

Les **SECTOGRAPHIES**

Le secteur français du transport routier de marchandises

- A) La chaîne de valeur du transport routier de marchandises
- B) Le marché européen et les segments du marché français
- C) La structure du secteur français du transport routier de marchandises
- D) Les principaux transporteurs routiers européens et français
- E) Les derniers grands faits marquants du secteur
- F) L'environnement du secteur et les facteurs clés de succès
- G) L'intensité concurrentielle du secteur analysée par Eurostaf
- H) Les performances économiques et financières du secteur transport routier de marchandises
- I) Les perspectives : l'avis d'Eurostaf
- J) Les principales sources d'informations sur le transport routier de marchandises

septembre 2003

A/ La chaîne de valeur du secteur du transport routier de marchandises

La filière
Le secteur fait appel à de nombreux fournisseurs (pétroliers, constructeurs, équipementiers) et fournit ses prestations de transport soit directement, soit indirectement via des commissionnaires et des mandataires.

Le transport de marchandise désigne la phase de déplacement physique de la marchandise entre deux points séparés géographiquement, et ce sans transformation. Concurrente et complémentaire des transports ferroviaires, aériens, fluviaux et maritimes, la filière du transport routier de marchandises s'organise comme suit :

- **en amont**, les fournisseurs peuvent être regroupés selon les trois principaux postes de dépenses : les véhicules, le carburant et les assurances. Alors que les tracteurs et semi-remorques proviennent des ateliers des grands constructeurs de véhicules industriels, les pneus sont généralement achetés séparément et montés directement par les fabricants de pneumatiques. De multiples équipementiers interviennent alors pour répondre à des besoins spécifiques (GPS, groupe frigorifique). De plus en plus se développe le recours aux loueurs de véhicules industriels (généralistes, spécialistes ou régionaux). Les groupes pétroliers répondent au besoin de carburant.

- **en aval**, les clients des entreprises de transports routiers appartiennent à tous les secteurs économiques. On distingue le transport "pour compte d'autrui", dont les clients - expéditeurs ou destinataires de la marchandise - sont principalement des industriels et des distributeurs ; du transport "pour compte propre" où

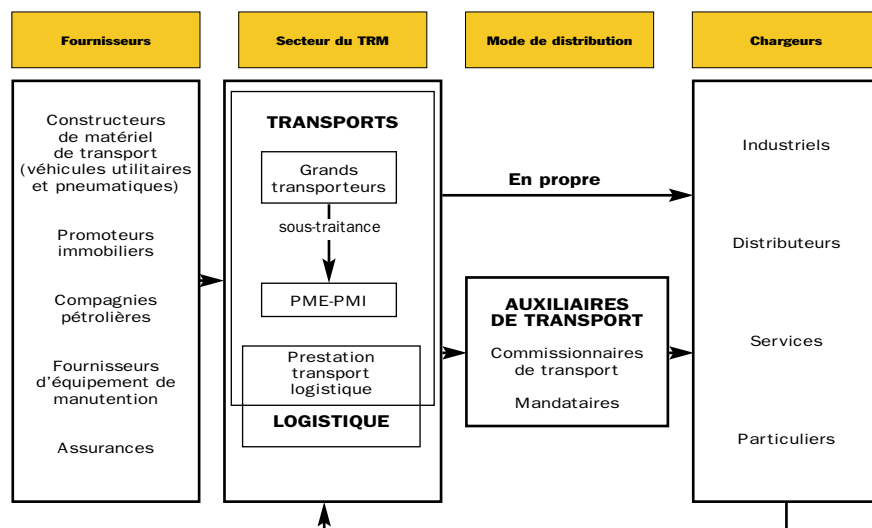
l'entreprise est son propre client. Le transport pour compte propre représente 15,2 % du total du secteur du transport.

Les produits transportés sont très variés, et imposent pour la plupart des véhicules adaptés. On peut toutefois distinguer cinq grands types de produits :

- les produits agricoles et les animaux vivants,
- les denrées alimentaires et le fourrage,
- les produits énergétiques et les demi-produits (sidérurgie, métallurgie),
- le matériel de construction,
- les machines, véhicules et objets manufacturés.

Le secteur, qui regroupe pas moins de 40 000 entreprises, est très atomisé. Les acteurs les plus importants ont souvent plusieurs activités (transport direct de lots complets, messagerie, logistique, location) tout en se démarquant sur quelques segments précis (produits volumineux et primaires pour Norbert Dentressangle, transport sous température dirigée pour Stef-TFE, messagerie pour Géodis). Les grands acteurs ont généralement recours à de nombreuses petites entreprises qui fournissent, par des liens de sous-traitance, des services très spécialisés.

L'organisation du secteur



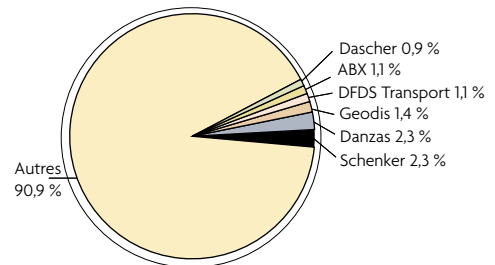
Source : Eurostaf

B/Le marché européen et les segments du marché français

La France :
2^{ème} marché européen

En 2003, le marché européen du transport routier devrait atteindre 165 milliards d'euros selon Eurostaf. Ce marché est très peu concentré, puisque les six premiers groupes détiennent à peine 10 % de l'ensemble du marché. Les cinq grands marchés européens (France, Allemagne, Royaume-Uni, Espagne, Italie) représentent en 2003 près des trois quarts du trafic routier européen (Union européenne à 15). La France et l'Italie représentent chacun 14 % du trafic routier européen, derrière l'Allemagne (21 %) et devant le Royaume-Uni et l'Espagne (12 % chacun).

Part de marché des groupes leaders dans le transport terrestre européen en 2001



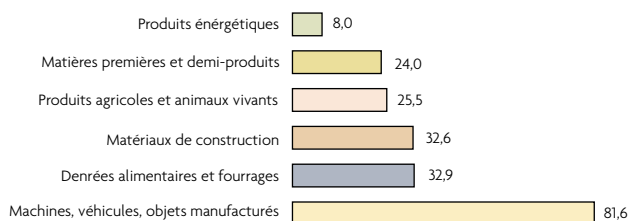
Source : Stinnes

Principaux segments de marché :
Les machines, véhicules et objets manufacturés constituent le premier segment du marché français avec 39,9 %

En 2002, les véhicules français de transport routier de marchandises ont réalisé 204,6 milliards de tonnes-kilomètres. L'ensemble des volumes transportés en compte propre et compte d'autrui a baissé de 1,2 % en 2002 et peut se décomposer en six segments, selon la nature des produits transportés.

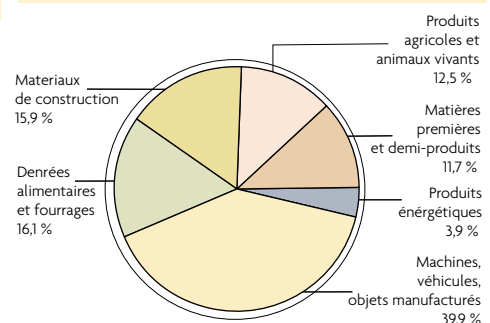
- **Machines, véhicules et objets manufacturés :** avec 81,6 milliards de tkm réalisées, ce segment représente 39,9 % du transport routier de marchandises. En baisse de 0,6 % par rapport à 2001, il inclut le matériel agricole, les voitures particulières, les pièces détachées, les machines industrielles et les objets manufacturés.
- **Denrées alimentaires et fourrages :** en baisse de 3,3 % en 2002, ce segment est le second du marché avec 32,9 milliards de tkm réalisées et 16,1 % de parts de marché.
- **Matériaux de construction :** du fait du ralentissement du secteur du BTP français en 2002, le transport de matériaux de construction a enregistré une baisse de 2,2 %, après une très bonne année 2001 (+ 7,1 %).
- **Produits agricoles et animaux vivants :** ils ont généré 25,5 milliards de tkm de trafic en 2002. Ce segment, en croissance de + 4,9 % en 2002, a profité de la très bonne campagne céréalière française (+ 15 % de production).
- **Les matières premières et demi-produits** sont le quatrième segment avec 24,0 milliards de tkm : ils comprennent notamment les minerais et les produits métallurgiques et sidérurgiques. L'année 2002 a été très mauvaise (- 6,6 %) du fait de la récession des secteurs de la chimie et de la sidérurgie.
- **Produits énergétiques :** comprenant principalement les produits pétroliers bruts et raffinés, le transport de ces produits a nettement progressé (+ 6,9 %) à 8,0 milliards de tkm.

Les segments du transport routier de marchandises français en 2002
(en milliards de tonnes-kilomètres)



Sources : Insee, SES

Part des segments du transport routier de marchandises français en 2002

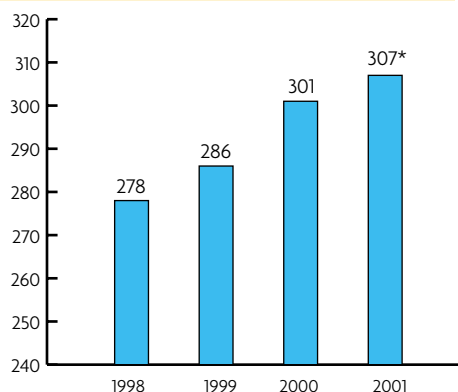


c/ La structure du secteur français du transport routier de marchandises

Nota : au 31/08/2003, le SES (ministère des Transports) n'avait pas encore publié les données de l'EAE 2001 (Enquête Annuelle Entreprise).

Effectifs :
306 500 salariés
en 2001

Effectif salarié des transports routiers de marchandises (en milliers)



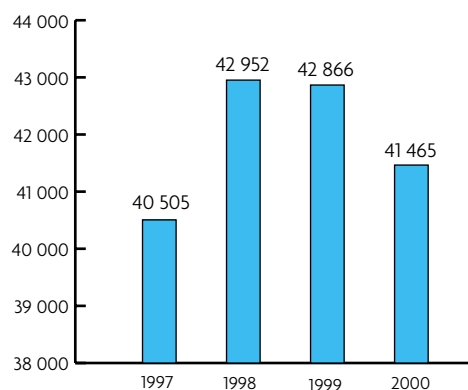
*Donnée provisoire

Source : EAE Transport, DAEI-SES

Le nombre de salariés du transport routier de marchandises a atteint 306 500 personnes en 2001. Entre 1998 et 2001, l'effectif du secteur a augmenté de + 10,1 %, soit 28 000 salariés de plus. Cette progression s'explique par la bonne tenue de la consommation des ménages et des investissements, qui ont accéléré l'activité industrielle et les échanges. Le rythme de progression de l'effectif s'est ralenti en 2001, à + 1,9 %, en ligne avec celui de l'activité, notamment dans le transport international.

Nombre d'entreprises :
41 465 sociétés en
2000

Nombre d'entreprises dans le transport routier de marchandises



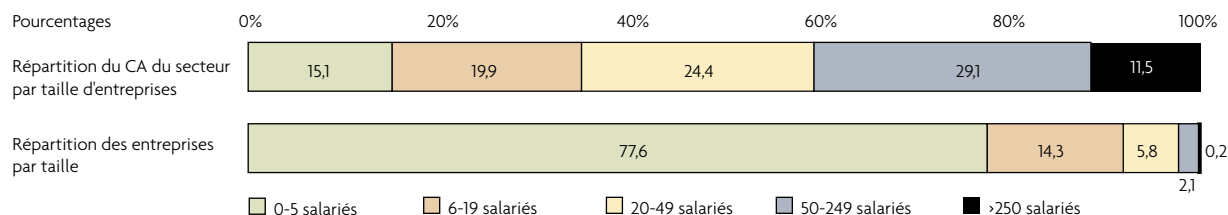
Source : DAEI-SES

En 2000, le nombre d'entreprises du secteur a baissé de - 3,3 % à près de 41 500. L'impact des exigences réglementaires visant à assurer que les entreprises ont une capacité financière suffisante (loi « Gayssot ») sont à l'origine de cette baisse sensible. La conjoncture économique joue un rôle important dans l'évolution du nombre d'entreprises, étant donné la structure atomisée du secteur. Dans le contexte de ralentissement de l'activité en France et du moindre impact des exigences réglementaires (un certain nombre d'entreprises ayant été radiées), le nombre de transporteurs routiers a dû rester stable en 2001.

Concentration :
un secteur très
atomisé, dominé par
les PME

Le secteur du transport routier de marchandises est très atomisé. En effet, bien que plusieurs entreprises françaises figurent parmi les premiers transporteurs européens, les entreprises de moins de 50 salariés réalisent 59,4 % du chiffre d'affaires du secteur. Celui-ci compte une large majorité (près de 80 %) d'entreprises de moins de 5 salariés, généralement très spécialisées sur un produit ou sur une aire géographique restreinte (63 % d'entre elles opèrent dans le transport de proximité).

Comparaison entre la structure par taille des entreprises et la répartition du chiffre d'affaires par taille d'entreprise en 2000



Exemple de lecture :

77,6 % des entreprises de transport routier de marchandises emploient moins de 5 salariés. Ces entreprises réalisent 15,1 % du chiffre d'affaires du secteur.

Source : EAE Transport

D/ Les principaux transporteurs routiers européens et français

Les dix premières entreprises européennes en 2002 (en millions d'euros) :

Rang	Entreprises	Pays	Chiffre d'affaires consolidé	Résultat net	Effectifs
1	Schenker-Stinnes (Deutsche Bahn)	Allemagne	11 762	82	44 320
2	DHL-Danzas (Deutsche Post)	Allemagne	9 152	n.d.	45 036
3	Geodis	France	3 251	2	23 505
4	ABX Logistics (SNCB)	Belgique	2 910	n.d.	16 000
5	Gefco (PSA)	France	2 646	79	8 000
6	Dachser ⁽¹⁾	Allemagne	1 900	n.d.	10 700
7	Ziegler ⁽¹⁾	Belgique	1 800	n.d.	6 000
8	STEF-TFE	France	1 249	19	11 300
9	Norbert Dentressangle	France	1 053	26	10 500
10	Willy Betz ⁽¹⁾	France	750	n.c.	7 350

(1) Estimation.

Source : Eurostaf d'après sociétés

Les dix premiers transporteurs routiers présents en France en 2002 (en millions d'euros) :

Rang	Entreprises	Chiffre d'affaires	Variation 2002-2001 (en %)
1	Geodis	3 251	- 7,0
2	Gefco	2 646	+ 0,1
3	STEF-TFE	1 249	+ 6,1
4	Norbert Dentressangle	1 053	+ 8,4
5	Mory Group	726	+ 11,2
6	Charles-André	600 ⁽¹⁾	n.c.
7	Giraud International	545	- 7,2
8	Transalliance	412	+ 6,2
9	Heppner	315	+ 2,9
10	Nexia	187	n.c.

(1) Estimation.

Sources : Eurostaf d'après sociétés

E/ Les derniers grands faits marquants du secteur

Diversification

La volonté de proposer une offre globale au client fait tomber les barrières entre les différents métiers de transports et de la logistique

La diversification vers la logistique s'accroît afin d'améliorer les marges

- **Juillet 2002** : s'alignant sur le modèle de la SNCF et de la SNCB (Belgique), la compagnie de chemin de fer allemande Deutsche Bahn se rapproche d'un transporteur routier. La Deutsche Bahn a en effet racheté Stinnes, le leader européen de la logistique, au groupe énergétique allemand E.ON pour 2,5 milliards d'euros. L'objectif est de constituer un groupe de logistique intégré, où le rail et la route jouent un rôle complémentaire.
- **Octobre 2002** : Norbert Dentressangle a racheté Stockalliance au Consortium de réalisation du Crédit Lyonnais pour un montant inférieur à 30 millions d'euros. Cette opération va conforter la position de Norbert Dentressangle sur le marché de la logistique, Stockalliance disposant de 460 000 m² d'entrepôt et ayant réalisé 100 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001.
- **Novembre 2002** : Geodis prend 50 % de Thales Freight and Logistics, filiale du groupe Thales qui sera rebaptisée Thales Geodis Freight and Logistics. Geodis interviendra ainsi dans les opérations de logistique et d'expédition pour le compte des unités du groupe.

Messagerie

La constitution de réseaux européens dans le secteur de la messagerie se poursuit

- **Octobre 2002** : Shenker, division de Stinnes, a racheté le groupe de messagerie français, Joyau, pour un montant évalué entre 46 à 60 millions d'euros. Avec l'acquisition de Joyau (201 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 et 53 agences en France), le groupe allemand déjà très présent en France, dispose désormais de son propre réseau national.

Restructurations

La nette dégradation de la conjoncture économique provoque la restructuration des entreprises les plus fragiles

- **Novembre 2002** : pour éviter la faillite de sa branche de transport routier ABX, la Société Nationale de Chemin de Fer de Belgique (SNCB) a décidé de scinder l'activité d'ABX en deux parties. La première abritera les entreprises rentables du groupe et sera ouverte aux capitaux privés. La seconde regroupera les activités déficitaires du groupe. Cette opération coûtera 250 millions d'euros à la SNCB.
- **Février 2003** : le transporteur Grimaud Logistique, repris il y a moins de deux ans par le groupe belge Ziegler, a été mis en liquidation judiciaire. La perte de confiance de la clientèle suite à son premier dépôt de bilan, conjuguée à une baisse de plus de 10 % du secteur de la messagerie sont en partie à l'origine de la faillite de l'entreprise. Près de 1 200 postes seront ainsi supprimés.
- **Mars 2003** : Le groupe Hays a annoncé la vente de trois de ses pôles d'activité dont la division Mail&Express et la division Logistics. Celle-ci a réalisé un chiffre d'affaires de 1,4 milliard d'euros en 2002 et emploie 16 000 personnes dont 4 800 en France.
- **Juin 2003** : deuxième phase de la recapitalisation de Giraud International, pour un montant total de 24 MEUR.

Réglementation

Les mesures réglementaires concernant les taxes routières et les taxes sur le carburant ont un impact significatif, à la hausse comme à la baisse, sur les résultats des transporteurs routiers

Les gouvernements nationaux imposent de nouvelles taxes tandis qu'un effort d'harmonisation tente de se réaliser à l'échelle européenne

- **Août 2002** : la Commission Européenne présente un projet de directive qui vise à aboutir à un taux d'accises unique sur le gazole utilisé par les poids lourds de plus de 16 tonnes d'ici 2010. Les taxes sur le gazole s'échelonnent entre 24,5 centimes d'euros par litre en Grèce, à 72,2 au Royaume-Uni.
- **Octobre 2002** : le ministère fédéral allemand des transports a choisi le groupe Toll Connect comme concessionnaire de l'exploitation du péage autoroutier pour poids lourds (Lkw Maut). A partir du 1er août 2003, tous les poids lourds de plus de 12 tonnes devront payer en moyenne 0,15 euros par kilomètre parcouru sur les autoroutes allemandes. Les transporteurs germaniques prévoient de répercuter ce surcoût par une augmentation d'environ 15 % du prix de leurs prestations.
- **Décembre 2002** : le gouvernement français envisagerait une taxe au kilomètre sur les poids lourds circulant sur les nationales à trois voies. Ce projet sera débattu au parlement au cours du second trimestre 2003.

F/ L'environnement du secteur et les facteurs clés de succès

Les facteurs suivants influencent globalement le secteur :

1) La croissance économique et le cours du pétrole

- L'activité du transport routier de marchandises dépend étroitement de la croissance économique globale. Une forte consommation des ménages entraîne un volume important de ventes et une rotation plus rapide des stocks chez les distributeurs. La croissance économique se traduit donc concrètement par une augmentation générale des échanges dont bénéficient directement les transporteurs.
- Le cours du pétrole détermine quant à lui le prix des carburants, qui constitue avec les charges salariales les principaux frais fixes des entreprises de transports routiers. Pour tenter de réduire cette dépendance, le gouvernement a mis en place, de manière temporaire, un système de remboursement partiel de Taxe sur les Importations de Produits Pétroliers (TIPP) qui prendra fin en 2005.

2) La réglementation française

- L'accès à la profession est encadré par la loi du 06/02/1998 dite loi Gayssot. Pour pouvoir exercer le métier de transporteur ou de loueur, il faut : être titulaire d'une *capacité professionnelle* ; satisfaire à la *capacité financière* (c'est à dire disposer de capitaux propres et de réserves ou de garanties supérieurs au montant fixé par décret) ; faire preuve d'*honorabilité* (le bulletin n°2 du casier judiciaire doit être vierge ou présenter certaines condamnations tolérées).
- Les conditions d'exercice de la profession reposent sur un document contractuel spécial, appelé *lettre de voiture*. Ce document stipule la responsabilité stricte du transporteur et la possibilité pour ce dernier de faire valoir une action directe en paiement à l'encontre de l'expéditeur et du destinataire. En l'absence d'un tel document, ce sont les dispositions prévues par le *contrat type* qui s'appliquent.
- La durée normale du temps de travail est désormais de 35 h. Pour le secteur de la messagerie, la durée maximale est de 53 h. Concernant le travail de nuit des salariés du transport routiers, un accord de branche prévoit une prime horaire de 1,5 euros pour toute heure effectuée en période de nuit. Les salariés effectuant plus de 50 heures de travail nocturne par mois bénéficient d'une compensation de 5 % en repos ou en compensation pécuniaire.

3) Le cadre européen

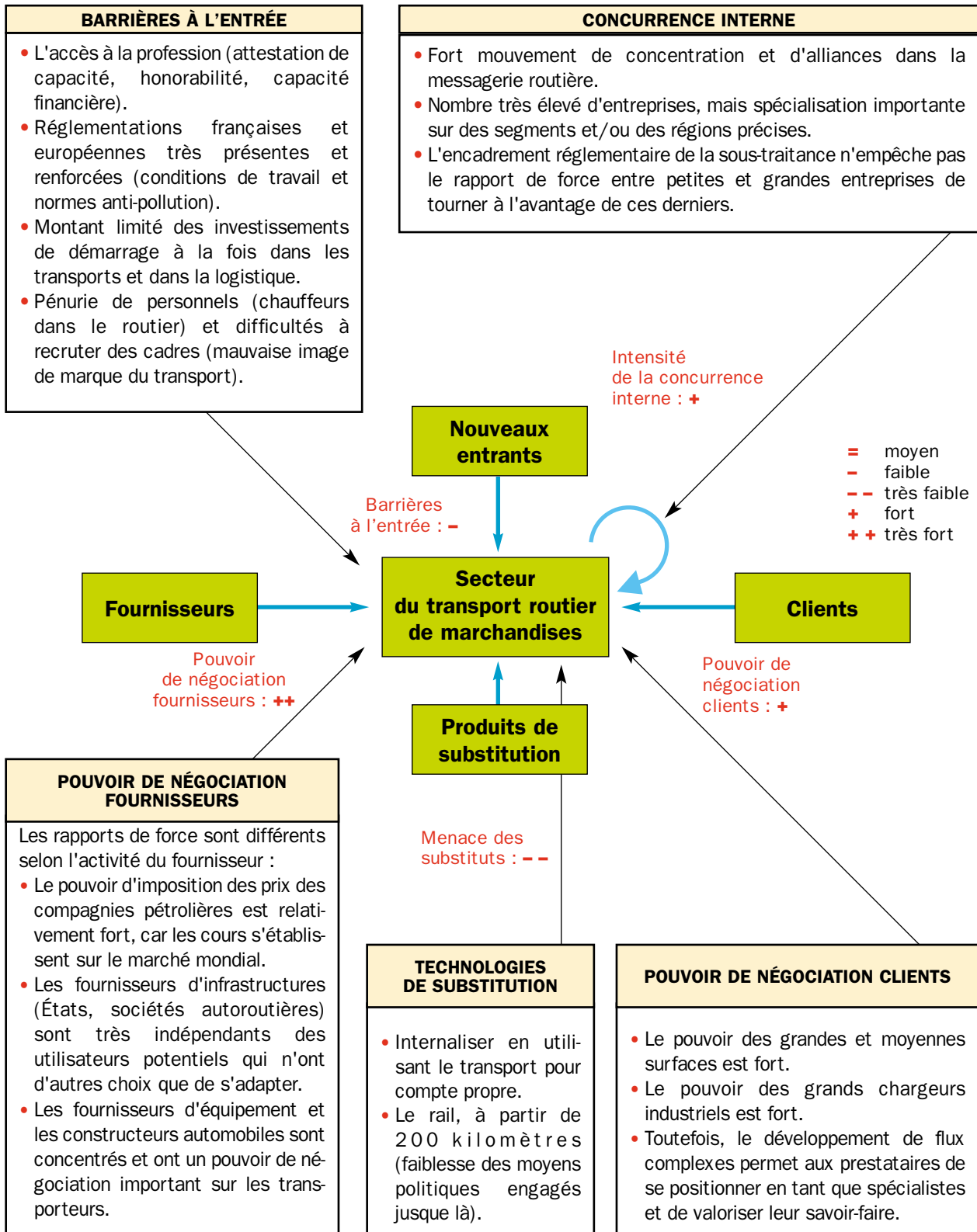
- On assiste au niveau européen à un mouvement d'harmonisation des législations dans plusieurs domaines. Dans le but de limiter les risques de dumping social entre pays, l'Union s'est penchée sur le « paquet social » du transport routier (temps de travail, accès à la profession, formation) dont la directive de décembre 2001 fixe le contenu. Ainsi, la durée du temps de travail est fixée à 48 heures hebdomadaires en moyenne et 60 heures au maximum. Concernant les infrastructures, elle a aussi pris position en faveur du ferroutage (Livre Blanc de septembre 2001).
- D'autre part, l'Union Européenne impose des normes antipollution qui fixent des seuils techniques d'émission de gaz et particules polluantes par les moteurs. Ces normes poussent à la fois les constructeurs à innover et les transporteurs à renouveler leur parc de véhicules.
- Enfin, l'élargissement de l'Union Européenne et l'assouplissement des conditions de cabotage (chargement et déchargement dans un pays par un transporteur de pavillon étranger) devraient permettre la progression du transport international.

- Optimiser le taux de remplissage des camions,
- Maintenir la fiabilité et la qualité de service,
- Disposer de ressources humaines de qualification supérieure,
- Diversifier les activités afin de réduire l'exposition aux cycles,
- Être capable de gérer des flux complexes,
- Posséder une dimension européenne voire internationale pour les plus importantes entreprises du secteur.

L'environnement
du secteur

Facteurs clés
de succès

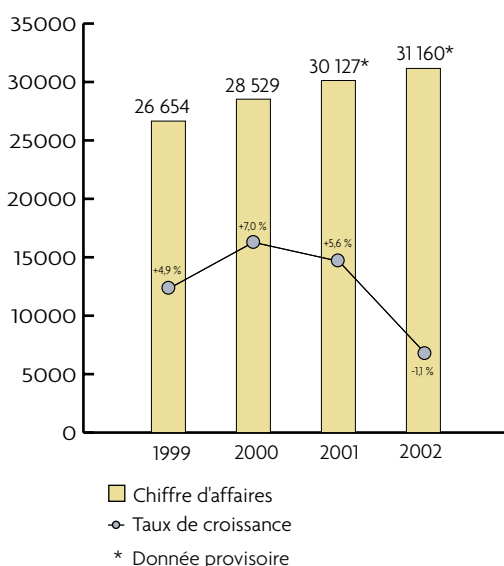
G/ L'intensité concurrentielle du secteur analysée par eurostaf



Source : Eurostaf

H/ Les performances économiques et financières du secteur du transport routier de marchandises⁽¹⁾

Chiffre d'affaires du secteur transport routier de marchandises (en millions d'euros)

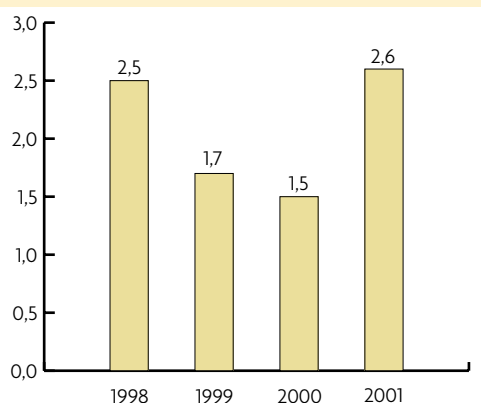


Sources : EAE, DAEI, SES

En 2002, le secteur du transport routier de marchandises a connu une baisse de son chiffre d'affaires de -1,1 %, à 31 160 MEUR (donnée provisoire), après trois années de croissance soutenue des ventes.

- Phénomène sans précédent depuis plus de dix ans, le transport routier est entré en récession en 2002. Contrairement à 2001, l'effet prix faiblement positif (+ 0,7 %) n'a pas permis de contrebalancer la baisse des volumes transportés. Le ralentissement économique en 2002, qui s'est traduit par une faible augmentation de la production des branches industrielles (+ 0,6 %) et en particulier de la production de biens manufacturés (+ 0,6 %), a conduit à une baisse de -1,2 % du nombre de tonnes-kilomètres transportées.
- Mais cette évolution globale masque un phénomène majeur : la réinternalisation du transport. Si le nombre de tonnes-kilomètres a décliné en compte d'autrui en 2002 (- 2,3 %), il a fortement augmenté en compte propre (+ 5,1 %). Par ailleurs, le transport national est resté stable (+ 0,8 % en tonnes-km), alors que le transport international baisse sensiblement (- 9,6 % en tonnes-km).

Taux de marge opérationnelle du transport routier de marchandises (en %)



Source : Diane

Taux de marge opérationnelle =
Résultat d'exploitation / Chiffre d'affaires

Le taux de marge opérationnelle du secteur est structurellement faible, de l'ordre de 2 %. Il est limité à la fois par les charges de personnel (plus de 30 % du prix de revient) et par le prix des carburants. En 2001, le taux de marge a atteint 2,6 % soit + 1,1 point par rapport à 2000.

- En 2001, le secteur a bénéficié d'un effet de ciseaux : les tarifs de prestations ont été revalorisés tandis que les coûts ont été revus à la baisse. Les transporteurs ont ainsi profité du prix peu élevé du carburant ainsi que du remboursement partiel de la TIPP.
- Le tassement des années 1999 et 2000 est dû au renchérissement des prix des intrants. Le cours du pétrole a augmenté de 31 % en 1999 et a poursuivi sa croissance jusqu'en novembre 2000. La pénurie de main d'œuvre ainsi que la mise en place des dispositifs de réduction du temps du travail expliquent la hausse sensible des frais de personnel.

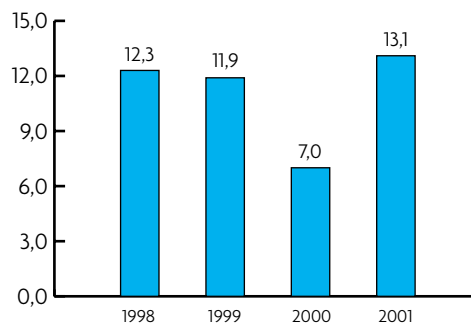
(1) L'analyse des ratios repose sur un échantillon de données issues de la base de données Diane. La représentativité de l'échantillon (chiffre d'affaires de l'échantillon / chiffre d'affaires du secteur) est de 62,7 % en 1998, de 67,4 % en 1999, de 69,7 % en 2000 et de 59,6 % en 2001.

H/ LES PERFORMANCES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La rentabilité financière du transport routier de marchandises s'est élevée à 13,1 % en 2001 soit 6,1 points de plus qu'en 2000 .

- Compte tenu de la faiblesse des taux de marge, le secteur enregistre des taux de rentabilité financière peu élevés (de l'ordre de 10 %) malgré une certaine sous capitalisation du secteur (recours important au crédit-bail).
- En 2001, la rentabilité financière du secteur a retrouvé le niveau atteint en 1998-1999. Ce rebond résulte essentiellement du redressement du taux de marge opérationnelle du secteur.

Rentabilité financière du transport routier de marchandises (en %)



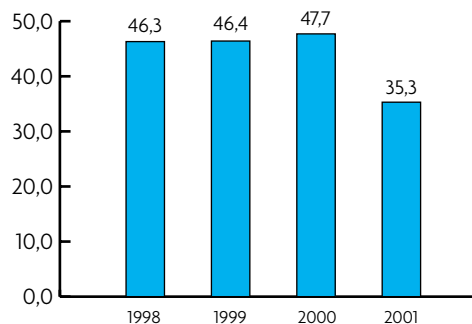
Source : Diane

$Rentabilité\ financière = \frac{Résultat\ net}{capitaux\ propres\ avant\ répartition}$

En 2001, le taux d'endettement net du secteur a amorcé une diminution significative, à 35,3 % après avoir précédemment avoisiné les 50 %.

- Cette baisse peut s'expliquer par le fait que 5 % des transporteurs ont été déclarés en faillite, faute d'avoir satisfait aux conditions de capacité financière introduites fin 2000. La part de l'endettement de ces entreprises dans l'endettement total du secteur étant importante, le taux d'endettement net s'est inscrit en forte baisse par rapport à 2000.
- D'autre part, le retournement de la conjoncture en France associé à la volonté des entreprises d'honorer les conditions de capacités financières, ont freiné les ambitions d'investissements des entrepreneurs, et par ricochet, la contraction de dettes à long terme s'est affaiblie
- Le niveau du taux d'endettement net est à considérer avec prudence, car le crédit-bail (hors-bilan) est beaucoup utilisé comme mode de financement dans ce secteur. Il est probable que le taux d'endettement du secteur, y compris le hors bilan, soit supérieur aux chiffres indiqués ici.

Taux d'endettement net du transport routier de marchandises (en %)



Source : Diane

$Taux\ d'endettement\ net = \frac{(Dettes\ financières - Disponibilités)}{Fonds\ propres}$

I/ Les perspectives : l'avis d'eurostaf

Perspectives de croissance

En 2003, le transport routier devrait souffrir de l'entrée en récession de l'économie européenne. Le deuxième trimestre a été très mauvais en France (- 0,3 % du PIB), la question étant de savoir s'il s'agit d'un phénomène conjoncturel (impact des grèves) ou d'une aggravation de la crise. Par conséquent, au niveau national, le transport routier devrait s'inscrire en recul après une année 2002 morose. L'augmentation des coûts sociaux devraient rendre les transporteurs français moins compétitifs par rapport à leurs concurrents européens et le transport international ne devrait pas rebondir après le recul de - 11 % subi en 2002. Au final, le transport routier devrait connaître une situation dans la continuité de 2002, marquée par une baisse d'activité en volume aussi bien au niveau national qu'à l'international. Il ne faut toutefois pas exclure une reprise de l'activité à partir du quatrième trimestre.

Perspectives stratégiques

A la recherche de profits récurrents et de marges plus importantes, les entreprises devraient poursuivre leur diversification dans la logistique ou la prestation de service. On devrait donc assister à la poursuite des opérations de croissance externe en logistique pour les entreprises qui disposent d'une structure financière solide. Les acquisitions déjà réalisées vont se traduire concrètement par une consolidation et une homogénéisation des réseaux, à l'image de ceux de Deutsche Post et Royal Mail (General Parcel).

Perspectives financières

En 2003, le principal risque financier est l'effet de ciseau, causé par la combinaison de la baisse des volumes et de l'augmentation des coûts. Les coûts d'exploitation augmenteront inévitablement du fait de l'augmentation des salaires conventionnels décidée en novembre 2002, partiellement compensée par la baisse des charges, ainsi que de la mise en place des péages allemands (Lkw-Maut). Les transporteurs seront contraints d'augmenter leurs tarifs pour maintenir leur rentabilité. Dans le scénario pessimiste, le secteur devrait connaître une vague de dépôts de bilans d'une ampleur inédite depuis 1993. Il ne faut pas non plus exclure un scénario de reprise économique début 2004, anticipé par les marchés financiers, mais cet optimisme risque paradoxalement de freiner la reprise, en faisant monter les taux d'intérêt et les prix du pétrole.



Samuel Nabati
est l'expert du
secteur
transport d'Eurostaf.
Ses derniers titres
parus sont :

- Le marché de la logistique internationale et de la commission de transport (août 2003),
- Le secteur transport-logistique en Europe (avril 2003),
- Messagerie et fret express en Europe (février 2003),
- La supply chain dans la grande distribution (décembre 2002).

3 QUESTIONS À L'EXPERT D'EUROSTAF

1) Le marché de la logistique (services en entrepôts) est-il arrivé à maturité ?

Ces cinq dernières années, les entreprises de transport se sont diversifiées vers la logistique car cette activité était un marché en forte croissance avec un taux de marge supérieur à celui du transport routier. Le ralentissement brutal du marché de la logistique, après cinq années de forte croissance est en grande partie lié à la faible visibilité sur la conjoncture, qui est un frein aux opérations complexes d'externalisation. Le marché de la logistique est toutefois loin d'avoir atteint la maturité. Les prestataires doivent prendre garde à ne pas privilégier le volume d'affaires à la rentabilité des contrats, car les risques d'investissement ont été souvent sous-estimés par le passé.

2) Quel sera l'impact de l'entrée des pays de l'est dans l'Union européenne en 2004 ?

L'impact sera progressif. En 2004, seules les liaisons bilatérales (ex : trajet Varsovie-Lyon) seront libéralisées. La libéralisation du cabotage (autorisation pour les transporteurs des pays de l'est de réaliser des liaisons internes à l'Europe occidentale) n'a pas été décidée. Les transporteurs français ont déjà anticipé ce mouvement en s'implantant dans les PECO. Il est toutefois vrai qu'à moyen terme, l'ouverture à l'est constitue une menace très sérieuse pour les pavillons occidentaux, les écarts de coûts salariaux avec les PECO allant de un à cinq.

3) Quel est l'avenir des entreprises de transport routier actuellement en difficultés financières ?

Du côté des PME, de nombreuses cessations d'activité sont à prévoir en raison de l'examen en cours de la capacité financière et de la baisse des volumes. En ce qui concerne les grands groupes européens, plusieurs d'entre eux sont dans une situation difficile : Sernam, Ziegler, ABX, Giraud et General Parcel (réseau de messagerie appartenant à la Poste britannique). Si ces entreprises échouent dans leur tentatives de redressement par recapitalisation, des mesures drastiques de restructuration devront être prises (fermetures de sites, cessions, licenciements massifs..).

J/ Les principales sources d'informations sur le transport routier de marchandises

Organismes professionnels et privés

- Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
6, rue Ampère
75017 PARIS
Tel : 01 44 29 04 29 Fax : 01 44 29 04 01
www.fntr.fr
- Unostra
"Le Panoramique"
5, avenue de Verdun
94204 Ivry sur Seine Cedex
Tél. : 01 56 20 20 40
Fax : 01 46 70 15 00
www.unostra.com
- Union Routière de France (URF)
10, rue Clément Marot
75008 PARIS
Tél. : 01 40 70 05 45 Fax : 01 47 23 77 57
www.urf.asso.fr

Organismes publics

- Ministère des Transports
Tour Pascal B, 24ème étage
92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 21 22 Fax : 01 40 81 70 16
www.transports.equipement.gouv.fr
- INSEE Info Services
195, rue de Bercy - Tour Gamma A
75582 Paris Cedex 12
Tél. : 01 41 17 66 11 Fax : 01 53 17 88 09
www.insee.fr

Presse et sites spécialisés

- L'Officiel des transporteurs
1, avenue Edouard Belin
92856 Rueil Malmaison Cedex
Tél. : 01 41 29 99 89 Fax : 01 41 29 99 08
<http://www.officiel-transporteurs.presse.fr/>
- Transport service
21, rue Martissot
92110 Clichy
Tél. : 01 41 27 97 37
www.transporteurs.net

Salon professionnel

- SITL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique)
Du 9 au 12 mars 2004 au CNIT (Paris La Défense)
SITL Temps Réel – 70 rue Rivay 92352 Levallois-Perret CEDEX France
www.reedexpo.fr/sitl/fr/

Les SECTOGRAPHIES

Les sectographies d'Eurostaf présentent et analysent 25 secteurs d'activités. Leur format court, synthétique et structuré permet de s'approprier rapidement le fonctionnement et les données de base du secteur présenté. Exposé clair et termes précis caractérisent ces outils de prise en main d'un secteur. Les éléments d'analyse stratégique et financière, les perspectives, le point de vue de l'expert d'Eurostaf reflètent notre spécificité et constituent le cœur de notre expertise. Les sectographies mettent à la disposition de tous les caractéristiques principales et les principes de fonctionnement d'un secteur. Elles peuvent être l'occasion d'un premier contact avec Eurostaf et permettent à chacun d'apprécier notre savoir-faire, déjà reconnu par plus de 10 000 responsables d'entreprises, en matière d'études stratégiques et financières.



Les 25 secteurs d'activité analysés par Eurostaf

- >> Aéronautique
- >> Assurance
- >> Banque
- >> Bâtiment
- >> Bois
- >> Chimie de base
- >> Construction automobile
- >> Énergie
- >> Équipement automobile
- >> Équipement télécoms
- >> Grande distribution
- >> Habillement
- >> Horlogerie
- >> Médias
- >> Métallurgie
- >> Parfumerie - cosmétique
- >> Pharmacie
- >> Sidérurgie
- >> SSII Conseil
- >> Télécoms
- >> Textile
- >> Tourisme
- >> Transport de voyageurs
- >> Transport routier de marchandises
- >> Travaux Publics

Eurostaf, le n°1 des études stratégiques et financières

Société du groupe LES ECHOS, Eurostaf éclaire depuis près de 15 ans les décisions stratégiques des responsables d'entreprises. **Eurostaf propose le catalogue d'études le plus complet de France.** Nos vingt analystes réalisent chaque année 160 études, centrées sur les questions stratégiques des grands secteurs d'activité, sur l'évaluation des principaux marchés et sur l'analyse des grandes entreprises. **Les études Eurostaf sont totalement indépendantes.** Le choix des sujets est déterminé en interne et les analyses ne sont "pilotées" par aucun organisme, ni groupe de pression. Les études sont "multiclients", c'est à dire qu'elles peuvent être acquises librement par tous. **Nos analyses sont appréciées pour leur rigueur et leur précision.** Elles fournissent un cadre d'analyse et de positionnement très précis aux managers. Elles enrichissent leurs réflexions stratégiques et facilitent leurs décisions. Plus de 10 000 responsables d'entreprises utilisent régulièrement nos analyses. Ils considèrent les études Eurostaf comme des instruments de benchmarking, de veille concurrentielle et de réflexion stratégique.

Les dernières études parues dans le secteur des transports

- **Le marché de la logistique internationale et de la commission de transport / Août 2003**
Collection : *Perspectives stratégiques et financières*
Prix : 2 950 €

- **Le secteur du transport/logistique en Europe / Avril 2003**
Collection : *Panorama Stratégique des Grands Secteurs*
Prix : 695 €

- **La messagerie et le fret express en Europe / Février 2003**
Collection : *Perspectives stratégiques et financières*
Prix : 2 950 €

- **Le supply chain management dans la grande distribution / Décembre 2002**
Collection : *Perspectives stratégiques et financières*
Prix : 2 950 €

- **Le secteur du transport de voyageurs en Europe / Novembre 2002**
Collection : *Panorama Stratégique des Grands Secteurs*
Prix : 695 €