nantes, le 25 septembre 2012**

# Sommaire

---

- **L'association des chargeurs**
- **L'enjeu économique des transports**
- ✓ **Le cabotage**
- ✓ **La réglementation du TRM**
- ✓ **La répercussion de la taxe PL**
- **La dimension environnementale**

# AUTF en quelques mots (1/2)

---

- **Fonction transport : transversalité**
- **Compte propre et compte d'autrui**
- **Tous modes et solutions de transports et fonctions associées (douanes, sûreté, environnement, ....)**
- **Tous secteurs d'activité, de l'extraction à la distribution**
- **Tous échelons (national, européen, international)**
- **4 missions:**
  - **veille et action**
  - **information et conseil**
  - **échanges et partages d'expérience**
  - **accompagnement et anticipation**

# AUTF en quelques mots (2/2)

## ses déterminants

---

- **Valoriser les enjeux de compétitivité et de croissance des transports pour industrie, commerce et ports (utilité socioéconomique vs prisme environnemental)**
- **Préserver la mobilité, le libre choix du mode de transport et la liberté contractuelle**
- **Assurer la libre concurrence des transports et la diversité de l'offre intra et multi modale (solutions et acteurs)**
- **Combattre toute régulation modale par les coûts et les contraintes**
- **Augmenter la performance économique et environnementale de chaque mode ou solution de transport – recherche de l'efficacité dans le créneau de pertinence**

# Transport de fret : un enjeu économique majeur de plus en plus stratégique pour les chargeurs

---

## Transport routier

- **Un marché européen sans préférence nationale avec des centres de décision logistique qui déménagent**
- **Des inquiétudes sur la viabilité des entreprises françaises de TRM qui ne sont pas durablement substituables par des non résidents sur le marché domestique mais qui ne sont pas prêtes pour affronter un cabotage brutalement libéralisé.**
- **Un marché sur lequel la concentration de la demande appelle la concentration de l'offre**
- **La certitude d'une augmentation des coûts (fiscalité environnementale, coûts d'usage de l'infrastructure, prix du carburant)**
- **Des inquiétudes sur la disponibilité des personnels**
- **Des menaces sur l'utilisation de l'infrastructure (congestion, entretien, restrictions de circulation)**
- **Le rejet du PL comme enjeu électoral**
  
- **Transport ferroviaire se recentre sur son créneau de pertinence, en quête de son modèle économique**
- **Transport fluvial se développe mais est géographiquement contraint**

# Focus sur le cabotage routier

---

- **L'arbre qui cache la forêt du repli du pavillon français à l'international**
  - **Un encadrement quantitatif qui illustre l'échec de l'harmonisation**
  - **Sur le long terme : le mythe de la libéralisation totale (la limite du droit d'établissement et des règles du détachement, des chargeurs qui ne lâchent pas la proie pour l'ombre, le reflux après le flux)**
  - **Sur les court et moyen termes : les risques d'une libéralisation brutale sur l'équilibre O/D (activités frontalières, cabotage par sous traitance interposée, tentation d'ajouter des flux domestiques aux flux internationaux confiés aux transporteurs étrangers)**
- **Nécessité de maintenir un encadrement quantitatif du cabotage**
- **Vers une ouverture maîtrisée par voie d'accord bilatéral**

# Une réglementation TRM qui ne répond pas aux enjeux

---

- À des besoins de régulation (flux entrées et sorties) et d'harmonisation ambitieuses ont été apportées depuis 20 ans des réponses réglementaires franco françaises, fragmentées et circonstanciées qui ne traitent pas ou peu les causes des faiblesses du pavillon français
  - Loi Bosson
  - Délais de paiement
  - Indexation gazole
  - Discussions sur un socle contractuel (EG du TRM)
  - Répercussion de la taxe PL

# La répercussion des taxes dans les prix de transports: un vrai sujet mais une réponse inadaptée

---

- **La liberté des prix atténue la portée du dispositif**
- **Une augmentation des prix qui creuse les écarts de concurrence internationale**
- **Le déploiement « d'usines à gaz »**



# Focus sur la répercussion de la taxe PL (décret du 04 mai 2012)

---

- **Action de l'AUTF devant le Conseil d'Etat**
  - **Une absence de liberté contractuelle**
  - **Une vision académique et théorique**
  - **Une envolée des coûts administratifs**
  - **Une source de contentieux commerciaux**
- **Réécriture du décret : Négociations en cours**

# Focus sur la répercussion de la taxe PL: les priorités de l'AUTF

---

- **Un dispositif de répercussion autonome à durée de vie limitée, le temps nécessaire pour que la taxe PL soit incluse dans les prix de transport**
- **Un dispositif de répercussion simplifié (2 familles de transports au lieu de 3)**
- **Un dispositif obéissant à des règles dont la mise en œuvre peut faire l'objet d'aménagements conventionnels**
- **Un dispositif qui assure la visibilité financière**
- **Un dispositif qui reste compatible avec les pratiques de pré facturation**

## Des chargeurs avec des niveaux de responsabilité sociale et environnementale « transport » très disparates

---

- **Incidence des obligations légales**
  - Entreprises concernées par le rapport annuel sur la prise en compte des conséquences sociales et environnementales (loi NRE)
  - Entreprises soumises au marché d'échange de quotas de CO2
- **Incidence de la part des transports dans les nuisances environnementales de l'entreprise**
- **Incidence de l'actionnariat**
- **Incidence de la proximité du chargeur avec le consommateur final**
- **Anticipation des évolutions législatives**
- **de la RSE inconsciente à « l'aubaine » écologique – passer du « savoir faire » au « faire savoir » : des exigences économiques qui se traduisent par des résultats environnementaux + ou - valorisés → cercle vertueux**

# Diversité des démarches environnementales dans le transport

---

- **Des nuisances environnementales multiples.....**
  - **La congestion**
  - **Les pollutions locales (oxydes d'azote, CO, particules)**
  - **Le bruit**
  - **Le CO2**
- **....qui appellent des choix et des priorités d'action guidés par un fil rouge**

## Fil rouge : Optimisation de la performance économique et environnementale des transports de fret

---

- **Corrélation forte entre gains de productivité et réductions des nuisances – démarche à iso coûts \* (coûts directs et coûts de la non qualité)**
- **Frictions entre logiques financières et commerciales du zéro stock et du juste à temps et exigences logistiques**
- **Des leviers actuels et futurs multiples, complémentaires, interactifs et démultiplicateurs – la solution universelle n'existe pas**

**\* Sauf de rares exemples**

# Optimisation de la performance économique et environnementale du poste « transports » des chargeurs – quels leviers d'action?

---

- **Leviers organisationnels et industriels structurants**
  - **Rapprochement des bassins de consommation**
  - **Désécialisation des sites de production**
  - **Réduction des circuits de distribution**
  
- **Leviers organisationnels techniques et technologiques**
  - **Mutualisation**
  - **Remplissage, fréquence de livraison,**
  - **Emballages et conditionnements, voire conception du produit**
  - **Aménagements des matériels de transport, normes de poids et dimensions**
  - **Multi modalité**
  - **Nouvelles motorisations et énergies, et actions des prestataires (volet environnemental des cahiers des charges des appels d'offres)**

# Optimisation dans le TRM

---

- **Découplage entre croissance des trafics et croissance des émissions\***

2006/1996

Croissance du trafic en TK: +34%

Croissance des émissions: +17%

- **Les 3 leviers de l'amélioration de la performance économique et environnementale du TRM**

- consommation unitaire et énergies alternatives (moteurs et personnels)
- réduction des distances de transport
- la carte de la massification (organisation et normes de poids et dimensions)

\* source: SOeS – enquête TRM



---

Merci de votre attention

[Christian.rose@autf.fr](mailto:Christian.rose@autf.fr)

+ 33 1 42 68 34 85

[www.autf.fr](http://www.autf.fr)