

ORT

Mercredi 03 juin 2009

- Est t'il encore possible d'être un Transporteur Français spécialiste de l'international en 2009?

Plan

- Présentation
- L'évolution des flux internationaux
- Les freins du développement à l'international
- Conséquences
- Les atouts de nos entreprises
- Conclusion



Présentation

PRESENTATION

- ✓ SIEGE: 49 Chaudron en mauges
- ✓ 03 AGENCES : Montoir de Bretagne, Le Havre, Lyon
- ✓ SECTEUR : Transport de conteneurs Entreposage 72%
- ✓ Transports nationaux 18 %
- ✓ Transports internationaux 10 %
- ✓ CA CUMULE : 14 millions d'euros
- ✓ EFFECTIFS : 90 salariés
- ✓ PARC VEHICULES : 207 cartes grises dont 87 moteurs
- ✓ CAPACITE : + DE 120 VEHICULES par jour



L'évolution des flux internationaux

L'Evolution des flux CEE

- Le marché Européen a été libéralisé en 1992
- Le développement des fonds Fedeer ont été diversement utilisés
- Le marché des matériels de transport a été développé par les constructeurs
- Les flux se sont concentrés dans les années 1990 2002 sur l'Europe

Evolution des flux

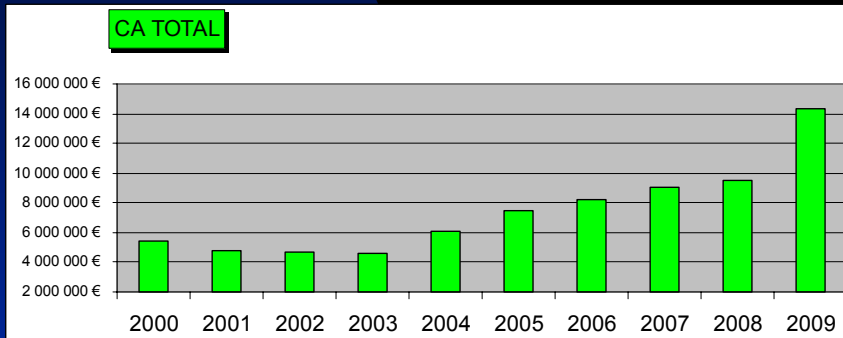
- L'accès à la profession et au matériel, les aides au développement, ont contribué à la multiplication des entreprises étrangères
- Le marché européen a été très utilisé par les industriels (implantation, sous-traitance...)
- Les chargeurs ont été démarchés par nos concurrents étrangers
- Le développement d'Internet a permis aux étrangers d'accéder à nos offres spécifiquement « minitel »

Expérience : Évolution de nos trafics

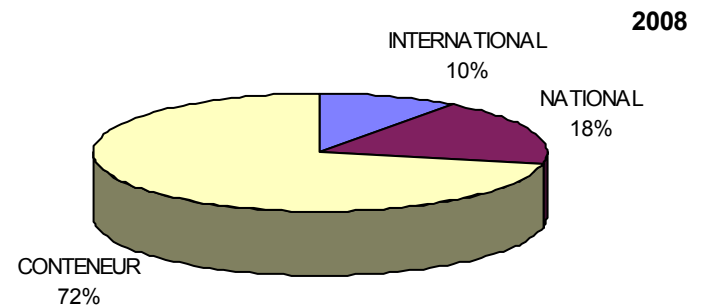
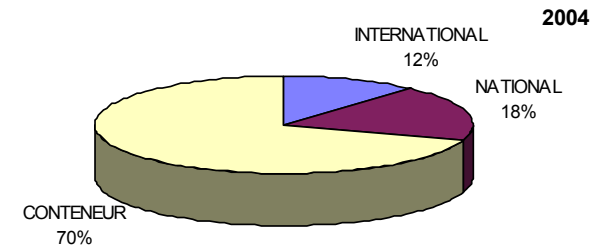
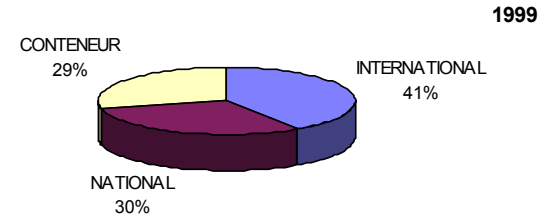
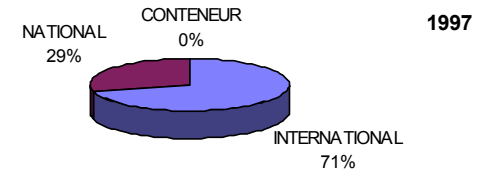
- Spécialiste du Portugal depuis 1978
- Nous réalisons 35 véhicules par semaine en propre
- Installé en propre avec une agence Portugaise.
- Flux en relais jour A jour B.
- Une vraie spécialisation 80% de CA



Évolution de notre CA



04/06/2009 L'évolution des flux internationaux



Les freins du développement à l'international

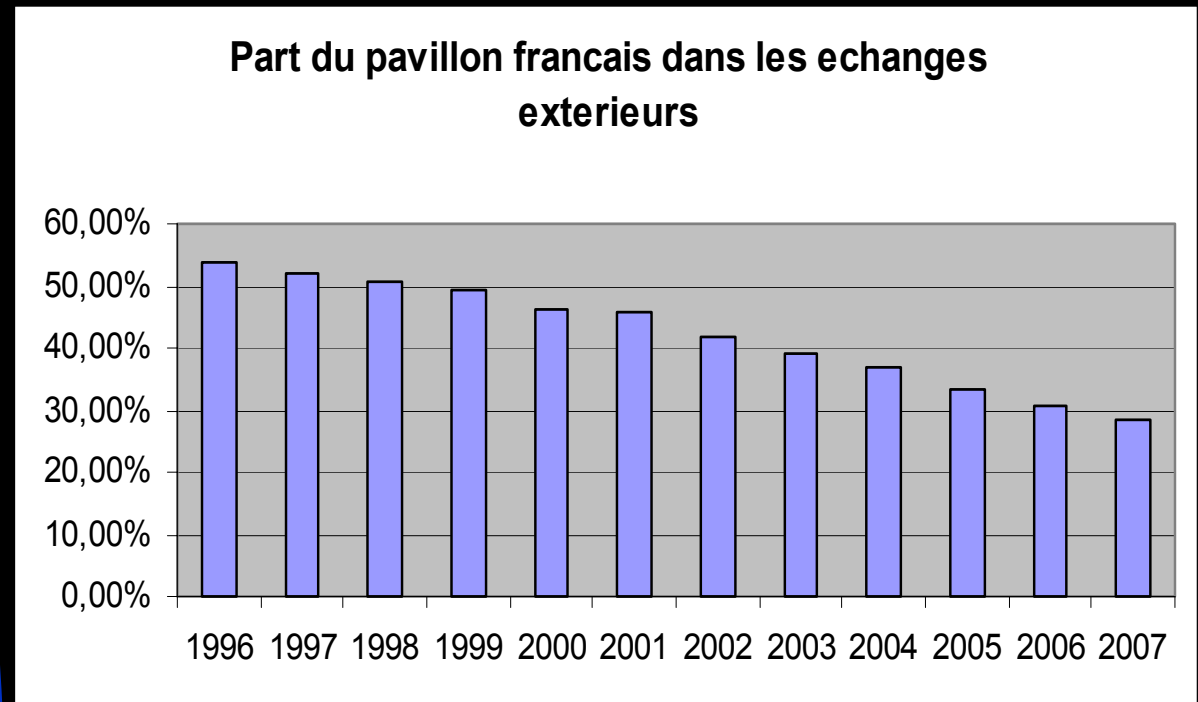
Le social, et le marché international

- Contrat de progrès: *la fin des chauffeurs en inter*
- Le temps de service à l'inter trop désavantageux sur de la longue distance.
- Année 1999 développement des relais et/ou des équipages en double pour sauver les trafics
- (*utilisation maximum des véhicules jusqu'à 1500 kms par jour par tracteur*)
- 1er choc pétrolier aout 1999 : fin de la rentabilité de ces systèmes
- Économie de marché a mis la rentabilité des français hors jeu

Conséquences

Conséquences

- Part Part du pavillon Français sur les échanges extérieur a été divisé par 2 en 10 ans



Conséquences

- Le marché européen est organisé aujourd'hui par destination (Espagne par les espagnols, le Portugal par les portugais....)
- Peu de transporteurs français sont encore des spécialistes à l'international
- Les transporteurs se sont donc retournés vers le marché national
- Aujourd'hui le développement des trafics mondiaux rechange encore la donne

Conséquences

- Un social désavantageux
- Un marché ultra concurrentiel
- Des marges très faibles
- Des organisateurs + que des transporteurs à l'international
- Un replis sur le marché national
- Le développement à l'international est très risqué

Les atouts de nos entreprises

Atouts

- Une expertise fiable
- Un réseau construit
- Une bonne connaissance de nos clients
- Un « savoir transporté » réel et sérieux



Conclusion

- L'international est un marché inadapté à nos contraintes franco-françaises.
- La réalité économique met un frein à notre développement sur ces marchés (offre et demande)
- Il faut impérativement des niches sur l'international pour pouvoir obtenir une bonne rentabilité.