

# Compétitivité du transport routier de marchandises

## Quels impacts pour nos entreprises ? Quels impacts pour nos territoires ?



Gilles MÉRIODEAU, animateur des "Mardi de l'ORT"

*Le 25 septembre 2012, l'AFT-IFTIM de Sainte-Luce-sur-Loire accueillait le Mardi de l'ORT sur la compétitivité du transport routier de marchandises.*

Ce mardi animé par Gilles MÉRIODEAU, chargé de mission à l'ADEME, était structuré autour de l'intervention d'un expert et de témoignages de professionnels.

### PROGRAMME

#### Expert :

**Transport Routier de Marchandises : la compétitivité du pavillon français en Europe**

- Alexis GIRET, Directeur du Comité National Routier

#### Témoignages :

**Quel avenir pour le pavillon français ?**

- Philippe BOURDAUD, Président d'IDEA Transport / SNAT, Co-président régional de la FNTR

**Comment effectuer du transport international à partir de 2014**

- Alain MALGOGNE, Président Directeur Général des Transports MALGOGNE

**Attentes et perspectives des chargeurs**

- Christian ROSE, Délégué Général Adjoint de l'AUTF

**Transporteur et commissionnaire, de la sous-traitance au partenariat**

- Benoît KLEIN, Directeur Général du Groupe FAUVEDER

**Animateur :** Gilles MERIODEAU - ADEME

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.  
L'ensemble des présentations est téléchargeable sur le site internet de l'ORT :*

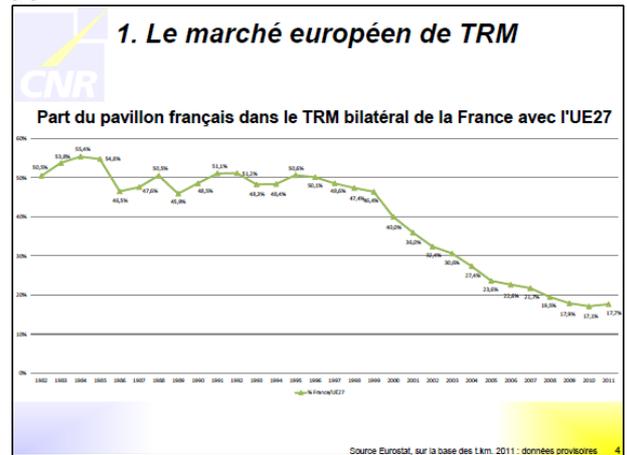
**[www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr](http://www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr)**

# Transport Routier de Marchandises : la compétitivité du pavillon français en Europe

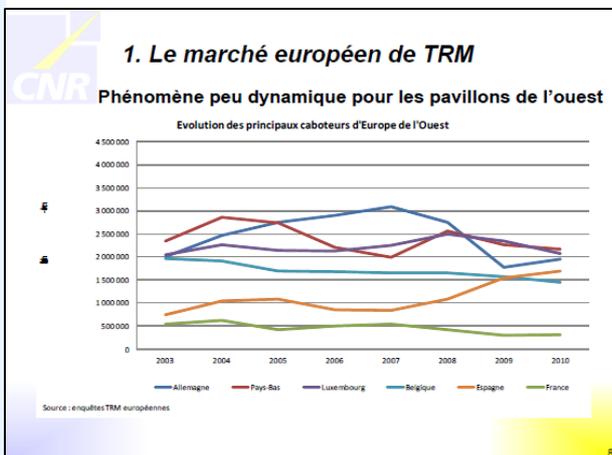
par **Alexis GIRET**, Directeur du Comité National Routier

Un premier focus est fait sur le marché européen du transport routier de marchandises (TRM) :

Si le poids du pavillon français, comme l'évolution générale de l'ensemble des pavillons européens, a été multiplié par 3,2 de 1982 à 1999, depuis, **la part du pavillon français a baissé de 37%**, en rupture avec la hausse continue observée des autres pavillons européens.

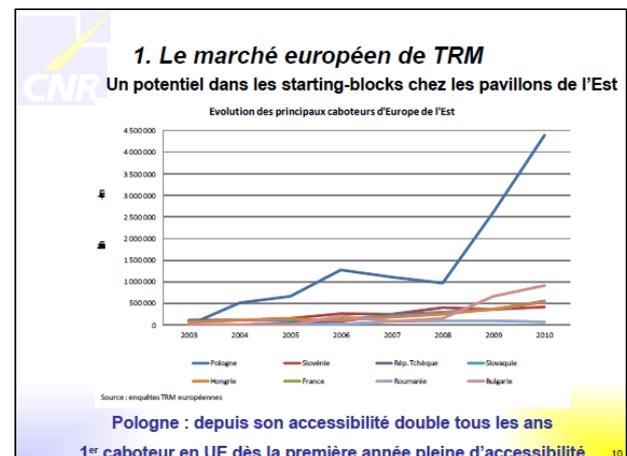


Dans les relations bilatérales avec l'Europe des 27 (UE27), la France ne pèse plus que 17,7%. De même, sur le marché du **transport international en Europe, la France se place en 10ème position**, loin derrière les trois leaders que sont la Pologne, l'Espagne et l'Allemagne. On constate que le taux de pénétration du cabotage en France est clairement en hausse depuis 2006, atteignant 4,5% contre 2,2% en moyenne sur l'UE27. La Pologne est le 1<sup>er</sup> caboteur dans l'UE et ceci, dès la première année pleine d'accessibilité au marché en mai 2009. **Si la France est 20 fois plus cabotée qu'elle ne cabote**, à contrario, la Pologne cabote 24 fois plus qu'elle n'est cabotée.



Il faut noter que le **secteur du TRM remplit l'ensemble des conditions nécessaires à une concurrence aussi importante** : atomicité des acteurs, homogénéité des produits, transparence de l'information, libre entrée et sortie des acteurs, libre circulation des facteurs de production.

Un deuxième focus est fait sur la structure des coûts d'exploitation en France et le **coût spécifique du personnel de conduite**, qui représente la part la plus importante des coûts. Comparée à l'Allemagne de l'Ouest, le coût de l'heure de conduite en France est 25% plus chère. Ce pourcentage atteint 65% comparée à la Pologne.

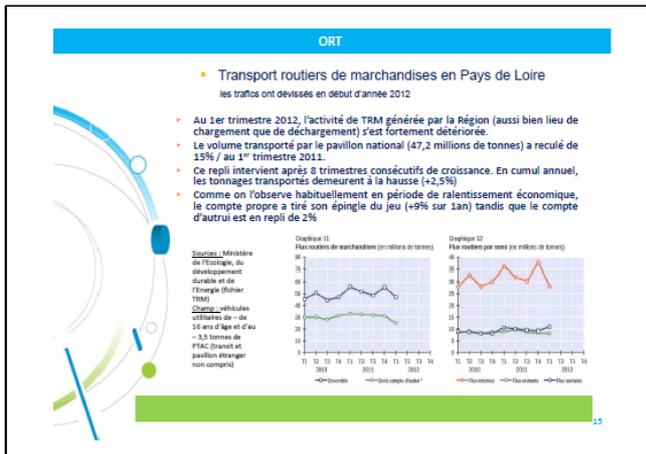
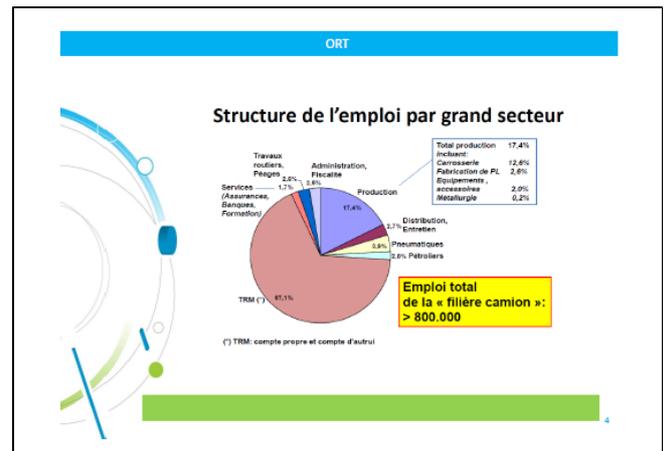


# Quel avenir pour le pavillon français ?

par **Philippe BOURDAUD**, Président d'IDEA Transport / SNAT, Co-président régional de la FNTR

Un état des lieux de l'impact du transport routier de marchandises sur l'économie générale est présenté :

Avec 800 000 emplois en France et 110 milliards d'euros de chiffre d'affaires, **la filière camion représente 6% du PIB**. Ce poids économique ne doit pas être mésestimé, même si la filière véhicule a une image contestée.



**Le transport routier de marchandises est le premier mode de transport** et offre une prestation de service indispensable à la vie économique. Il a subi une mutation profonde pour intégrer les évolutions règlementaires, juridiques et technologiques.

L'artisan transporteur est devenu contrôleur de gestion. Il doit intégrer aujourd'hui des réglementations sociales complexes et est en recherche de rentabilité face à la concurrence des transports low-cost.

**Le transport routier de marchandises a besoin de reconnaissance, d'unité professionnelle et de plus de souplesse** et d'une simplification de la réglementation pour pouvoir avancer et retrouver de la compétitivité. Cette compétitivité est l'un des enjeux majeurs du transport routier, et doit passer par l'allègement du coût du travail et l'harmonisation européenne. La co-mobilité est un vrai sujet sur lequel l'État doit se positionner clairement. Enfin, quels seront les conducteurs de demain? Cette réflexion doit être menée rapidement pour préserver l'attractivité de nos métiers.



# Comment effectuer du transport international à partir de 2014

par **Alain MALGOGNE**, Président Directeur Général des Transports MALGOGNE

Les transports MALGOGNE ont intégré en 1996 le groupement ASTRE, groupement européen de transporteurs indépendants répartis sur 250 implantations. En rejoignant cette association, **les transports MALGOGNE ont souhaité très tôt s'inscrire dans la construction européenne.**



Transport toutes distances

## Flotte et C.A.

---

- **FLOTTE**
- ▶ **TRACTEURS :**
- 135 camions
- 11 camions-remorques surbaissées
- 5 porteurs
- ▶ **SEMI-REMORQUES :**
- 100 taut-liners
- 17 taut-liners surbaissés avec poteaux
- écarteurs
- 51 frigos
- 6 fourgons
- 2 bennes
- 3 porte-engins
- 10 plateaux




ANNEE	C.A.	Effectifs
2001	9	92
2004	12	110
2009	22	187
2011	24,6	200

- **EVOLUTION DU C.A.**  
(millions d'euros)



## ASTRE



---

**« La souplesse des PME, la puissance d'un grand groupe »**

Créé en 1992, ASTRE est un groupement européen de transporteurs indépendants répartis sur 250 implantations. Il est spécialisé dans le transport routier de marchandises. En intégrant cette association, les transports Malgogne s'inscrivent dans la construction européenne pour faire face à la compétitivité internationale et apporter une plus grande souplesse à leurs clients.

La volonté des transports Malgogne est d'être à l'écoute de leurs clients pour satisfaire leurs exigences de qualité et de rapidité.

La qualité des services se définit en 4 points:

- la réactivité :** prendre en compte chaque demande et s'engage à y donner suite dans les meilleurs délais
- la sécurité, la prévention :** mettre en place du matériel conforme avec un personnel qualifié et expérimenté
- la fiabilité :** garantir l'exécution du cahier des charges
- le contrôle :** rendre compte en temps réel de la réalisation du transport au client

**Pour rendre notre transport plus compétitif, il faut mailler le territoire de l'UE par des alliances avec nos collègues européens, et y favoriser l'implantation d'entreprises.**

L'harmonisation est également indispensable : poids et dimensions, temps de travail, rémunération, contrôle. L'écoute de nos clients et la satisfaction de leurs exigences de qualité et de rapidité ne doivent pas être sous-estimées.



Transport toutes distances

## l'avenir après 1<sup>er</sup> janvier 2014?

---

Il nous faut utiliser les mêmes armes que nos collègues européens et nous comporter en **citoyens européens** et nous approprier ce nouvel espace qu'est l'UE, si nous arrivons à dépasser ce stade psychologique nous pourrions nous projeter vers l'avenir et investir dans des états de l'Union qui peuvent correspondre à l'attente de nos marchés et utiliser les mêmes armes que nos concurrents. Si nous restons sur la défensive notre marché intérieur verra l'apparition d'opérateurs extérieurs et nous nous ferons grignoter nos parts de marché car nos chargeurs ont commencé à intégrer le cabotage dans leur plan de transport.

## Attentes et perspectives des chargeurs

par **Christian ROSE**, Délégué Général Adjoint de l'AUTF

**Le transport de fret est un enjeu économique majeur de plus en plus stratégique pour les chargeurs** : Dans un marché européen sans préférence nationale, même si les entreprises de transport routier de marchandises françaises ne sont pas durablement substituables par des non-résidents sur le marché domestique, **elles ne sont pas prêtes à affronter la libéralisation complète du cabotage** telle qu'annoncée. En l'absence d'harmonisation, il est nécessaire de maintenir un encadrement quantitatif. Une proposition serait que le cabotage s'ouvre par voie d'accord bilatéral entre pays de l'UE.

### 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 CO<sub>2</sub>
- **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

ORT pays de Loire 25 sept 2012 - AUTF

### 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

ORT pays de Loire 25 sept 2012 - AUTF

En terme de compétitivité, la réglementation française n'a apporté depuis vingt ans que des **réponses fragmentées et circonstancielles**. La répercussion des taxes fait l'objet de réponses inadaptées. **La taxe poids-lourds** devrait faire l'objet d'un dispositif de répercussion autonome, simplifié, à durée de vie limitée le temps d'être incluse à part entière dans le prix du transport. Le dispositif doit assurer la lisibilité financière et rester compatible avec les pratiques de pré-facturation.

**La dimension environnementale du transport de fret** est abordée, une corrélation forte entre gains de productivité et réduction des nuisances environnementales est observée. Les trois leviers de l'amélioration de la performance économique et environnementale dans le transport routier de marchandises sont la consommation unitaire et les énergies alternatives, la réduction des distances de transport et la massification des flux.

### 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

ORT pays de Loire 25 sept 2012 - AUTF

# Transporteur et commissionnaire, de la sous-traitance au partenariat

par **Benoît KLEIN**, Directeur Général du Groupe FAUVEDER

Le groupe FAUVEDER est un organisateur de transport spécialisé dans le transport de marchandises en conteneurs maritimes.

Cinq critères sont mis en avant dans le choix des sous-traitants : **savoir faire, qualité, proximité géographique, délais et coûts.**



### De la sous-traitance au partenariat

Le partenariat, pilier de la compétitivité

- Définition de stratégies communes
- Cohésion forte face à la crise économique
- Actions conjointes pour développer le portefeuille d'activité (appels d'offre, expertises techniques,...)
- Acceptation des contraintes économiques (gasoil, délais de règlement,...)

Fauveder Group  
INTERNATIONAL TRANSPORT & FORWARDING

De ces choix, découle un véritable **partenariat** offrant à chacune des parties des avantages non négligeables : niveau de commande assuré, trafics variés, croissance adossée à celle du donneur d'ordre pour le sous-traitant, complexité organisationnelle réduite, souplesse et savoir faire pour le donneur d'ordre. Une relation de confiance est indispensable pour pouvoir conjointement répondre aux attentes nouvelles des chargeurs et maintenir les parts de marché, tout en positionnant la qualité au centre de cette relation.

A ce **rapport de confiance**, s'ajoutent fondamentalement dans ce partenariat la transparence sur la stratégie d'entreprise et la fidélité dans les relations.

### De la sous-traitance au partenariat

Les fondamentaux du partenariat :

- Rapport de confiance
- Fidélité dans les relations
- Transparence sur la stratégie d'entreprise

Fauveder Group  
INTERNATIONAL TRANSPORT & FORWARDING