

Transport routier de marchandises

Un modèle économique à réinventer ?

VOILVO TRUCKS



La construction de l'espace communautaire et nos modes de consommation ont favorisé l'essor du camion. Une évolution aujourd'hui critiquée pour ses conséquences environnementales. Un défi écologique à l'heure où le transport routier est confronté à l'inflation de ses coûts de revient et peine à les répercuter dans ses prix de vente. Autant de raisons qui conduisent à s'interroger sur les modalités d'une régulation durable du secteur.

Le transport routier de marchandises constitue l'un des maillons essentiels du fonctionnement des économies modernes. Sa souplesse et ses améliorations continues en termes de productivité ont, à l'échelle du continent européen, lar-

gement contribué à la construction d'un espace de libre échange en le façonnant à ses besoins. Sous l'impulsion des instances communautaires, les Etats membres ont ainsi progressivement supprimé les réglementations

d'accès au marché au profit de celles encadrant l'accès à la profession, de manière à construire un marché unique plus compétitif, synonyme d'une concurrence vive entre les différents pavillons nationaux.

Le TRM domine les transports terrestres



La route exerce un quasi monopole sur les transports terrestres

En termes de parts de marché, les résultats de cette politique sont incontestables avec une domination sans partage de la route dans les transports terrestres de marchandises. Aux frontières étendues, ce marché unique s'analyse toutefois différemment selon les transporteurs. D'un côté, il est vécu comme une menace faute d'harmonisation fiscale, sociale et réglementaire qui handicape de nombreux pavillons dont français. Un sentiment largement répandu parmi les TPE et PME du secteur. De l'autre, il est considéré comme une opportunité de développement sous condition de capacités d'investissements

importantes engagées dans des stratégies de croissance externe ou, de façon marginale, organique. A partir de base domestique solide renforcée au besoin, en témoigne l'évolution de groupes tels que GND ou Stef-TFE avec l'acquisition de Cavalieri en Italie. Avec la reprise de Christian Salvesen, le groupe drômois a ainsi doublé de taille en termes de chiffre d'affaires comme de couverture réseau en Europe. Des diversifications géographiques menées généralement de front avec un élargissement de leurs activités logistiques.

Déficit d'image

En France, la route assure l'acheminement, tant en transport intérieur qu'en transport international hors transit, de près de 80 % des marchandises en tonnes kilomètre. Soit plus de 90 % du chiffre d'affaires des modes de transport terrestres ! Et "il continuera d'assurer l'acheminement d'une nette majorité d'entre elles à l'horizon 2025", notait le rapport Abraham rendu public en juin 2008 par le Centre d'Analyse Stratégique. Une filière économique devenue essentielle à notre vie quotidienne et à notre économie avec, pour la seule catégorie des conducteurs, 400 000 emplois indissociables de ceux des fonctions transport-logistique pour compte propre ou pour compte d'autrui évalués à près de 1,5 million de personnes !

Porté par une politique d'infrastructures volontariste pendant des décennies, le transport routier est paradoxalement le mode le plus critiqué

aujourd'hui. Un déficit d'image payé au prix fort. Lors des arbitrages politiques et débats, plus ou moins objectifs, sur les causes du réchauffement climatique mais aussi de plus en plus auprès des établissements de crédit et bancaires.

Evolution engagée

Qu'il s'agisse de lutte contre la pollution ou de sécurité, le transport routier est pourtant engagé dans l'amélioration de sa performance durable depuis plusieurs années. Les rejets polluants des poids lourds "ont été divisés par cinq en dix ans. Cette baisse s'explique par les modifications apportées aux carburants et l'évolution des normes Euro. A la fin 2006, 85 % des poids lourds français étaient au moins de norme Euro II et 52 % au moins à la norme Euro III", selon la Fédération TLF. Dans le cas de GND qui possède la première flotte européenne avec 8 500 tracteurs et 9 300 remorques, 50 % du parc sera aux normes Euro IV et Euro V d'ici à la fin de l'année. Aujourd'hui, le mode routier émettrait 9 % de CO₂ de moins qu'en 1990 pour transporter le même poids grâce à ce renouvellement des flottes mais aussi au meilleur remplissage des véhicules et à l'optimisation des flux. "Sur les 26,5 % des émissions de gaz à effet de serre nationales générées en 2005 par le secteur des transports, 24,2 % sont imputés aux camions. En 2013, les émissions produites par le TRM devraient avoir baissé de 80 % malgré un accroissement de 40 % du trafic".

Quant à l'accidentologie impliquant un poids lourd, elle est en baisse régulière depuis 1986 "passant de plus de 11 000 accidents à 4 800 en 2006, soit 0,1 accident par million de kilomètres parcourus. La fréquence de ces accidents a été divisée par deux en dix ans, les poids lourds ne représentant aujourd'hui que 6 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels". Pour mémoire, plus de 121 000 des conducteurs routiers ont bénéficié en France d'une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) et d'une formation initiale minimum obligatoire (FIMO). A cette politique s'ajoute l'impact des nouvelles technologies équipant les véhicules telles que freinage à commande électrique, logiciel de maintien de trajectoire, outils d'aide à la conduite tels que capteurs, caméras supprimant les zones de non visibilité, limiteurs de vitesse etc.

Débat autour de l'Eco-combi

Plusieurs pays européens comme la Finlande et la Suède utilisent déjà des ensembles routiers d'une longueur de 25,25 m et jusqu'à 60 T de PTAC appelés Eco-combi. D'autres l'expérimentent à l'image des Pays-Bas, Belgique, Allemagne ou Danemark. Ailleurs on y réfléchit. Force est de constater que le sujet divise. A l'aide de huit essieux, ses partisans défendent l'augmentation de la charge et du volume utiles de respectivement 50 % à 41 T et 40 % à 155 m², la réduction de la consommation par tonne kilomètre estimée à 18 %, et les gains de productivité de 25 % sur l'heure de conduite. L'Eco-combi s'accompagnerait enfin d'une baisse de trafic de l'ordre de 3 %. Les opposants que l'on retrouve pour la plupart dans les secteurs ferroviaire, rail-route et dans les

rangs des écologistes, font valoir une insertion plus difficile dans la circulation ainsi que l'endommagement des chaussées et de certains ponts. Refusée pour l'heure, une expérimentation en France permettrait sans doute d'y voir plus clair... ■



Eco-combi Scania
une consommation par tk réduite de 18 %

Les difficultés de la profession



Les coûts étendus au carburant et aux péages, progressent plus vite que les prix de vente

Aux enjeux environnementaux et à l'acceptabilité sociétale qui explique, pour partie, ses difficultés de recrutement, le transport routier national est confronté au défi économique de la compétitivité de son pavillon. Si la profession n'est pas exempte de tous reproches notamment dans l'entretien de son dialogue social, les causes sont connues : "Le coût particulièrement élevé de l'heure de conduite et l'absence d'harmonisation sociale ou fiscale entre les différents pays de l'Union européenne à 27 entraînant des distorsions de concurrence", résumait le rapport Abraham. Des coûts de revient, étendus au carburant et aux péages, qui ont une fâcheuse tendance à croître plus vite que les prix malgré l'obligation légale faite de répercuter leur hausse aux clients sous peine, depuis peu, de sanction. "Une mesure qui au mieux ne changera rien, au pire accentuera la chute du pavillon français dans les tra-

fications internationales mais aussi dans les activités domestiques en raison du cabotage exercé par des véhicules étrangers", manifestent de nombreux transporteurs.

Témoignage des difficultés traversées par la profession, les 1 128 défaillances recensées en France au premier semestre 2008 avec "une hausse de 77 % sur le second trimestre" souligne la FNTR. A hauteur de 70 %, le plus fort tribut est payé par les sociétés de traction. D'un à trois salariés et autant de camions avec souvent un client unique, elles ont pris de plein fouet la flambée des prix du gazole au cours des six premiers mois de l'année. Si les plus fragiles sont les plus exposées, cette mortalité a emporté aussi les plus structurées. Sur le semestre, 12 entreprises de plus de 50 salariés ont ainsi fermé leurs portes recense la FNTR. Et la crise financière actuelle pourrait aggraver la situation en jouant sur la consommation des ménages et l'accès au crédit à un secteur "considéré de plus en plus comme à risque par les banques", analyse Alain Bréau, Pdg de Mory Group.

La nécessité d'une régulation européenne

Une régulation du secteur est-elle dès lors possible et compatible avec la dynamique engagée au niveau européen ? Ou comment

le transport routier peut-il répondre à la demande, dégager des gains de productivité, investir et innover afin de réduire ses rejets polluants, améliorer son image et son acceptabilité sociétale ? Des questions au cœur du rapport Abraham qui juge "inévitables" l'ouverture totale du marché unique européen. Partant "toutes les mesures mises en place en France doivent tendre à se rapprocher au plus près de la réglementation européenne, et surtout à tout faire pour accélérer le processus d'harmonisation au sein de l'Europe, sur les plans fiscal, social et environnemental. Dans les conditions actuelles de la construction européenne, cette ouverture se heurte dans



Accélérer le processus d'harmonisation fiscale, sociale et environnementale au sein de l'Europe

certaines cas à des distorsions de concurrence incontestables. Il semble dès lors nécessaire, tant que ces distorsions ne sont pas réduites, que la régulation du transport routier inférieur de marchandises limite certaines pratiques d'entreprises de transport utilisant ces différences (fiscales et sociales) pour capter des parts de marché et fragiliser ainsi le pavillon français".

Le décor planté, le rapport émet plusieurs recommandations. En matière sociale tout d'abord, il préconise la révision de la notion du temps de travail en rapprochant la définition française à celle européenne et la loi TEPA aux spécificités du transport routier, ainsi que la création d'un régime européen du travailleur mobile. Au plan fiscal, l'harmonisation européenne du taux d'accise sur les carburants et plus généralement de la fiscalité française du transport routier de marchandises est mise en avant avec l'adaptation de l'outil logistique en favorisant le regroupement des entreprises. Quatre mesures viseraient à mieux réguler la concurrence : "Réglementer le cabotage, contrôler la pérennité des conditions d'accès à la profession et les conditions de son exercice, redéfinir la chaîne du contrôle-sanction et mieux encadrer la sous-traitance". ■

Erick Demangeon

Télépéage : en route vers l'interopérabilité

Pour pouvoir circuler sur les réseaux routiers et autoroutiers de l'Union européenne, un conducteur doit posséder dans sa cabine pas moins d'une dizaine de cartes, badges et autres ordinateurs de bord, pour s'acquitter des péages et télépéages.

Si pour la première catégorie le paiement est harmonisé, pour la seconde, trois technologies sont déployées : DSRC peigné retenu notamment en France depuis le 1^{er} avril 2008 via la solution TIS-PL, le free flow adapté pour les courtes distances comme les périphériques urbains, et le satellite qui devrait être utilisé par la taxe poids lourds sur le réseau national non concédé d'ici 2010.

Véritable casse-tête, cette situation est vouée à changer à l'horizon 2011/2013 en application

de la directive européenne Interopérabilité.

Cette dernière prévoit en effet un badge ou ordinateur de bord unique pour tous les réseaux en plus d'un seul contrat et d'une seule facture, d'ores et déjà possible. Le transporteur choisira alors son fournisseur - émetteur de badges chargé ensuite d'être son intermédiaire auprès de tous les gestionnaires d'infrastructures routières. Un enjeu commercial stratégique pour tous les opérateurs présents en Europe dont ceux habités en France : Eurotoll, Axxès, Total, DKV et leurs distributeurs. Entre-temps, ceux-ci auront à cœur de résoudre deux difficultés signalées par les transporteurs : l'application de la règle dite "du trajet le plus cher" en cas de non restitution du trajet réellement effectué, et le surclassement des véhicules de classe 3 en véhicule de classe 4. ■

Questions à Patrick Vermot-Desroches, Président de la FNTR

TRM et environnement : la taxe poids lourds inadaptée

Transports Internationaux et Logistique :

Le TRM est attaqué de toutes parts : émission de CO₂, coûts prohibitifs de l'énergie... A quel avenir se prépare t-il ? Et par rapport aux autres modes

Patrick Vermot-Desroches : Le transport routier de marchandises, c'est en France 36 000 PME et plus de 400 000 emplois. Il joue donc un rôle fondamental dans l'aménagement du territoire. Ce sera toujours le camion qui apportera la marchandise au consommateur dans le dernier kilomètre. Il assure 99% des besoins quotidiens des Français. Ce sont des données simples qu'il faut avoir à l'esprit.

En dépit de tous les efforts des pouvoirs publics, et contrairement à ce que l'on veut faire croire aux Français, le transfert modal ne peut toucher qu'un nombre restreint de trafics. De l'avis même des experts économistes, routiers et ferroviaires, seuls 5% du transport réalisé par la route sont susceptibles d'être transférés vers le rail. Le TRM restera donc pour très longtemps encore le mode premier.

Ceci dit, le TRM aura également à faire face à des difficultés et devra s'adapter en profondeur aux évolutions en cours. Nous sommes notamment entrés dans une phase de hausse structurelle du pétrole. La tendance est nette depuis 2004. C'est cette analyse qui, en 2004-2005, au moment même où le pétrole commençait à augmenter, a incité notre fédération à ne pas chercher son salut dans une illusoire baisse de la fiscalité mais dans la répercussion sur le client des augmentations des coûts du carburant. Il nous faut obtenir un plus juste prix du transport, intégrant à la fois les nouvelles contraintes énergétiques et environnementales qui pèsent sur les entreprises.

TIL : En particulier, les PME du secteur vous semblent-elles armées pour surmonter les difficultés actuelles ?

PVD : 97% des entreprises de transport sont des PME de moins de 50 personnes. C'est une nécessité pour notre économie qui a besoin de souplesse et de proximité. La crise actuelle accélère certes le mouvement de concentration mais affecte désormais les entreprises de toutes tailles.

Face à cette situation les PME réagissent : elles diversifient par exemple de plus en plus leur activité ou mettent en commun leurs compétences à travers des réseaux. Avec la crise énergétique, le coût des transports longue distance amènera peut être une relocalisation en France de certaines activités.

TIL : Comment le TRM peut-il participer concrètement aux efforts des transports pour ménager notre environnement ?



Patrick Vermot-Desroches

PVD : Le TRM ne doit pas être exclu de la démarche de développement durable. C'est la conviction de la FNTR qui a créé son Observatoire de la Performance durable dès 2006. Cet observatoire rassemble les partenaires du TRM (constructeurs, équipementiers, pétroliers...) pour travailler à l'éco-camion de demain. C'est aussi le sens des propositions faites par la FNTR, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui visaient à la fois la réduction

de la consommation de carburant, la diminution du nombre de poids lourds sur les routes, le développement du transport combiné et des biocarburants, enfin la modernisation des flottes de véhicules. Ce plan représentait un gain potentiel de 12 millions de tonnes de CO₂ par an soit une réduction d'un tiers des émissions actuelles de CO₂ du TRM.

Ces propositions formaient un plan d'action cohérent capable d'inscrire le TRM au cœur du développement durable. Elles étaient l'expression d'une maturité professionnelle et constituaient autant de messages :

- Le premier, le plus fort, c'est que la principale solution environnementale ne peut venir que du transport routier lui-même.

- le deuxième s'adresse aux entreprises pour mieux faire comprendre qu'elles ne peuvent rester à l'écart des profonds changements qu'entraînent les nouvelles exigences environnementales. Elles doivent intégrer la nouvelle donne dans leur organisation, leur fonctionnement, leur comportement comme elles l'ont déjà été fait, par exemple, pour la sécurité routière.

- le troisième concerne les pouvoirs publics naturellement orientés vers les solutions fiscales et le transfert modal. Malheureusement, le Grenelle de l'environnement n'a pas répondu à la question posée des économies de CO₂. Il a préféré répondre par une taxe poids lourds qui n'a rien à voir avec l'environnement ainsi que par la fiction du camion juché sur des trains. C'est une occasion perdue.

En l'absence de réponse technologique immédiate, seule la réduction de la consommation de carburant permettra des économies de CO₂. C'est pourquoi la FNTR s'est résolument engagée dans la démarche des engagements volontaires de réduction de CO₂. Certaines de nos entreprises adhérentes ont déjà signé la charte. Je signerai d'ailleurs lors du prochain congrès de la FNTR, les 29 et 30 octobre prochains à Paris une convention avec la présidente de l'ADEME qui marquera les engagements de la FNTR en faveur du développement durable. ■