

**G. I. T. L. - Groupement Interprofessionnel
du Transport et de la Logistique**

Point presse – 25 septembre 2014

**Pourquoi le transport et la mobilité ne
sont-ils pas payés à leur juste prix ?**

Dossier de presse

Contacts :

Dominique Fèvre : 01 48 74 73 46 / dfevre@utp.fr

Virginie Billet : 01 48 74 73 70 / vbillet@utp.fr

Sommaire

Avant-propos de Jean-Marc Janailac	p. 03
Le GITL en bref	p. 04
L'économie du transport et de la mobilité : le contexte	p. 05
Le coût de la mobilité dans le transport maritime	p.07
Le coût de la mobilité dans le transport public non urbain	p.10
Le coût de la mobilité dans le transport public urbain	p.15
Le coût de la mobilité dans le transport routier de marchandises	p.19
Présentation des organisations professionnelles membres du GITL	p.23

Avant-propos de Jean-Marc Janailac

Parmi ses grandes missions, le Groupement Interprofessionnel du Transport et de la Logistique (GITL) a pour vocation de porter la voix du secteur au sein du MEDEF et auprès des pouvoirs publics. Pour ce faire, il organise la concertation entre ses membres pour définir des positions professionnelles et interprofessionnelles communes et orienter les travaux sur les dossiers transversaux suivis par le MEDEF et les Ministères. Par ses actions, le GITL se mobilise pour promouvoir tous les métiers du transport et de la logistique et en défendre les intérêts.

Depuis près d'un an que j'ai l'honneur et le plaisir de présider le Conseil d'administration du GITL, aux côtés de deux Vice-présidents, Raymond Vidil, Président d'Armateurs de France, et Claude Blot, Vice-Président de l'Union TLF, tous ses membres se sont fortement impliqués sur des sujets phares pour le secteur, notamment le Schéma national des infrastructures de transport et le projet de loi ferroviaire.

Aujourd'hui, les défis de la mobilité globale conduisent les acteurs du transport et de la logistique, en dépit des positions opposées qu'ils peuvent porter sur certains sujets, à renforcer les actions communes et partagées au travers du GITL. Notre activité s'exerce en effet avec des infrastructures qui exigent une vision à long terme et nécessitent des financements stables et pérennes permettant de programmer de nouveaux aménagements d'avenir, de faire évoluer, de moderniser et de maintenir l'existant.

Depuis toujours, la mobilité témoigne du niveau de développement et de civilité des nations. En France, le secteur du transport et de la mobilité des biens et personnes peine, aujourd'hui, à trouver son équilibre économique car il n'est pas payé à son juste prix. Pourtant, la mobilité constitue un incontestable levier d'attractivité et de compétitivité pour nos territoires. La solidité et la pérennité de la mobilité en France contribuent également au rayonnement de notre pays à l'international. Jamais la demande de mobilité n'a été aussi forte et, pourtant, jamais, la mobilité n'a disposé d'aussi peu de moyens.

Jean-Marc Janailac

Président du GITL

Le GITL en bref

Les membres

Le Groupement Interprofessionnel pour le Transport et la Logistique (GITL) regroupe huit organisations professionnelles :

- Armateurs de France pour le transport et les services maritimes ;
- La FNAM pour l'aviation marchande ;
- La FNLV pour la location de véhicules ;
- La FNTR pour le transport routier de marchandises et de la logistique ;
- La FNTV pour le transport routier de voyageurs par autocar ;
- L'Union TLF pour le transport de marchandises et la logistique ;
- L'UNIM pour la manutention portuaire ;
- L'UTP pour les entreprises de transports publics et ferroviaires.

Le poids du secteur

Les membres du GITL représentent plus d'1,3 million d'emplois en France.

Les missions

- Mettre en œuvre la concertation entre ses membres pour définir des positions professionnelles et interprofessionnelles communes ;
- Faire valoir la défense des intérêts du transport et de la logistique auprès des pouvoirs publics ;
- Représenter l'ensemble des acteurs du transport et de la logistique au sein du Medef ;
- Orienter les travaux sur les dossiers transversaux suivis par le Medef et les pouvoirs publics ;
- Porter les dossiers d'actualité les plus importants pour l'ensemble des acteurs français du transport en matière d'infrastructures, de financement et de politiques sociales ;
- Promouvoir tous les métiers du transport et de la logistique.

L'organisation

Président : Jean-Marc Janaillac, Président de l'UTP ;

Vice-président : Raymond Vidil, Président d'Armateurs de France ;

Vice-président : Claude Blot, Vice-Président de l'Union TLF.

L'économie du transport et de la mobilité : le contexte

1. L'économie du transport peine à trouver son équilibre économique.

- Le secteur du transport et de la mobilité des biens et des personnes, qui regroupe tous les modes de transport - aérien, maritime, routier et ferroviaire - se caractérise par la faiblesse de ses marges et, parfois leur volatilité, qui les fragilisent excessivement.
- Les raisons sont différentes selon les secteurs économiques et parfois au sein d'un même secteur. En effet, il y a lieu de distinguer l'économie de marché pour les marchandises et une partie des voyageurs, et celle du service public de voyageurs. Il y a aussi lieu de distinguer celles qui s'exercent au sein de l'Europe et celles qui s'exercent à l'international.
- Une des constantes qui rapprochent ces économies est la dissociation de la structure des coûts et de la fixation des prix ; les uns voient les prix fixés par le marché mondial, d'autres par les clients, collectivités publiques, alors que la structure des coûts relève partiellement des décisions qui s'imposent à une profession de transport : intégration européenne et conditions de concurrence, coût du gazole, produit utilitaire, et coût des externalités.

2. Le transport et la mobilité ne sont pas payés à leur juste prix. Celui-ci doit croître à l'avenir.

- Pour le voyageur, la mobilité est largement subventionnée, l'utilisateur ne payant au mieux que le tiers du coût de son déplacement.
- Pour les marchandises, la concurrence vive, la flexibilité, les variations brutales d'activités et de coûts écrasent les marges et affaiblissent la compétitivité.
- La mobilité des biens et des personnes est une condition nécessaire à la baisse des coûts de production, à la compétitivité de l'économie et des métropoles, au fonctionnement des bassins d'emplois, et à l'extension des zones de chalandise.
- Un double mouvement est nécessaire :
 - . une baisse des coûts qui améliore la productivité,

- . une hausse des prix et des tarifs qui limite les subventions publiques. Celle-ci devra affecter tous les modes de transport à l'échelle nationale.
- Une approche objective et renouvelée du coût de la mobilité et des externalités est impérative pour remettre en cohérence les modèles économiques, la fiscalité, pour passer d'un système de taxes à une tarification de l'usage pour ceux qui bénéficient de systèmes de circulation et de mobilité améliorés et performants.
- Ceci suppose une bonne connaissance du coût des externalités, de leur incidence dans le coût du transport et dans le prix des marchandises et impose donc un renouvellement du corpus des études et recherches sur les externalités. La séquence « pic de pollution » en a montré l'urgence tant en termes de récurrence et d'importance que d'adoption et d'efficacité des mesures prises.
De ce point de vue, il est nécessaire de distinguer la situation du réseau d'infrastructures à l'échelle du pays de celle des grandes agglomérations. Leurs externalités, congestion, pollution, accidentologie sont différentes et appellent des solutions différenciées.

3. L'activité du transport s'exerce avec des infrastructures qui exigent une vision du long terme et des financements stables et pérennes, permettant la programmation des infrastructures nouvelles, l'évolution, la modernisation et la maintenance des infrastructures déjà réalisées.

Or il n'existe plus, après la privatisation des autoroutes et la remise en cause de l'écotaxe, de mécanismes de financement ou de fonds d'investissement assis sur des ressources stables et fléchées vers le financement de ces infrastructures. Il y a donc urgence à rétablir l'AFITT dans la plénitude de ses moyens et capacités d'action.

De même, le problème des investissements et des financements se pose pour les activités de manutention portuaire du fait des contraintes de la domanialité publique maritime française.

4. Le maintien à un bon niveau de la dépense publique et une hausse des prix pour les utilisateurs sont également nécessaires.

Le transport et la mobilité sont une des variables de la compétition économique, ils sont une condition de la croissance, voire un de ses moteurs.

A un moment de contraction de la dépense publique, celle-ci doit cependant se maintenir pour les infrastructures de transport, garantes du devenir national. A un moment de stabilité, voire de contraction du pouvoir d'achat des entreprises et des ménages, ceux-là devront payer plus pour leur mobilité sous forme de redevance et/ou de tarification qui permettront, outre les recettes qu'elles généreront, de hiérarchiser l'utilité sociale des différents modes et services de transport.

Coûts de la mobilité dans le transport maritime

Le transport maritime est le vecteur de la mondialisation. Il en est à l'origine et l'accompagne depuis toujours. Ainsi a-t-il connu un essor semblable à l'explosion des échanges internationaux.

Sans le transport maritime, pas d'échanges massifiés. Les transports maritimes font donc constamment face à une tendance historique d'accroissement de la capacité des navires et à une réduction consécutive de leurs coûts.

Une structure de coûts complexe

Tous les utilisateurs de transport maritime transfèrent leurs marchandises d'un point A à un point B moyennant un prix, fixé ou négocié. Or, ce prix repose concrètement sur des coûts d'exploitation du navire (salaires, combustibles...), des coûts financiers (dettes, assurances...), et des coûts divers (escale, immobilier, juridiques ...). Tous ces coûts subissent des variations, régulières et prévisibles pour certains, ou brutales et inattendues pour d'autres.

Les spécificités des coûts du transport maritime

En premier lieu, il s'agit d'une industrie à très forte intensité capitaliste. Le prix d'un navire dépasse souvent la centaine de millions de dollars américains. L'amortissement du capital est donc important. D'où la prépondérance des dettes dans le bilan des compagnies maritimes.

Par ailleurs, les coûts salariaux s'inscrivent dans un contexte de concurrence mondiale exacerbée où des rémunérations de pays développés côtoient celles de pays en développement. Les salaires peuvent donc faire varier les coûts d'exploitation de façon phénoménale selon le pavillon du navire (jusqu'à 1 million \$ de différence par an et par navire), ce qui pénalise les navires européens.

En outre, si certains marchés (gaz) voient la conclusion de contrat de transport sur le long terme (système d'affrètement sur long terme), d'autres sont fréquemment soumis au « spot » où la fixation du prix ne dépend que du pur croisement de l'offre et de la demande, à l'instant T. D'où des variations sans équivalent en termes de volatilité et d'amplitude (les

taux de fret peuvent être multipliés ou être divisés par plusieurs dizaines en quelques mois)¹.

Des coûts d'exploitation relativement déconnectés de la taille des navires

S'il est évident qu'un grand navire, à âge égal, coûte proportionnellement moins à exploiter qu'un petit navire, il n'en reste pas moins vrai qu'une partie des coûts demeure identique pour les deux. Les frais d'équipage sont ainsi très similaires tout comme les soutes. Ces dernières pèsent d'ailleurs lourdement sur les comptes des armateurs.

Mais les marchés de fret maritime ne permettent pas tous de générer des économies d'échelle : certaines lignes transportent trop peu de marchandises ou disposent de trop peu de fret retour pour espérer abaisser les coûts unitaires. C'est l'exemple des Antilles.

C'est aussi le cas du cabotage dans de nombreuses régions. La très haute fréquence des liaisons réclamée par les clients est un frein à la massification des flux sur un plus petit nombre de navires, donc à la réduction du prix et, consécutivement, un frein à la compétitivité du transport maritime.

Des coûts nouveaux

Si l'exigence environnementale n'a jamais été ignorée par les opérateurs maritimes, différents événements et prises de conscience ont induit des réglementations de plus en plus contraignantes. Le coût économique des évolutions environnementales pèse lourdement sur les armateurs français dans la compétition mondiale, mais aussi européenne et nationale.

Or, la prise en compte des coûts externes, essentiellement environnementaux, n'est pas facile à répercuter sur le prix du transport. La relation commerciale avec le client final ne permet généralement pas de facturer ces coûts externes dans le prix total du transport. Pourtant, les armateurs intègrent ces exigences dans leur prestation de transport.

De ce fait, et en l'absence de dispositif compensatoire, la route bénéficie d'un avantage compétitif par rapport au transport maritime à courte distance ou au fluvial alors même qu'ils sont déjà plus coûteux.

De la même façon, lorsque l'Union européenne impose des nouvelles normes d'émissions atmosphériques aux armateurs européens, elle les affaiblit par rapport à leurs concurrents asiatiques. Les coups sont particulièrement durs pour les entreprises inférieures à la taille critique pour absorber ces nouvelles charges.

Le cas de la piraterie est aussi édifiant. Ce fléau, qui n'avait jamais réellement disparu, revient en force depuis quelques années. Il induit des coûts supplémentaires pour l'armateur

¹ En Juin 2008, un navire dit « Capesize » (capacité 180,000 tonnes de vrac sec) se louait autour de 200,000 dollars US par jour. En septembre 2008, il ne valait plus que 5,000 dollars US.

(assurances spécifiques, mesures de protection) sans aucun bénéfice économique et sans la certitude de pouvoir répercuter cette dépense sur le client final.

Un prix efficace

Le coût du transport maritime est bien souvent négligeable dans le prix final d'une marchandise importée. Entre la Chine et l'Europe, une TV à 1 000\$ coûte 8-10\$ à transporter tandis qu'un T-shirt à 30\$ ne coûte que 3 centimes. On atteint donc des coûts de transport qui ne représentent qu'un centième du prix final d'une marchandise. De même le transport maritime est sur la longue distance le plus compétitif des modes. Le coût du transport d'un conteneur de Marseille vers Lyon dépasse le coût de transport de ce même conteneur entre Shanghai et Marseille.

Ce phénomène est principalement dû à l'augmentation de la taille des navires et aux économies d'échelle ainsi générées. Quand on passe d'un porte conteneur de 12 000 EVP à un porte conteneur de 18 000 EVP, cela permet de réduire le prix moyen du transport d'un conteneur de près de 15%.

Conclusion

En définitive, la relation entre les coûts, pour les armateurs, et les prix, pour leurs clients, est reflétée *in fine* par les profits ou les pertes des premiers. Ceux-ci sont largement dépendants de la relation entre l'offre et la demande sur une période donnée. En période de surcapacité comme aujourd'hui, une situation qui dure depuis 5 ans maintenant, les prix s'effondrent et peuvent se maintenir très bas sur de longues périodes. Les armateurs essuient alors des pertes violentes. Le transport maritime, du fait de sa volatilité des prix, est un secteur où il paraît impossible de faire un jeu « gagnant-gagnant » dans la mesure où le prix final est à la fois le reflet des coûts supportés mais aussi la conséquence de facteurs exogènes (spéculation sur la valeur des navires, décisions politique d'accepter ou de refuser certains types de navires dans certains ports – comme la Chine l'a récemment montré avec son refus des *Valemax*, vraquiers de 300 000 tonnes,...).

Coût de la mobilité dans les transports collectifs non urbains

1. Quelle tarification pour les transports collectifs de demain ?

L'équilibre économique des transports ne repose pas sur la tarification de l'utilisateur. En période de contraintes budgétaires, la sollicitation fiscale apparaît plus difficile. Les appels d'offres sont de plus en plus tendus, les prix sont à la baisse, au mieux stagnent alors que les coûts augmentent et que de nouvelles contraintes les alourdissent.

- L'offre en transport collectif au niveau départemental

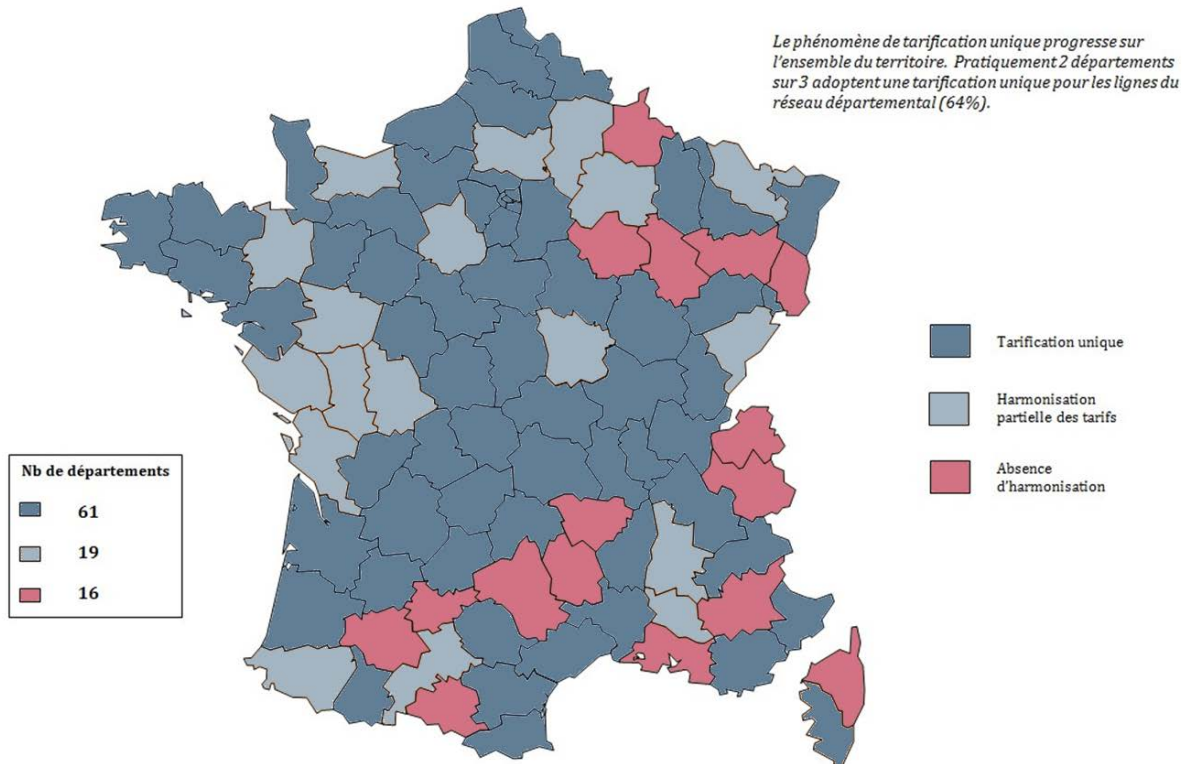
L'offre de transport au niveau local se décompose en une offre urbaine et périurbaine, une offre départementale et une offre régionale.

Est examinée ici, la tarification de l'offre départementale, qui est quasi exclusivement routière.

1€ - 1,1€ - 1,5€ - 1,7€ - 2€ - 2,2€ - 2,3€ - 3€...

Tarification des réseaux départementaux

2. Tarification unique et harmonisation tarifaire au 1^{er} janvier 2013



Conséquences :

- Tendance des départements à adopter une tarification unique au détriment d'une tarification dégressive.
- Baisse des tarifs (division par 2 ou 3).
- Mise en place de correspondances avec d'autres réseaux, notamment urbain (faible nombre de cas).
- Public visé, les voyageurs occasionnels et habituels.

Fréquentation

- Hausse de la fréquentation sur les deux premières années, récession lors de la troisième puis stabilisation lors de la quatrième année.
- Plus les voyages sont longs, plus l'impact est visible.
- L'effet a été plus fort sur les voyages occasionnels.
- Plus la densité de l'offre de transport est importante, plus les effets sur la fréquentation sont visibles.

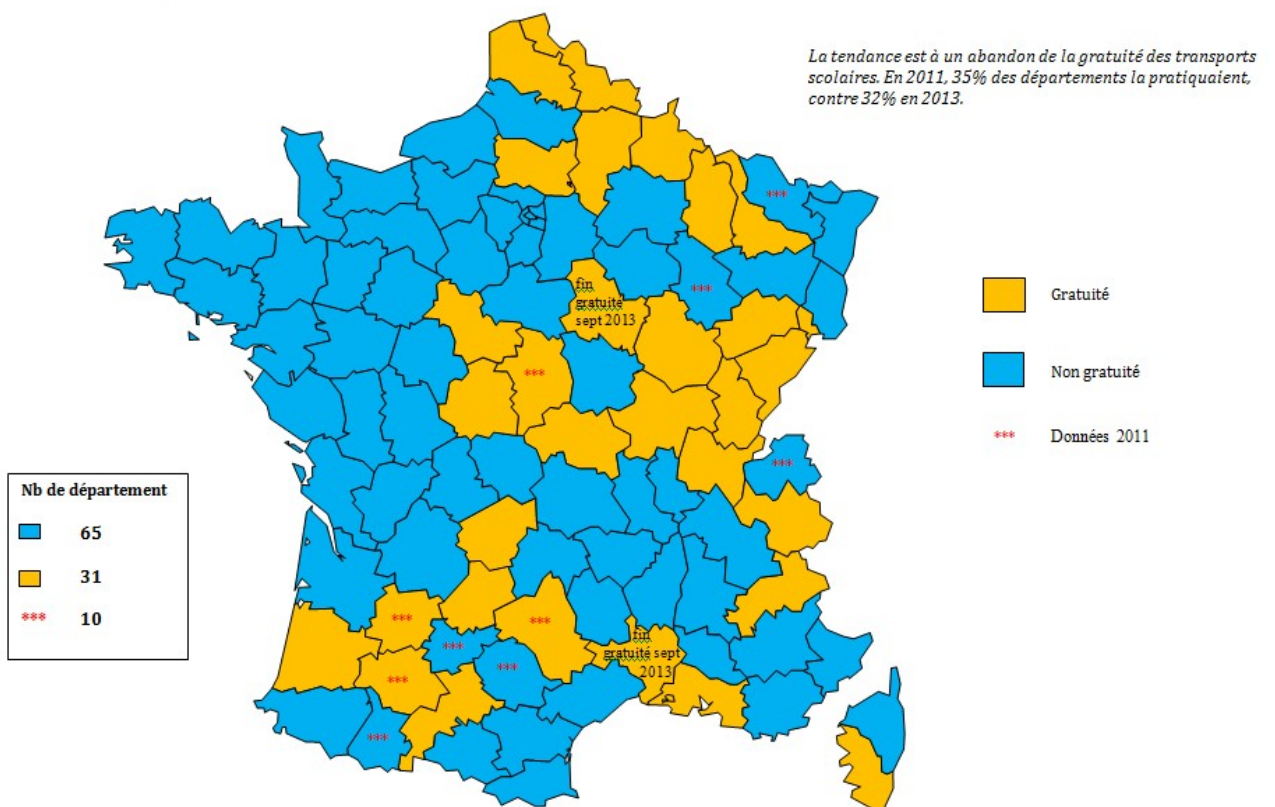
- La participation des usagers et les transports scolaires

Les transports scolaires constituent une part importante de l'offre kilométrique des transports non urbains, organisés encore majoritairement de manière spécialisée (les SATPS).

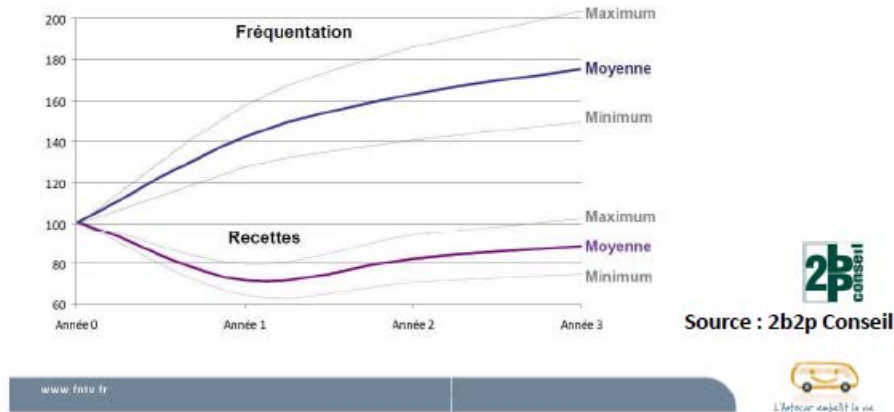
Les transports scolaires connaissent une forte pratique de la gratuité, même si on assiste à une tendance à l'abandon de cette dernière.

Tarifification des transports scolaires

8. Politique de gratuité des transports scolaires au 1^{er} janvier 2013



Estimation de l'impact sur la fréquentation et les recettes du passage à la tarification unique (cas d'une division moyenne des tarifs par 2)



2. L'offre autocar longue distance : des gains pour la collectivité

De nouvelles perspectives s'ouvrent avec le développement des lignes routières en substitution aux lignes ferroviaires peu fréquentées ou en complément du réseau lorsqu'une liaison existe.

La libéralisation des lignes longue distance se présente comme une opportunité pour la Profession sans alourdir les budgets publics (régime d'autorisation), en même temps, c'est une initiative en faveur du pouvoir d'achat (réforme structurelle de l'Etat).

Les services d'autocar longue distance constitueront une alternative modale à coût raisonnable pour la collectivité dans son ensemble (cf. avis de l'Autorité de la Concurrence du 27 février 2013), permettant une optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes, répondant notamment aux contraintes budgétaires pesant sur les finances publiques.

- L'ouverture du marché longue distance

La part du budget des ménages consacrée aux dépenses liées à leur voiture particulière ne cesse d'augmenter, tandis que le ratio coût-performance de l'autocar est plus avantageux économiquement que la voiture particulière. En outre, la congestion est croissante sur certains axes et dans les périphéries des grandes agglomérations, ce qui implique des mesures en matière d'usage et de tarification des infrastructures.

L'autocar, plus économique que la voiture

La part du budget des ménages consacrée aux dépenses liées à leur voiture particulière ne cesse d'augmenter. Que ce soit, le carburant, l'entretien, la réparation ou toutes autres composantes (assurances...), les prix augmentent et impactent le budget des ménages.

Entre 1990 et 2010, la part du budget des ménages consacrée à l'automobile a augmenté de 20%. Cette tendance se poursuit avec une augmentation de 4,2% entre 2011 et 2012.

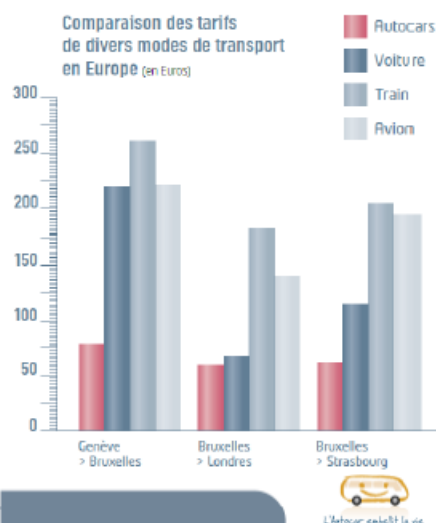


Les prix des consommations liées à l'automobile



Au regard du ratio coût-performance, l'autocar est le moyen de transport le plus avantageux économiquement parlant :

Source : Etude comparative menée par SmartMove-IRU à partir d'une moyenne des prix fournis sur les sites internet d'Eurolines, Easyjet, Mappy et SNCF sur les 6 premiers mois de l'année 2010.



L'autocar plus concurrentiel que la voiture particulière...

Exemple de ligne interrégionale, sous « délégation » de la région PACA par délégation de l'Etat (1990): Ligne routière interrégionale Marseille > Grenoble : 74 € A/R au 1er mars 2013

Itinéraire : Express - Distance : 290 km - Durée : 4h35

Voies express : 156.5 km (A7/A51/N296/A480)

Véhicules : autocars de type tourisme accessibles PMR, climatisés, installation vidéo.

Fréquentation en 2008 : 25 027 clients.

Service conventionné sous forme de marché public avec prime d'intéressement par la Région PACA, dont l'État lui a confié l'organisation au début des années 2000.

Un particulier ne bénéficiant d'aucune réduction déboursa 74 € pour un aller-retour en autocar. A titre de comparaison, un voyageur utilisant son véhicule personnel déboursa, pour le même trajet, 117,70 € hors coût d'assurance et d'entretien.

- **Le régime d'autorisation aux « risques et périls »**

L'ADLC a fait le 27 février dernier deux recommandations majeures :

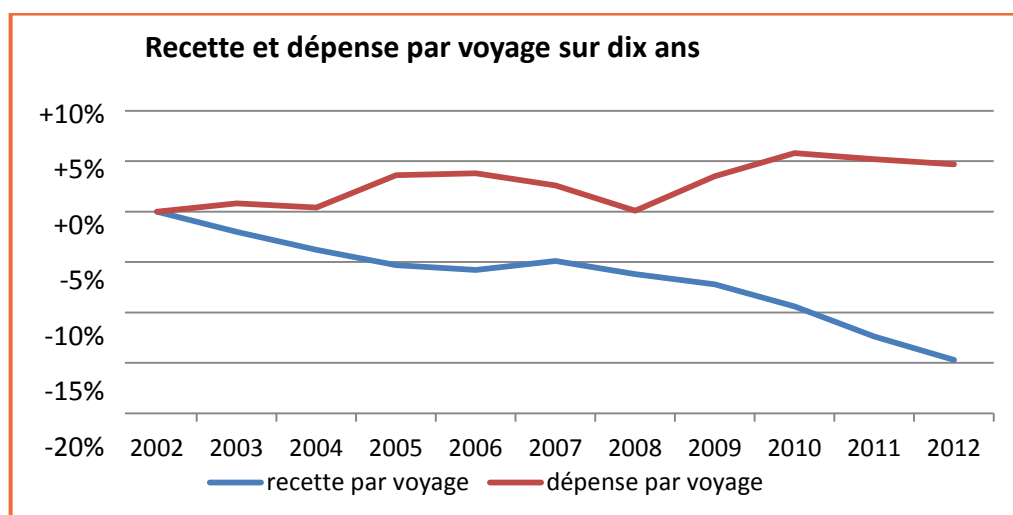
- un régime d'autorisation de plein droit au-dessus de 200 km ;

- un régime d'autorisation soumis au test de non atteinte à l'équilibre d'un service conventionné en-dessus de 200 km.

Le coût de la mobilité dans le transport public urbain

Des dépenses qui ont augmenté et des recettes qui ont diminué

Depuis plus de dix ans, la dépense par voyage ne cesse d'augmenter. Entre 2002 et 2012, la dépense par voyageur est passée de 1,44 € à 1,52 €, soit une progression de 4,7 % en dix ans. Dans le même temps, la recette par voyageur est passée de 0,56 € à 0,48 €, soit une baisse de 15 %.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

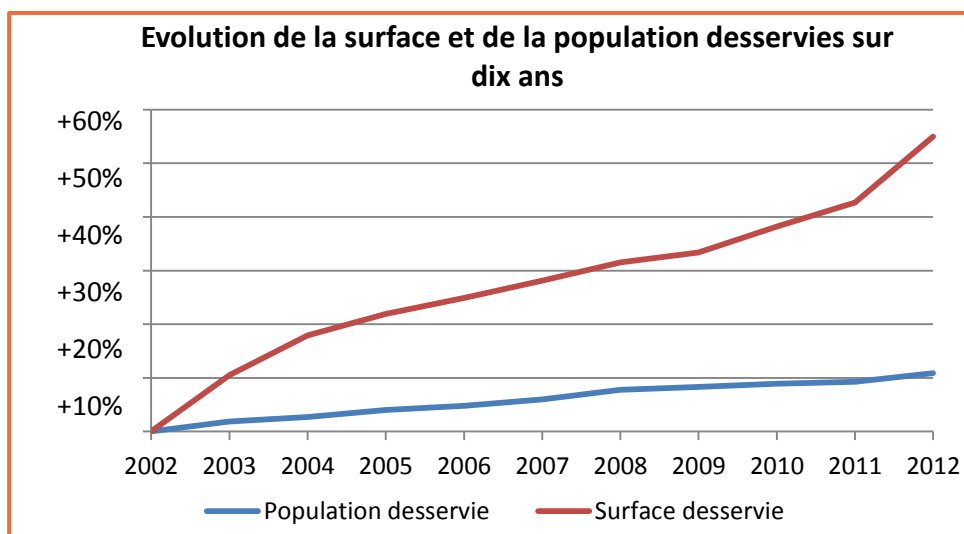
Cet effet de ciseau démontre toute la fragilité du modèle économique du transport public urbain de voyageurs. Il trouve son origine dans la conjonction de plusieurs phénomènes : l'extension des territoires desservis par les réseaux, la hausse de la fréquentation et la baisse des recettes.

Des territoires desservis qui se sont étendus

Dans les régions et les départements, le territoire desservi par les transports publics correspond au périmètre administratif. Ce n'est pas le cas des périmètres de transport urbain (PTU), qui, eux, suivent les logiques d'expansion des bassins de vie et des intercommunalités.

Compte tenu de l'étalement urbain, la seconde périphérie, voire la troisième couronne des agglomérations françaises, sont désormais couvertes par des réseaux urbains. Aujourd'hui, près de la moitié des Français, dont 23 millions habitent en région, disposent d'un service de transport public urbain.

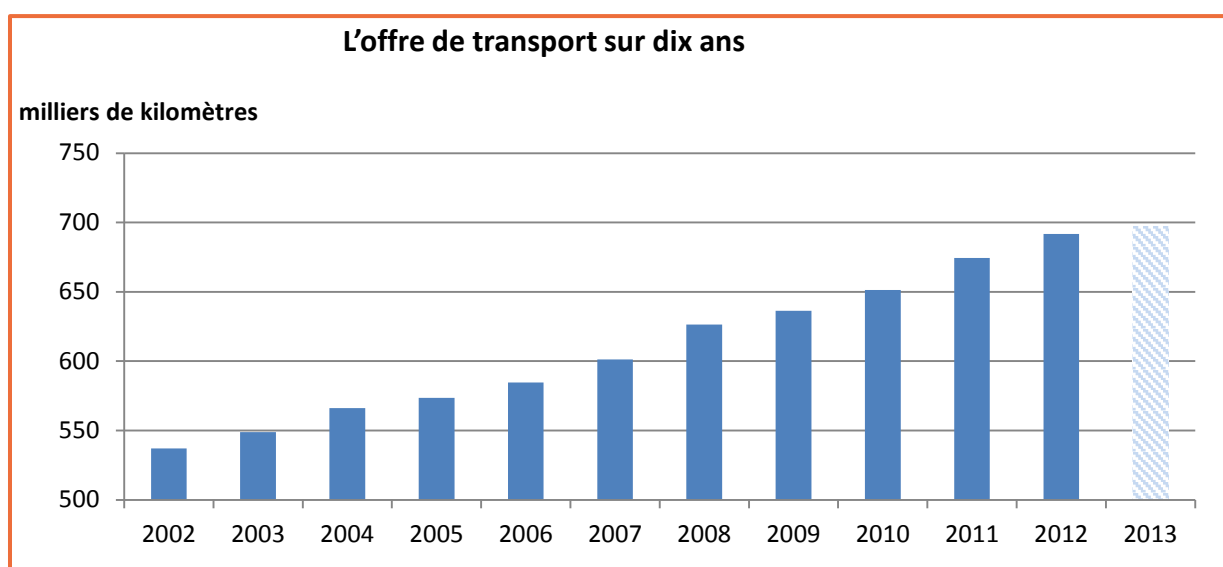
Cette extension continue des territoires s'est logiquement accompagnée d'une forte baisse de la densité de la population desservie, une situation très préjudiciable à l'équilibre économique des réseaux de transport public urbain.



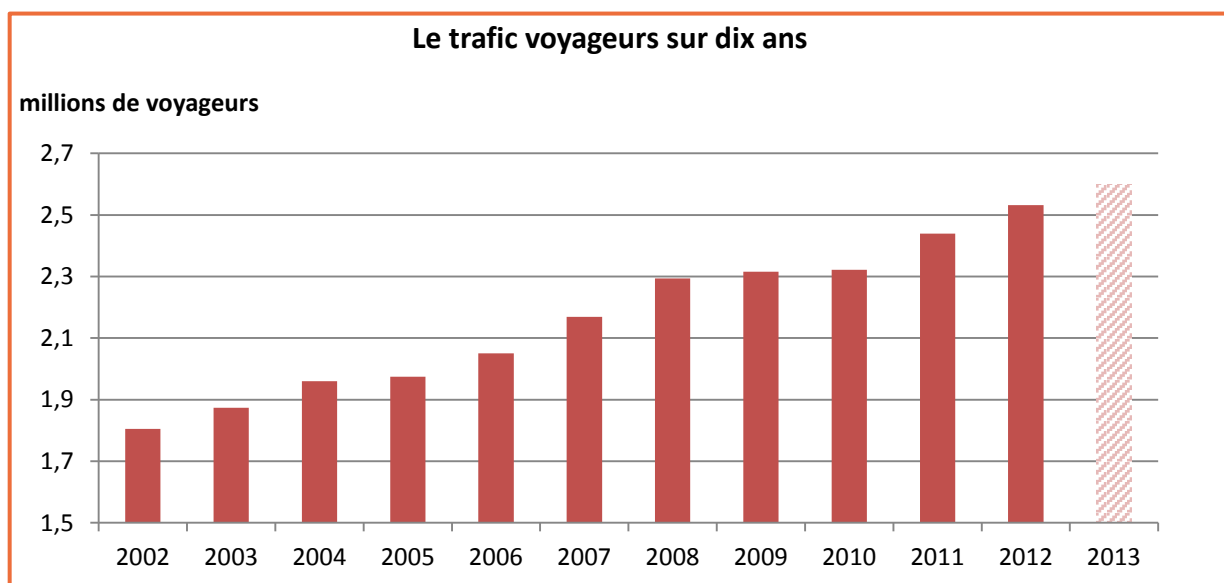
Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Une évolution des réseaux qui a dopé la fréquentation

Pour répondre aux attentes des populations et améliorer le report modal, les collectivités locales et les opérateurs ont développé leur offre de services, et ce quelle que soit la taille de l'agglomération. La production kilométrique a ainsi progressé de manière constante entre 2002 et 2012. En moyenne, la progression atteint + 2,6 % par an. La tendance se poursuit en 2013 avec une augmentation de la production de 2,3 % en 2013 et une hausse attendue de 3,8 % pour les quatre premiers mois 2014. La fréquentation suit le même mouvement avec une progression de 2,6 % en 2013 et une prévision de + 3,8 % au premier quadrimestre.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP



Sources : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP.

Des recettes qui ont diminué

Si les tarifs de titres de transport avaient suivi les mêmes évolutions que l'offre et la fréquentation, les transports publics auraient pu entrer dans un cercle vertueux, permettant ainsi de favoriser le report modal et d'assurer un meilleur équilibre économique. Mais depuis dix ans, les tarifs suivent une progression inverse à celle de l'offre et de la fréquentation.

Ainsi, de 2002 à 2012, la recette par voyage, en euros constants, baisse. Cette situation est liée aux très faibles augmentations des prix, auxquelles se sont ajoutées une logique d'abonnements peu chers et la poursuite de la mise en œuvre de tarifications sociales.

Prix des titres de transport sur 10 ans (en euros constants 2012)

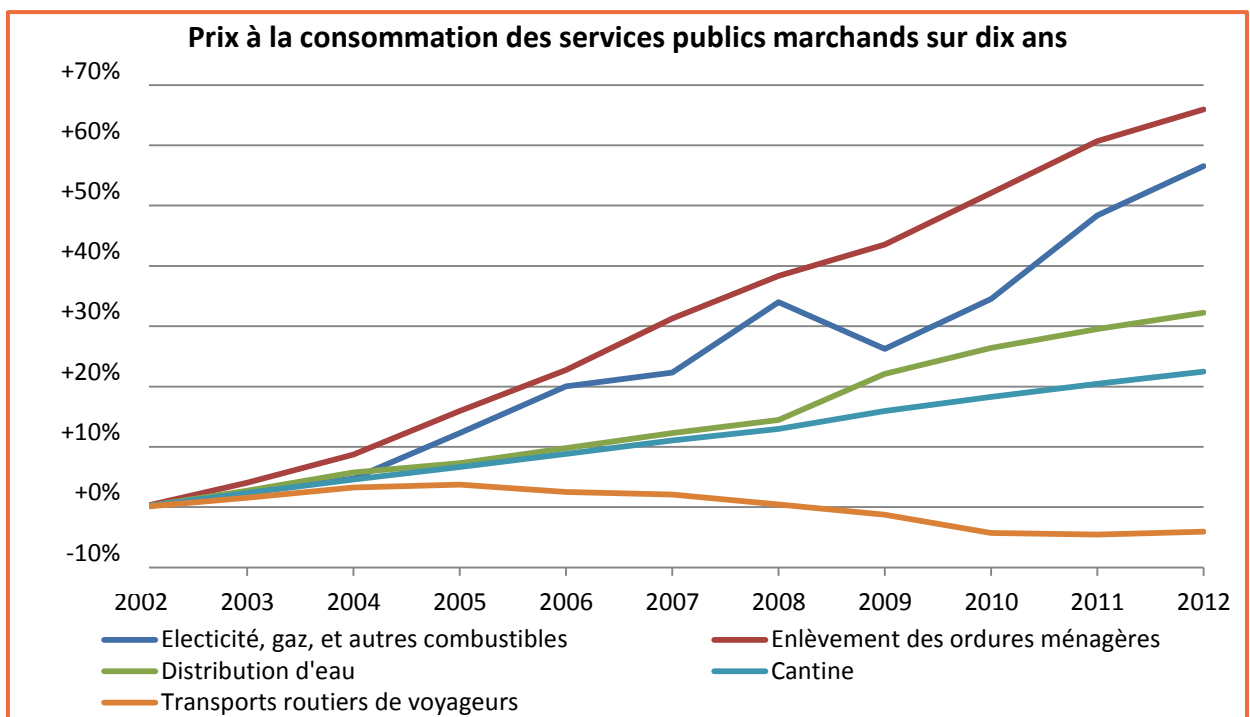
	Prix 2003	Prix 2013	Evolution 2003/2013
Ticket unitaire	1,20	1,20	-0,3%
Ticket issu du carnet	0,92	0,95	3,0%
Titre journée	3,68	3,52	-4,4%
Abonnement mensuel	31,04	30,74	-1,0%
Abonnement annuel	332,83	312,52	-6,1%

Source : Annuaire de la tarification GART - UTP

Tous les services publics marchands ont augmenté leurs tarifs, pas les transports de voyageurs

Au cours de la dernière décennie (2002 à 2012), les prix à la consommation des services publics marchands (cantine, distribution d'eau, électricité, gaz et autres combustibles, et enlèvement des ordures ménagères) ont tous régulièrement progressé : entre 22,5 % pour les cantines et 66 % pour l'enlèvement des ordures ménagères. Sur la même période, les tarifs des transports routiers de voyageurs ont diminué de 4,1%.

La comparaison entre les prix à la consommation des différents services publics marchands et celui des transports routiers de voyageurs sur dix ans montrent l'incontestable dégradation de l'évolution des prix des transports publics.



Source : INSEE

Le coût de la mobilité dans le transport routier

Le métier de transporteur ne se réduit pas à faire rouler des camions. La vocation d'une entreprise de transports, c'est avant tout de mettre des biens à disposition, en bonne date et au bon endroit. C'est aussi être, dans la gestion des flux, un apporteur de solutions. Des solutions créatrices de valeur pour les clients et pour les entreprises, qui utilisent les techniques et les modes les plus pertinents selon les délais, les distances, la nature des biens transportés.

Des marges faibles

Le transport routier, comme tout mode de transport, connaît une surcapacité structurelle (l'offre de transport excède la demande, ne serait-ce que pour répondre aux pics de la demande). Dans un secteur atomisé (plus de 36 000 entreprises), cette surcapacité provoque de fortes tensions concurrentielles qui pèsent sur les prix : les marges dans le secteur sont donc très faibles (de l'ordre de 1%). Cette surcapacité structurelle a été aggravée par la crise (effondrement de l'activité) et par l'ouverture du marché aux entreprises de transport des pays à bas coûts (2009 et 2012)

Productivité

Face à des marges faibles, le secteur est condamné à constamment faire évoluer sa productivité. Le taux de chargement du TRM français atteint 78,3 % et les trajets à vide ne dépassent pas 20 %.

Économie d'échelle, augmentation des gabarits, rationalisation des parcours... L'essentiel de ces gains est aujourd'hui tari. Il faut donc continuer à innover.

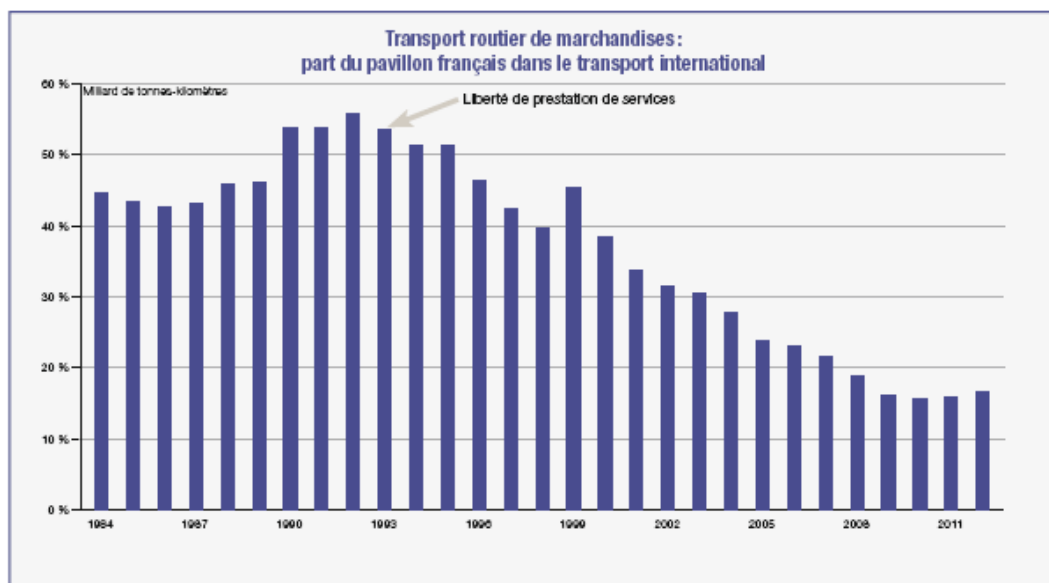
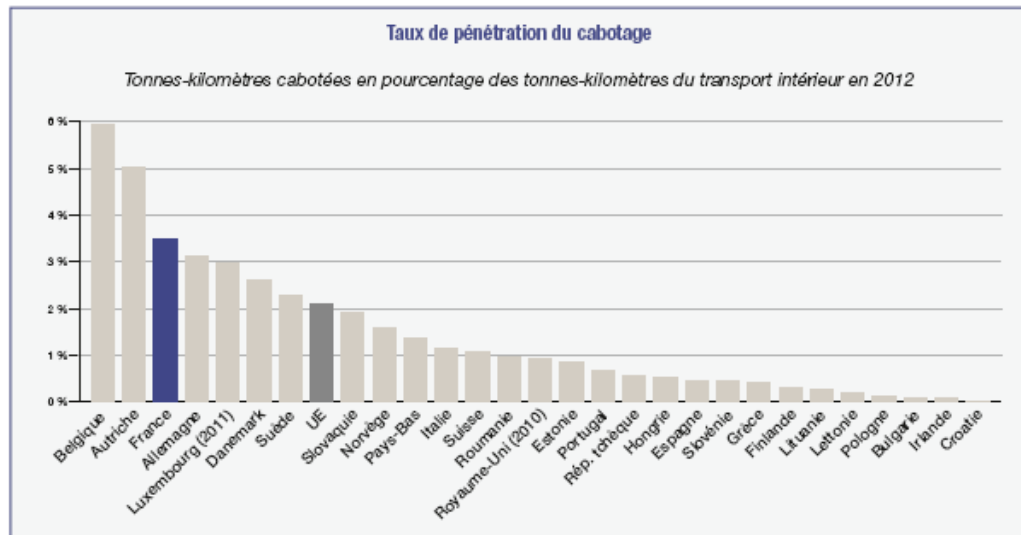
Des distorsions de concurrence

En 1993, le marché des transports routiers a été libéralisé pour le transport international, puis en 1998 pour le cabotage routier. Mais l'harmonisation européenne progresse moins vite que l'élargissement de l'Europe, ce qui engendre de profondes disparités de coûts entre États membres et de graves distorsions de concurrence qui vont à l'encontre d'un grand marché intérieur équitable. La concurrence entre les entreprises européennes ne se fait donc pas à armes égales.

Libéralisation et chute du pavillon français

Dans un contexte de libéralisation du marché du transport routier en Europe, l'absence d'harmonisation pèse lourdement sur la compétitivité des entreprises françaises de transport. Résultat, la part du pavillon français à l'international a chuté de 70 % ces 20 dernières années.

De plus, en raison du cabotage, les transporteurs français sont désormais concurrencés directement sur le territoire national. Ces évolutions obligent les entreprises françaises à s'adapter aux nouvelles conditions du marché : recours à la sous-traitance étrangère, création de filiales à l'étranger, repli sur des niches, diversification...



Le juste prix

Dans le transport routier, les prix sont aussi tendus que les flux. Tous les indicateurs sont convergents :

- la valeur ajoutée, la marge brute, la marge nette sont faibles.
- L'endettement est excessif.

Il est cependant nécessaire que le prix corresponde à une prestation de qualité. La recherche du moins coutant se fera au détriment de la qualité, de l'environnement et du social.

Les principaux coûts

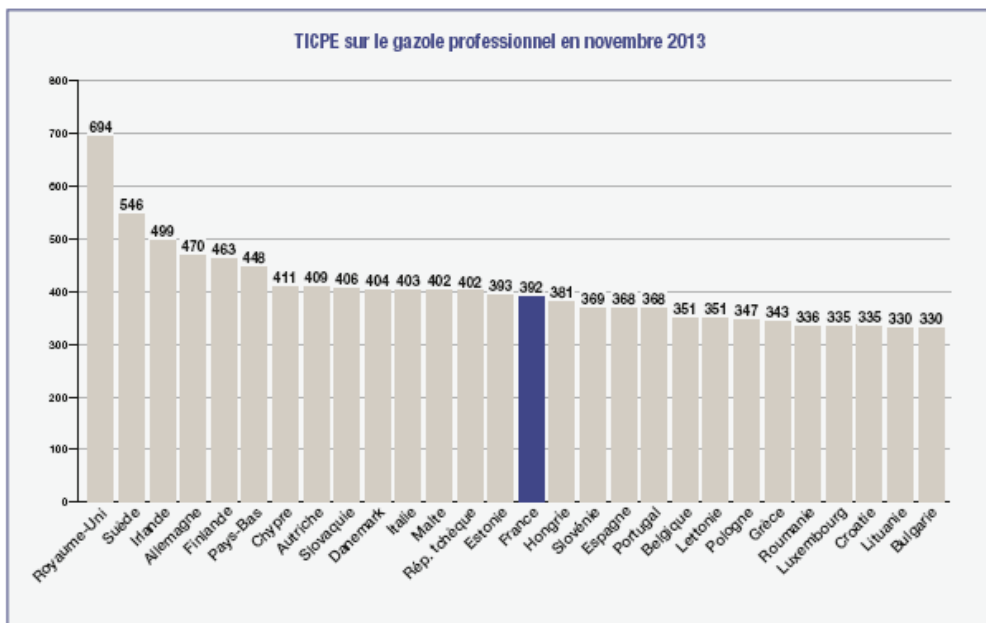
Le poste « conducteur » représente 27,4% de l'ensemble des coûts de revient d'un camion chargé à 40 tonnes et utilisé en longue distance. Par rapport à l'ensemble des coûts de revient d'un véhicule, les frais de conduite sont les plus importants.

Transport routier de marchandises pour compte d'autrui : coût de l'heure de conduite (base France = 100)							
	France	Allemagne Ouest	Allemagne Est	Espagne standard	Espagne « low cost »	Pologne	Slovaquie
2002	100	110	nd	83	nd	nd	nd
2005	100	89	nd	nd	nd	41	nd
2011	100	76	nd	66	45	34	41
2012	100	79	53	nd	nd	nd	nd

nd: non disponible.

Source: Comité National Français
Coût de l'heure de conduite 2012

Le poste « carburant » représente 27,2% de l'ensemble des coûts de revient d'un camion chargé à 40 tonnes et utilisé en longue distance.



Source: DGTTM

Les pistes pour demain

Rien ne pourra se construire en sortie de crise sans rétablissement des marges de la compétitivité. C'est la priorité et l'urgence absolues. Il faut travailler de façon globale à plusieurs niveaux :

- réduire l'inégalité des conditions de concurrence dans l'Union européenne et mettre en place le régime du travailleur hautement mobile,
- abandonner la ligne Maginot du franco-français,
- réduire le coût du travail en allant plus loin que le CICE,
- réguler la surcapacité et la sous-traitance.

La mobilité est un progrès

C'est vrai pour les idées, les technologies. C'est vrai pour les flux de biens et de personnes.

L'objectif constant de la Profession, c'est de conforter les progrès de la mobilité et de réduire les nuisances collatérales.

Le transport routier est le plus performant, le plus souple, le plus complémentaire de tous les modes, capable de réaliser l'exploit au quotidien, de mettre à disposition, dans tous les territoires, plusieurs millions de lots et de colis, parfois venus des 4 coins du monde.

Premier et vecteur de progrès. Il l'est aujourd'hui. Il le restera demain.

Présentation des organisations professionnelles membres du GITL

Armateurs de France

Représenter le transport et les services maritimes français dans leur diversité
Armateurs de France, l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes, représente **55 entreprises, plus de 900 navires et 22 000 salariés**. **Notre organisation se veut le porte-parole d'une industrie de pointe, au carrefour des enjeux économiques, sociaux et environnementaux de la mondialisation.**

Pour relever le défi permanent de la défense du pavillon français face à une concurrence internationale toujours plus vive, notre équipe de permanents apporte information et conseil à nos adhérents. Elle défend activement les intérêts de la profession auprès de l'ensemble des instances nationales, européennes et internationales concernées. Notre objectif : promouvoir le savoir-français, fondé sur un transport et des services maritimes de qualité, sûrs et respectueux de l'environnement.

Les missions d'Armateurs de France sont à la mesure de la diversité de l'industrie armatoriale française. Fer de lance du rayonnement économique de notre pays à travers le monde, **notre organisation est présente dans tous les secteurs du transport et des services maritimes** : transport de passagers, transport de vrac sec, transport de gaz, de produits chimiques et de pétrole, transport de conteneurs, pose de câbles sous-marins, approvisionnement en sable marin, activités off-shore, services maritimes portuaires, services maritimes éoliens ou hydroliens, océanographie et recherche sous-marine, assistance et sauvetage...

Site Internet : www.armateursdefrance.org

Twitter : [@ArmateursFR](https://twitter.com/ArmateursFR)

Contact presse : Pasquine Albertini / +33 1 53 89 52 42 / p-albertini@armateursdefrance.org

FNAM

La Fédération Nationale de l'Aviation Marchande est la principale organisation professionnelle du secteur aérien français. Au travers de 8 groupements professionnels, elle représente plus de 370 entreprises et fédère 9 métiers : le transport de passagers et l'aviation d'affaires, le taxi aérien, le transport par hélicoptères, le transport de fret, la maintenance aéronautique, les services aéroportuaires, le travail aérien, les écoles de formation.

Elle assure, l'information et la représentation des intérêts collectifs de la profession sur les questions économiques, sociales, environnementales, techniques et réglementaires auprès des institutions françaises et européennes.

Elle est habilitée depuis 2002 à collecter la taxe d'apprentissage et contractualise aujourd'hui avec les pouvoirs publics dans les principaux bassins d'emplois de l'aéronautique, pour décliner ses actions emplois-métiers-formations au niveau territorial, afin d'être au plus près des besoins des entreprises.

Avec l'arrivée de nouveaux adhérents en 2014, la FNAM représente plus de 95% du transport aérien français soit plus de 100 000 emplois dont 72 000 dans les compagnies aériennes et 30 000 dans l'assistance en escale et gestionnaires d'aéroports.

Site Internet : www.fnam.fr

Contact presse : Brigitte Barrand / +33 1 45 26 80 80 / bbarrand@fnam.fr

FNLV

La FNLV a été créée en 1976 pour répondre à deux besoins :

- défendre et promouvoir la location de véhicules ;
- disposer d'une représentation commune dans l'association européenne des loueurs.

La FNLV représente 295 entreprises, 1 820 000 véhicules, 700 000 immatriculations par an et 10,2 milliards d'euro de CA.

Ses membres sont :

- la Branche Professionnelle des Loueurs (Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA) qui rassemble les loueurs de voitures et utilitaires légers de courte durée ;
- le Conseil de Métiers « Location de Véhicules Industriels » (TLF - Union des entreprises de Transport et de Logistique de France) qui regroupe les loueurs sans conducteur d'utilitaires et de véhicules industriels ;
- le SNLVLD (Syndicat National des Loueurs de Voitures en Longue Durée) qui réunit les entreprises de location en longue durée de voitures et d'utilitaires légers.

La FNLV est membre de LEASEUROPE, association européenne des loueurs financiers et opérationnels qui représente 44 associations nationales dans 33 pays avec plus de 16 millions de véhicules.

Site Internet : www.fnlv.fr

Contact presse : Daniel G. Rigal / +33 1 53 68 40 40 / drigal@fnlv.fr

FNTR

Le transport routier de marchandises est un maillon essentiel de la chaîne transport et logistique. En convoyant 80% des volumes, il est le premier mode terrestre. Le transport routier est assuré majoritairement en France par des milliers de PME et de TPE à côté de quelques grands groupes privés ou publics.

L'organisation leader du transport routier

La Fédération Nationale des Transports Routier est l'organisation leader du transport routier de marchandises.

Elle accueille des entreprises privées de toutes tailles (groupes, PME, TPE) et de toutes spécialités, aux activités diversifiées.

Elle représente, avec ses 12 500 entreprises membres, les 2/3 des entreprises de transport routier adhérentes à une organisation professionnelle, les 2/3 des salariés du secteur et les 2/3 de la flotte.

Comprendre la FNTR

La FNTR est une organisation professionnelle :

- elle assure l'information de ses entreprises adhérentes
- elle agit au plan national et européen en faveur des entreprises de transport routier
- elle est le porte-parole du secteur
- elle est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics et des organisations syndicales

Site Internet : www.fntr.fr

Contact presse : Marie-Laure Hermanche / +33 1 44 29 04 23 / ml.hermanche@fntr.fr

FNTV

La FNTV, acteur incontournable du transport routier de voyageurs en autocar « Au service des professionnels du transport routier de voyageurs, interlocuteur incontournable des autorités organisatrices et des pouvoirs publics, à l'écoute des clients du transport collectif en autocar, la FNTV s'engage et agit en faveur du transport routier de voyageurs. »

Créée en 1992, la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) fédère près de 1500 adhérents d'importance et de profils très variés. Pour jouer pleinement son rôle, la FNTV s'appuie sur tout un réseau d'acteurs territoriaux : 23 unions régionales regroupant les syndicats départementaux et les entreprises qui adhèrent à ses engagements, notamment en termes de qualité, de sécurité, d'environnement et de déontologie.

Ce maillage territorial permet à la Fédération d'être à l'écoute de ses adhérents, et à ceux-ci de se trouver au cœur des réflexions de la Profession.

Des chiffres et des enjeux conséquents

Lignes régulières, périurbaines et interurbaines départementales, régionales et interrégionales, transport scolaire, transport de personnes à mobilité réduite, voyages touristiques et transports occasionnels, transport à la demande... le secteur du transport routier de voyageurs - **65 473 autocars dans plus de 3 000 entreprises recensées** - représente **92 000 salariés en France**.

En données chiffrées, cela représente 6,4 Mds d'euros de chiffre d'affaires en 2010 pour l'activité transport routier régulier et occasionnel par autocar*, plus de 2 milliards de kilomètres parcourus en 2011** et 1, 226 milliard de passagers transportés en 2008***

Principale représentante, la FNTV entend défendre les professionnels du transport routier de voyageurs, rassembler, fédérer et coordonner les entreprises. Elle s'engage en leur nom pour :

- La promotion du transport collectif et de l'image de l'autocar
- La sécurité
- La protection de l'environnement
- L'accueil et le confort des voyageurs
- L'emploi

*Source : données ESANE 2010

**Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

***Source : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

Site Internet : www.fntv.fr

Twitter : [@FNTVFrance](https://twitter.com/FNTVFrance)

Contact presse : Anne-Marie Pouliquen / +33 1 40 82 62 78 / anne-marie.pouliquen@fntv.fr

TLF

Le secteur du Transport et de la Logistique, maillon stratégique de l'économie française, représente aujourd'hui 800.000 emplois et un chiffre d'affaires de 51 milliards d'euros.

Par sa présence, de la conception des produits jusqu'à leur consommation, TLF est l'organisation patronale représentative de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique internationale.

L'Union TLF regroupe, dans le transport de marchandises, **50%** du parc de véhicules, **80%** des entreprises de messagerie, **85%** du secteur d'activité de la Location de Véhicules Industriels et **80%** des entreprises de Logistique.

Les entreprises adhérentes de TLF contrôlent et pilotent **95%** des entreprises *OTI aérien, **60%** des entreprises *OTI ferroviaire, **80%** du secteur d'activité des entreprises *OTI fluvial **85%** des entreprises *OTI maritimes et **95%** des opérations douanières.

TLF couvrant l'ensemble des métiers du transport de marchandises et de la logistique, ses missions sont les bases indispensables du maintien de la compétitivité des entreprises du secteur en France.

Par ses actions de lobbying, par sa mobilisation face aux pouvoirs publics et par sa participation aux évolutions du cadre social, juridique et parlementaire, TLF est un acteur incontournable dans la défense des TPE, PME, mais aussi des grands groupes du secteur.

*OTI : Organisation de Transport International.

Site Internet : www.e-tlf.com

Contact presse : Claude Blot / +33 1 53 68 40 50 / cblot@e-tlf.com

UNIM

L'UNIM, l'Union Nationale des Industries de la Manutention dans les ports français, est la fédération professionnelle qui regroupe, au travers de 25 syndicats locaux, les entreprises privées de manutention et opérateurs de terminaux présents dans les ports de commerce de France métropolitaine, ainsi que dans les DOM.

Ces entreprises assurent « l'ensemble des opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises » ainsi que les opérations annexes qui en sont le préalable ou la suite nécessaire. Concrètement, elles réalisent le chargement et le déchargement des navires au moyen des équipements portuaires qu'elles mettent en œuvre (grues, portiques, équipements de parc, chariots cavaliers...).

Elles emploient à cet effet une main d'œuvre d'ouvriers dockers qui sont depuis la réforme portuaire de 1992 des salariés d'entreprise sur la base de contrat à durée indéterminée.

L'UNIM a pour vocation d'assurer la défense générale des intérêts de la profession, tant à l'égard des pouvoirs publics au plan national ou européen, que de l'environnement professionnel maritime et portuaire ainsi que des différentes organisations syndicales de salariés.

Dans ce cadre, l'UNIM a négocié et mis en place en 1994 la première convention collective de la manutention portuaire à laquelle s'est substituée la Convention collective nationale unifiée « Ports & Manutention » depuis le 3 Mai 2011, en application de la loi du 4 Juillet 2008 portant réforme des ports français.

Les entreprises de manutention (environ 100 entreprises dont 4 employant 250 salariés et plus) réalisent un chiffre d'affaires de l'ordre de 750 Millions d'€ et emploient plus de 6.000 salariés dans la branche.

De 22.000 ouvriers en 1947, le nombre de dockers professionnels (mensualisés et intermittents) est de quelque 5 000 ouvriers auxquels s'ajoutent, en tant que de besoin, une main d'œuvre d'appoint d'ouvriers occasionnels dont environ 550 réguliers (source Cainagod).

Les 29 ports de commerce en France, incluant les 7 Grands Ports Maritimes (ex-ports autonomes) représentent environ :

45.000 emplois portuaires directs et indirects et

340.000 emplois induits

18,3 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Site internet : www.unim.org

Contact presse : Xavier Galbrun / +33 1 53 67 77 15 / xgalbrun@unim.org

UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

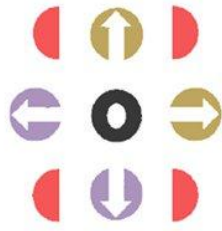
Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Transdev, VFLI.

Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, RFF) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

Site Internet : www.utp.fr

Twitter : [@UTP_Fr](https://twitter.com/UTP_Fr)

Contact presse : Dominique Fèvre / +33 1 48 74 73 46 / dfevre@utp.fr



**G. I. T. L. - Groupement Interprofessionnel
du Transport et de la Logistique**

17, rue d'Anjou

75 008 Paris

Tél : 01 48 74 63 51