

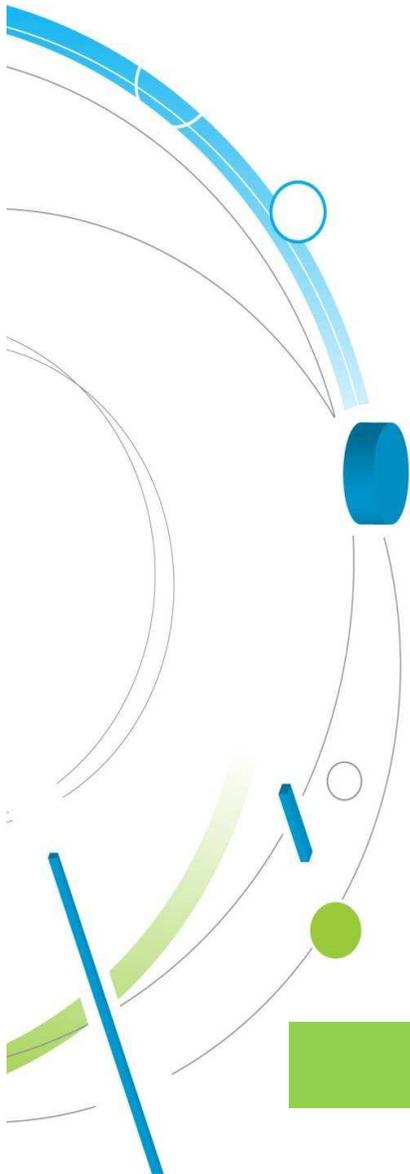
***Quel avenir  
Pour le pavillon français ?***

***ORT  
25 septembre 2012***

***Philippe BOURDAUD  
IDEA TRANSPORT - SNAT***

## I – Etat des lieux

- Emploi
- Chiffre d’Affaire
- Les chiffres clés du TRM



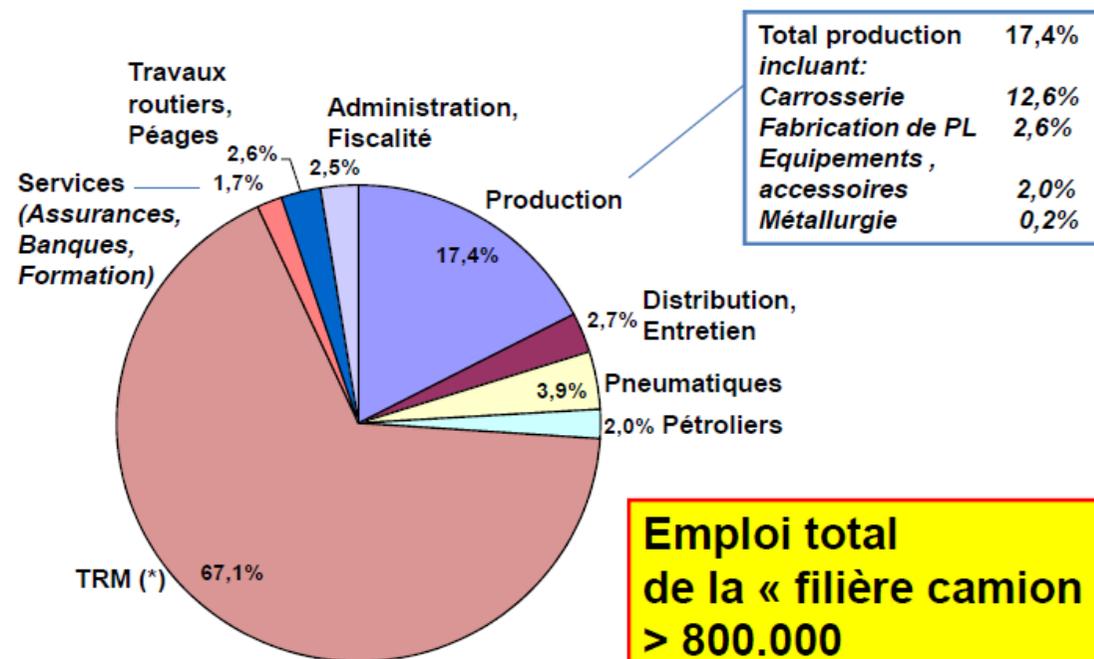
## ■ Emploi

### L'emploi dans la « filière camion »

Le camion génère directement :

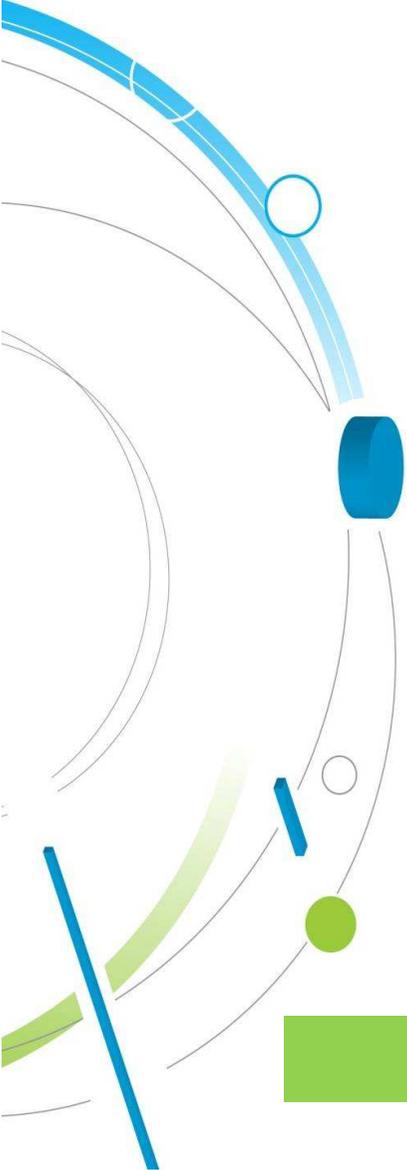
- plus de 800.000 emplois en France
- Le tiers de la filière automobile (2,4 millions au total)
- 3,2% de l'emploi total français
- 4,5% de l'emploi salarié du secteur privé

## Structure de l'emploi par grand secteur

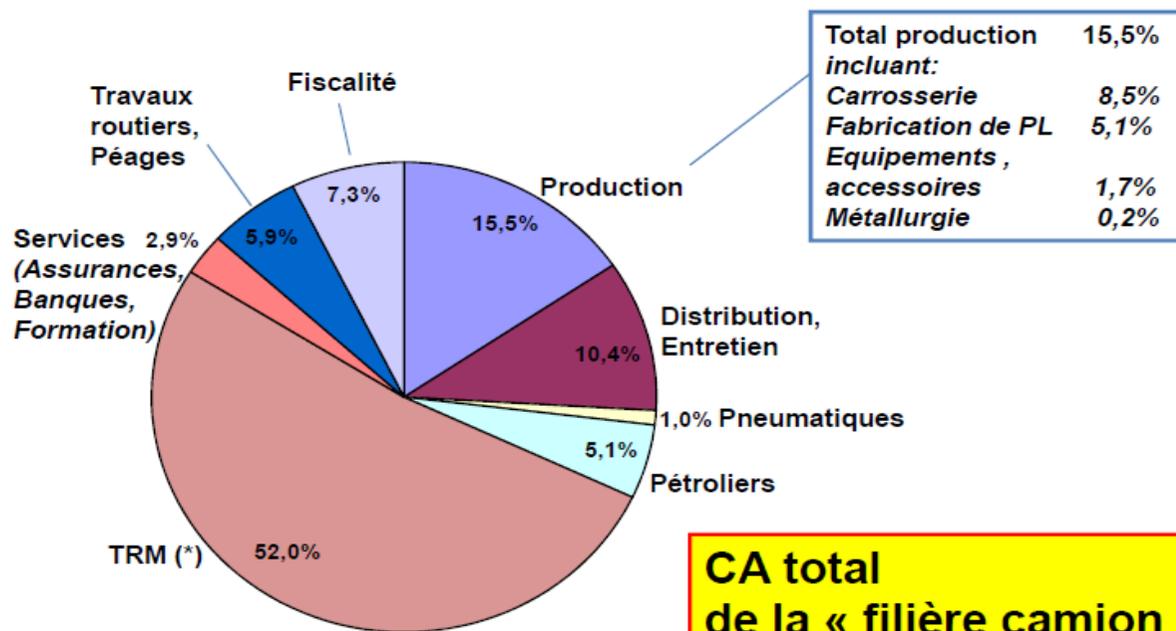


**Emploi total de la « filière camion » : > 800.000**

(\*) TRM: compte propre et compte d'autrui

- 
- Le CA dans la filière camion  
Le camion génère directement :
    - plus de 110 milliards d'euros
    - Soit, à titre indicatif, 6 % du PIB
    - 52 % proviennent du TRM

## Structure du CA par grand secteur



Total production	15,5%
<i>incluant:</i>	
Carrosserie	8,5%
Fabrication de PL	5,1%
Equipements, accessoires	1,7%
Métallurgie	0,2%

**CA total de la « filière camion »: > 110 milliards d'€**

(\*) TRM: compte propre et compte d'autrui

## ■ Carte d'identité du transport routier de marchandises

### En France :

- 37 200 entreprises
- 419 500 salariés
- 1,6 milliard d'euros d'investissements par an
- 295 000 véhicules
- 99% des approvisionnements nécessaires à la vie quotidienne sont assurés par des camions
- 97 % des entreprises sont des PME de moins de 50 personnes
- 78 % des volumes sont acheminés sur moins de 150 kms
- 69 % des salariés sont des conducteurs
- 67 % des conducteurs ont suivi au moins une formation au cours de la dernière année
- 6 % des véhicules qui empruntent les routes et autoroutes sont des poids lourds
- 2,5 % de la valeur des produits de consommation, c'est ce que représente en moyenne le coût du transport par route

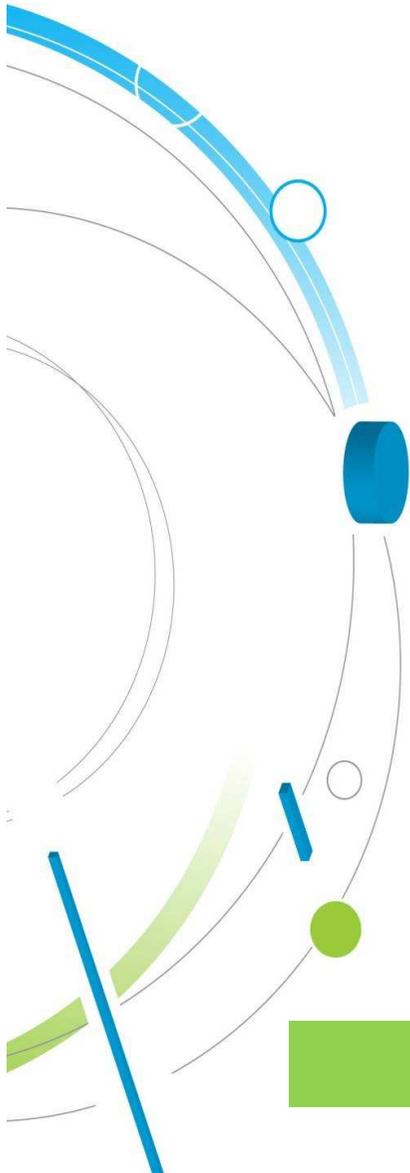
### En Pays de la Loire\* :

- Région : 32 362 salariés et 1 505 entreprises
- Loire Atlantique : 11 635 salariés et 564 entreprises
- Sarthe – Mayenne : 8 066 salariés et 346 entreprises
- Vendée : 6 922 salariés et 271 entreprises
- Maine et Loire : 5 739 salariés et 324 entreprises

\* Source : DREAL Pays de la Loire

## ■ II – Les évolutions du pavillon français dans l'Union Européenne

- Importante perte de part de marché à l'international
- Manque de compétitivité
- Perte de part de marché sur le transport intérieur



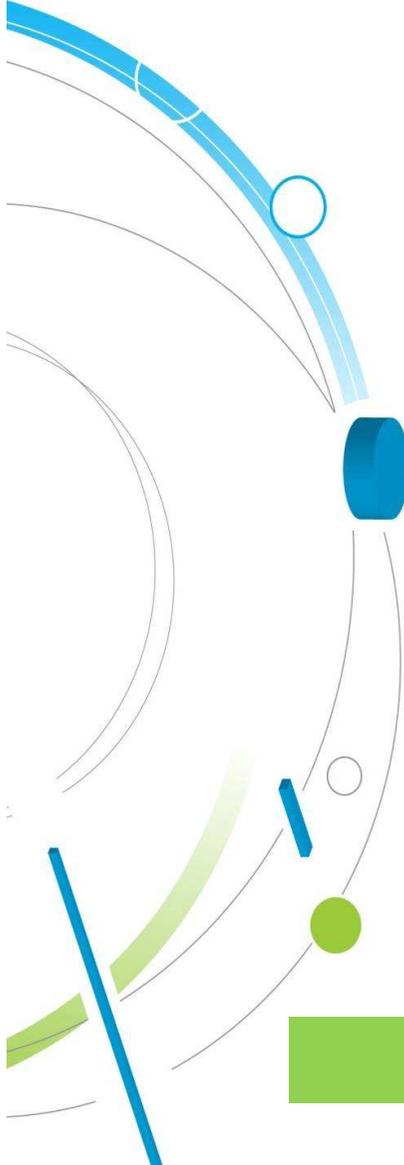
- **Importante perte de part de marché sur les trajets internationaux**

- Déficit de compétitivité des entreprises françaises par rapport à leurs concurrents européens
- Depuis le 01/01/1993 le secteur du TRM a été libéralisé dans le cadre de l'intégration européenne. Les entrées dans l'UE de pays à bas coût du travail rendent cette concurrence de + en + forte et difficilement tenable pour les entreprises hexagonales.
- En 2010 la part de marché du pavillon français dans le TRM à l'international n'était que de 17,4 % alors qu'elle était de 53 % 20 ans auparavant.
- La France est l'un des pavillons où le poids des trajets internationaux est le plus faible



## ■ Un manque de compétitivité

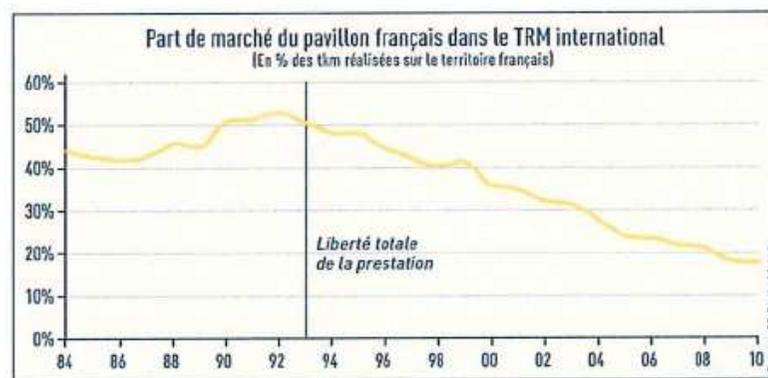
- En France plus d'1/3 des coûts de revient d'un véhicule est représenté par le personnel de conduite
- Le coût de l'heure de conduite est donc un critère de compétitivité important



	France	Allemagne Ouest	Espagne standard	Pologne
2002	100	110	83	-
2005	100	89	-	-
2011	100	76	65	35

Source : Etude CNR

Coût de l'heure de conduite – base 100 FRANCE



➤ La part de marché est en chute constante

➤ La Pologne, la Roumanie, l'Espagne et l'Allemagne sont des pays dont l'activité à l'international \* est plus développée que celle du pavillon français..

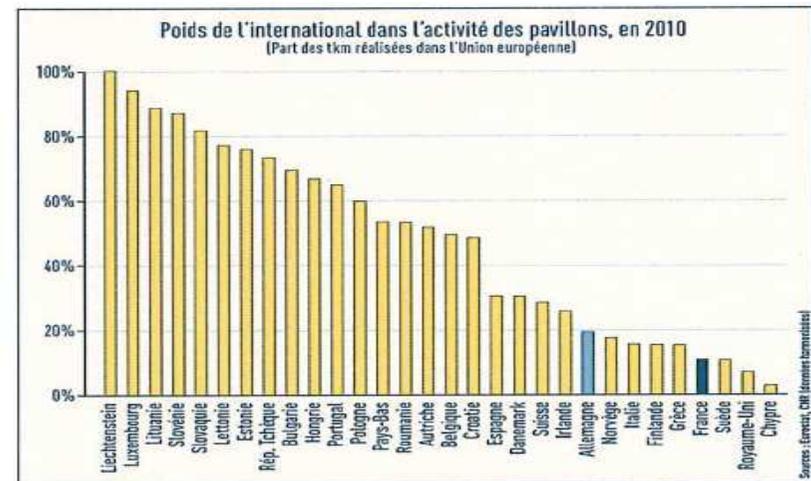
Pologne 59 %

Roumanie 53 %

Espagne 30 %

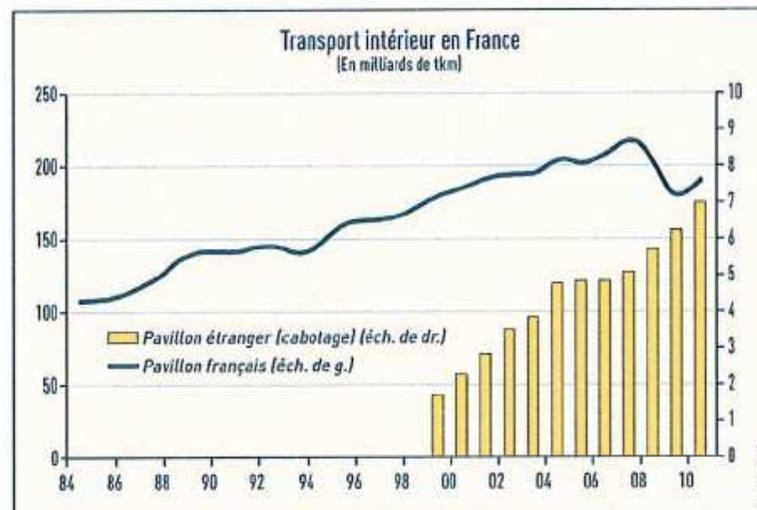
Allemagne 19 %

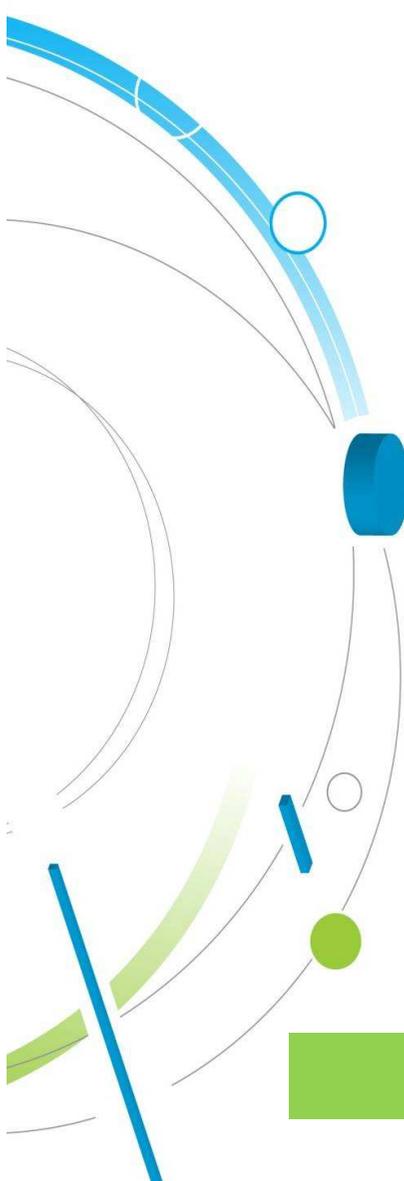
\* Hors cabotage



## ■ Une perte de part de marché sur le transport intérieur

- Les trajets nationaux, chargements et déchargements en France, sont moins impactés par la concurrence étrangère
- Le poids du cabotage est grandissant, entre 2008 et 2010, il a bondi de 22,8 %.
- La France est le 2<sup>ème</sup> pays le plus « caboté » et en 2010 La France était 20 fois plus cabotée qu'elle ne cabotait elle-même





## III– Conjoncture actuelle du TRM

- Marché du travail
- Volume des trafics

Observation et statistiques DREAL septembre 2013

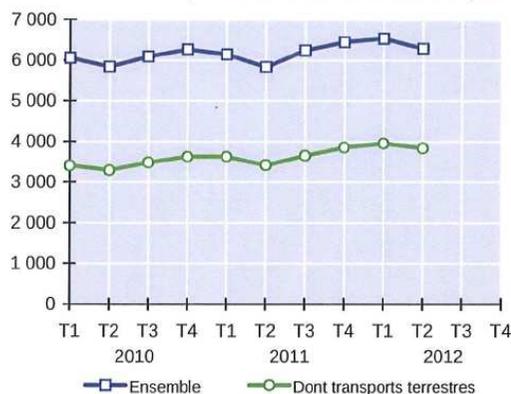
## ■ Le marché du travail en Pays de Loire

(le solde démographique s'est effrité au 2<sup>ème</sup> trimestre 2012)

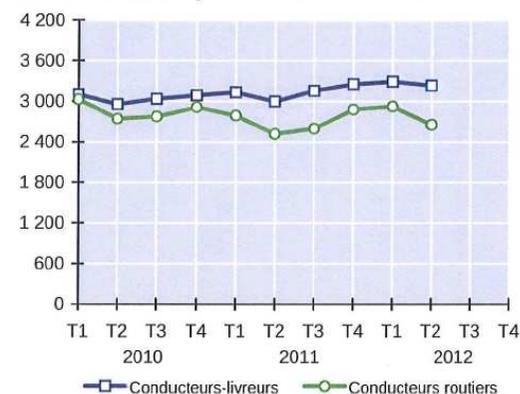
- Au 2<sup>ème</sup> trimestre 2012, pôle emploi a recensé en Pays de Loire 6 289 demandeurs d'emploi issus du secteur transport (personnels de conduite ET administratifs)
- En glissement annuel la croissance du chômage s'est accentuée et s'élève à + 7,8%
- Le secteur du transport représente 2,8 % des demandeurs d'emploi de la région
- En données brutes, le nombre de demandeurs d'emploi a diminué entre les 2 derniers trimestres (-5,5%) mais en rythme annuel la hausse du chômage s'est accélérée (+6,6% contre + 4,9 % à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre)
- Cette détérioration a concerné à la fois les conducteurs livreurs (+7,8%) et les conducteurs routiers de Poids lourds (+5,3%)

Sources : DIRECCTE  
Pays de Loire  
(Direction  
Régionale des  
Entreprises, de la  
Concurrence, de la  
Consommation, du  
Travail et de  
l'Emploi)

Graphique 3  
Demandeurs d'emploi dans le secteur des transports



Graphique 4  
Demandeurs d'emploi des métiers de la conduite



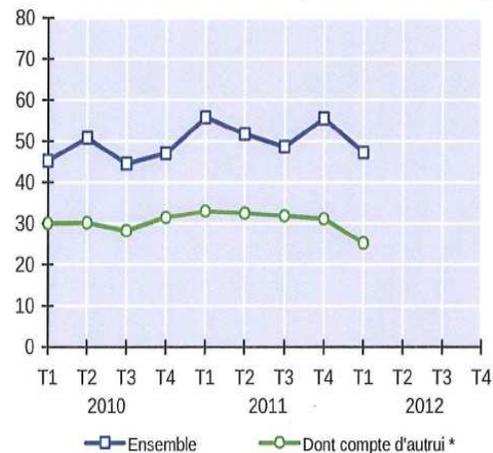
## ■ Transport routiers de marchandises en Pays de Loire

les trafics ont dévissés en début d'année 2012

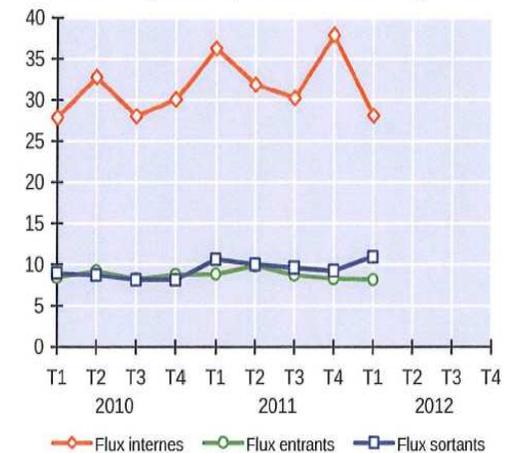
- Au 1er trimestre 2012, l'activité de TRM générée par la Région (aussi bien lieu de chargement que de déchargement) s'est fortement détériorée.
- Le volume transporté par le pavillon national (47,2 millions de tonnes) a reculé de 15% / au 1<sup>er</sup> trimestre 2011.
- Ce repli intervient après 8 trimestres consécutifs de croissance. En cumul annuel, les tonnages transportés demeurent à la hausse (+2,5%)
- Comme on l'observe habituellement en période de ralentissement économique, le compte propre a tiré son épingle du jeu (+9% sur 1an) tandis que le compte d'autrui est en repli de 2%

Sources : Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'Énergie (fichier TRM)  
Champ : véhicules utilitaires de – de 16 ans d'âge et d'au – 3,5 tonnes de PTAC (transit et pavillon étranger non compris)

Graphique 11  
Flux routiers de marchandises (en millions de tonnes)



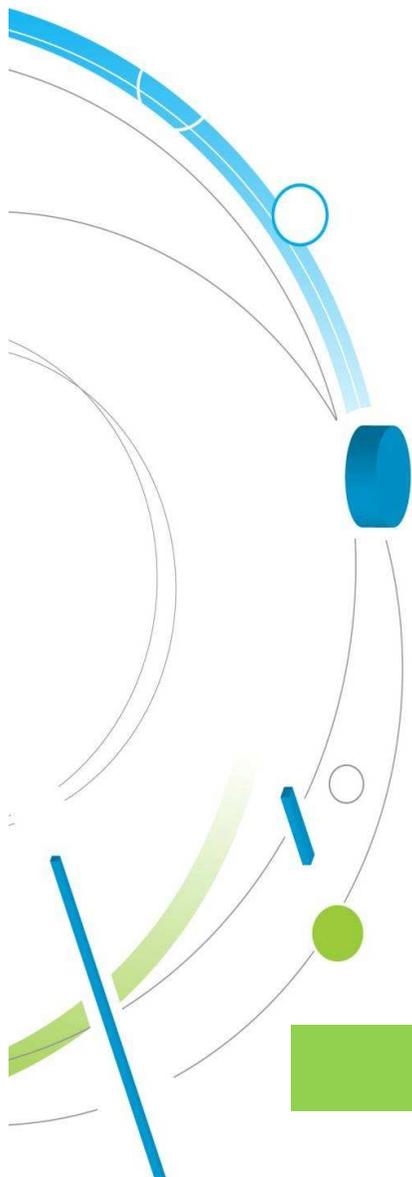
Graphique 12  
Flux routiers par sens (en millions de tonnes)





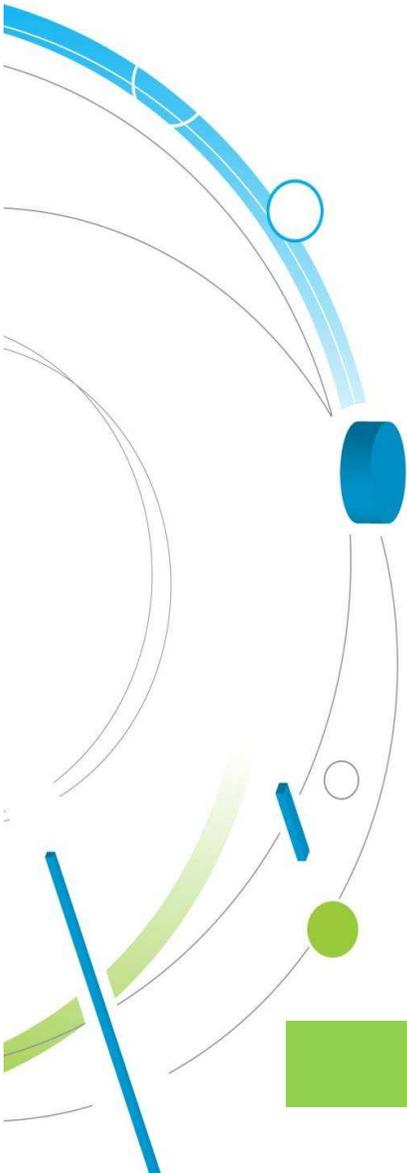
## IV– Conclusion

- Constat
- Regard personnel
- Les grands enjeux

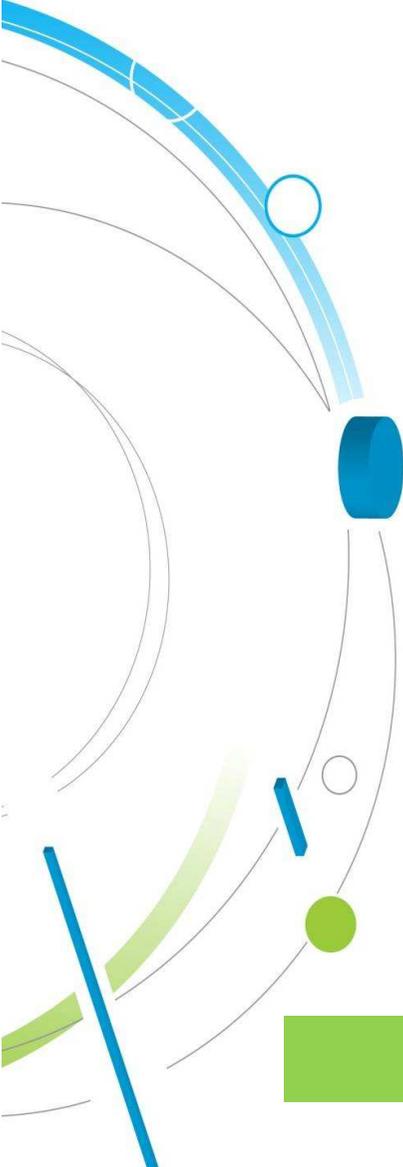


## ■ Constat

- Un poids économique important : le 1<sup>er</sup> mode de transport (une prestation de service indispensable à la vie économique)
- Une filière mésestimée, un poste de charge plus que de valeur ajoutée, une image contestée
- Des contraintes sociales, fiscales de plus en plus fortes
- Des coûts français déconnectés du marché, une rentabilité dégradée



## ■ Regard personnel

- 
- Mutation profonde, passage de :
    - ❑ Artisan → contrôle de gestion
    - ❑ Paternalisme → social complexe
    - ❑ Autonomie → contrainte
    - ❑ Liberté → Contrôle
    - ❑ Rentabilité → low-coast
  - Nécessité de :
    - ❑ reconnaissance
    - ❑ Unité professionnelle
    - ❑ Souplesse et simplification

## ■ Les grands enjeux

- La compétitivité : alléger le coût du travail, souplesse, fiscalité
- L'Europe des transports : harmonisation
- L'attractivité du métier : Les conducteurs de demain?
- La co-modalité : le rôle de l'Etat

