

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

# LE SECTEUR **RÉSISTE** (UN PEU) À LA CRISE

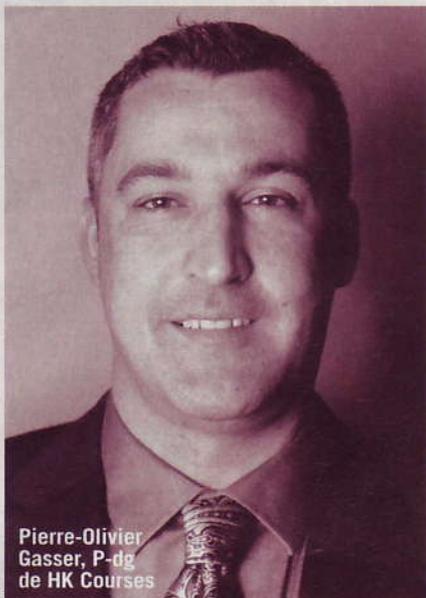
Moins touché que le TRM, le transport léger souffre néanmoins de la crise en raison d'une demande plus faible que l'offre et donc d'un marché en surcapacité. Mais la diversification sur de nouveaux marchés porteurs comme les livraisons urbaines liées au e-commerce constitue un relais de croissance pour les entreprises.

**L**e contexte économique actuel est moins dur pour le transport léger que pour le transport routier de marchandises (TRM), mais les entreprises souffrent néanmoins avec des marges qui restent faibles. Tel est le constat global des acteurs du secteur en France. « *La situation n'est pas aussi catastrophique que celle du TRM. Le transport léger est notamment porté en milieu urbain par la montée en puissance de la livraison à domicile liée à l'essor du e-commerce, mais aussi par le développement de nouveaux services de livraison du dernier kilomètre comme ceux pour la restauration hors foyer par exemple* », confirme Stéphane Choquet, président du Syndicat national du transport léger (SNTL). SVP Transport, société spécialisée dans la distribution de courrier et dans les courses urgentes en Ile-de-France, profite de cette nouvelle donne. « *On parvient à tirer notre épingle du jeu grâce à l'essor du B to C qui offre plus de volumes à transporter* », indique Amaury de Turckheim, son président. En revanche, sur le segment de la course et de la livraison longue distance où la concurrence étrangère est féroce, les opérateurs de transport léger souffrent davantage de la conjoncture économique.

## LA DEMANDE STAGNE

Cependant, ceux qui sont positionnés sur la livraison B to B ne ressentent pas ou peu la crise grâce à des contrats de longue durée de 3 à 5 ans fondés sur des trafics récurrents. « *La livraison de colis aux entreprises qui raisonnent surtout en qualité de service est une niche qui reste préservée* », estime Daniel Desage, président de TCS, spécialiste du transport rapide organisé en tournées. « *On observe néanmoins une stagnation de la demande dans le transport B to B* », glisse Stéphane Choquet. Et même « *une demande moindre en France de la clientèle industrielle que dans les autres pays*

Alexey Khromushin



Pierre-Olivier Gasser, P-dg de HK Courses



Daniel Desage, président de TCS.



Valérie Bernardini, gérante de Bastia Courses.

européens », selon Philippe Higelin, président du groupe Flash, positionné sur le transport rapide en Europe pour les secteurs automobile, industriel et de la santé. Le transport urgent semble également pâtir au premier semestre 2014 de la baisse de la demande industrielle. C'est de cas de HK Courses. « L'offre dépasse la demande, ce qui met le marché en surcapacité avec des prix tirés vers le bas. Nous enregistrons ainsi une baisse de nos taux de marge », expose Pierre-Olivier Gasser, son Pdg. Pourtant, l'entreprise a enregistré une bonne année 2013 avec une progression du chiffre d'affaires de 20 % ! « Ces bons résultats nous ont permis de rattraper une mauvaise année 2012 », nuance le dirigeant. De même, Bastia Courses — spécialisé dans l'acheminement de courrier et dans le transport urgent de sang en Corse — marque le pas au premier semestre 2014 après avoir vécu une belle année 2013. « On ressent un net ralentissement de notre activité alors que l'entreprise s'est bien développée l'an dernier en ou-

vrant une antenne à Ajaccio et en embauchant quelques personnes », note Valérie Bernardini, sa gérante. De son côté, STC (course et transport urgent) subit la crise de plein fouet. « Nous luttons pour être le plus réactif possible en nous adaptant au marché par un effort de diversification dans la pharmacie et dans le transport de marchandises sous température dirigée. On essaie de massifier nos flux pour dégager de la marge », s'emporte Matthieu Simon, son co-gérant.

#### SE REPOSITIONNER TRÈS VITE

La situation est la même pour Défense 2000, qui détient trois sociétés de courses en région parisienne. « La crise impacte nos activités depuis 2008. C'est pourquoi nous nous montrons réactifs en nous adaptant à de nouveaux marchés et en visant des segments d'activités plus porteurs. Il faut savoir se repositionner très vite dans le contexte actuel », affirme Fabienne Fauny, directrice commerciale du groupe Défense et dirigeante de D.A. Courses, l'une des filiales du

groupe. Le secteur du transport léger n'échappe pas ainsi à l'effet pervers de la crise. La clientèle en profite pour faire pression sur les prix en raison d'une offre qui dépasse la demande. « Les grands comptes en France et en Europe recherchent les prix les plus bas pour maintenir leur compétitivité. On ne peut pas aujourd'hui remporter un appel d'offres si l'on est 10 % plus cher que la concurrence », résume Philippe Higelin.

En attendant, Stéphane Choquet se veut optimiste. « Les nouveaux marchés de la livraison du dernier kilomètre constituent une perspective de croissance pour le transport léger dont certains acteurs font encore entre 2 % et 4 % de marge. Il faut que les entreprises se diversifient », énonce-t-il. « Avec la baisse de la consommation, le secteur est dans son ensemble touché par la crise, hormis ceux qui tirent leur épingle du jeu sur des niches de marché particulières », résume Cathy Blanc, déléguée générale du SNTL. ♦

BRUNO MOULY

## FORMATION OBLIGATOIRE DES CONDUCTEURS : LE PROJET EN STAND-BY

Beaucoup d'entreprises optent pour une formation en interne de leurs conducteurs. Du coup, l'instauration d'une formation obligatoire n'est pas forcément indispensable, ni urgente. D'autant que sa mise en œuvre s'enlise. « Elle est en discussion depuis deux à trois ans entre les partenaires sociaux et n'arrive pas à aboutir », souligne Amaury de Turckheim, président de SVP Transport. « Tout le monde n'est pas d'accord sur sa durée. », ajoute Stéphane Choquet, président du SNTL. Pour Philippe Higelin, dirigeant du groupe Flash, « la formation obligatoire pourrait être une

barrière pour des employés à faible qualification et n'est pas nécessaire pour le transport de colis de base ». Mais pour Valérie Bernardini, gérante de Bastia Courses, « elle serait une bonne chose pour former du personnel au vrai métier spécifique de livreur ». Pierre-Olivier Gasser, dirigeant de HK Courses, serait plutôt « pour une petite formation obligatoire d'une semaine sur l'arrimage et la conduite économique ». « Je préfère une formation en interne qui permette de spécialiser les conducteurs sur la nature des activités de l'entreprise », avoue de son côté Matthieu Simon, co-gérant de STC.



Très contraignant, l'environnement réglementaire du transport léger en France pénalise les entreprises tricolores en altérant leur compétitivité vis-à-vis de leurs homologues étrangères. La profession demande une harmonisation juridique et réglementaire européenne pour éliminer le dumping social notamment des opérateurs des pays de l'Est.

**COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES**

# UNE RÉGLEMENTATION FRANCO-FRANÇAISE PÉNALISANTE



« Le marché français est sans doute le plus régulé et le plus professionnalisé d'Europe mais c'est aussi le plus pénalisant pour la compétitivité de ses entreprises ». Philippe Higelin, président du groupe Flash, spécialiste du transport rapide en Europe pour les secteurs automobile, industriel et de la santé, résume parfaitement la situation réglementaire du secteur du transport léger en France. Certes, le renforcement des règles d'accès à la profession depuis l'entrée en vigueur il y a deux ans du

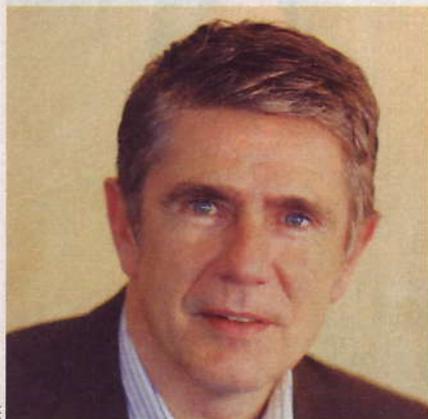
« La réglementation est désormais suffisante. Les règles et les responsabilités de chacun sont bien définies. Pas la peine d'en rajouter d'autres. Il s'agit maintenant de les faire appliquer et respecter », tranche Daniel Desage, président de TCS, positionné sur le transport rapide organisé en tournées. « Il n'y a cependant pas assez de transparence ou de simplicité dans les procédures à suivre pour accéder à la profession. On manque de renseignements », regrette Valérie Bernardini, gérante de Bastia Courses, spécialisée dans l'acheminement de courrier et dans le transport urgent de sang en Corse. « Les ré-



paquet routier « tend à tirer le secteur vers le haut et à mieux le professionnaliser », reconnaît Amaury de Turkheim, président de SVP Transport, société spécialisée dans la distribution de courrier et dans les courses urgentes en Ile-de-France. Le relèvement des conditions d'honorabilité et le durcissement de l'examen de capacité en véhicules légers notamment, avec une formation rallongée d'une semaine, permettent de mieux encadrer la respectabilité des créateurs d'entreprise et d'améliorer leur connaissance des règles sociales, des négociations commerciales et des prix de revient de l'activité de leur entreprise. « Il faut savoir que le statut d'auto-entrepreneur ne permet pas d'exercer le métier de transporteur » rappelle Cathy Blanc, déléguée générale du SNTL. La justification de fonds propres suffisamment importants pour obtenir une première licence de transport intérieur dont le montant a été doublé (1800 euros contre 900 auparavant) et les licences suivantes, conduit aussi à s'assurer de la capacité financière de l'entrepreneur qui se lance dans une activité de transport léger.

Amaury de Turkheim, président de SVP Transport, société spécialisée dans la distribution de courrier et dans les courses urgentes en Ile-de-France.

gles d'accès à la profession me semblent plus dures qu'ailleurs. Cela pénalise les entreprises tricolores vis-à-vis de leurs homologues étrangères. Il faudrait les simplifier », poursuit Pierre-Olivier Gasser, Pdg de HK Courses, spécialiste du transport urgent. Et de s'insurger sur l'afflux de contrôles qu'a subi son entreprise. « En 16 mois, nous avons eu quatre contrôles fiscaux, deux de l'inspection du travail, deux de l'Urssafet et un de la Dreal de Lorraine. On atteint un summum ! L'ensemble de ces contrôles nous a coûté moins de 10 000 euros de redressement mais que de temps et d'énergie perdus pour l'entreprise ! ». Pour Philippe Higelin, « si l'on continue à renforcer nos règles de façon isolée en Europe, on va finir par perdre toute compétitivité. Il faut absolument instaurer une harmonisation réglementaire en Europe pour que tous les acteurs du marché agissent à égalité avec le même cadre législatif ». En ligne de mire, les transporteurs



Philippe Higelin, président du groupe Flash, spécialiste du transport rapide en Europe pour les secteurs automobile, industriel et de la santé.

III étrangers des pays de l'Est ou du sud de l'Europe à bas coûts salariaux et dont l'activité est encadrée par une législation nationale plus laxiste. Ces derniers prennent des parts de marché en France « en tirant les prix vers le bas » et en ne respectant guère les règles de cabotage, pas assez contrôlées.

### CONCURRENCE OUI ! DÉLOYALE NON !

Peut-on parler de concurrence déloyale ? « Concurrence oui ! Déloyale non ! Chaque pays a son plombier polonais. Les entreprises ukrainiennes qui agissent en Pologne sont moins chères que les entreprises locales par exemple », répond Philippe Higelin. Le groupe Flash travaille avec une myriade de sous-traitants français et étrangers en Europe, même si les Français sont très chers. « On essaie d'optimiser leur transport, de massifier leurs flux pour limiter leurs coûts » indique-t-il. Même analyse chez HK Courses. « La concurrence des opérateurs



Chez TCS, on estime que « le dumping social est de la responsabilité des clients ».

étrangers plus compétitifs avec de moindres charges sociales n'est pas déloyale. Les clients en profitent, c'est tout. Ce qui l'est davantage, c'est l'ouverture brutale du marché européen avec des niveaux réglementaires hétérogènes qui pénalisent les Français et avantagent les autres » relève Pierre-Olivier Gasser. Chez TCS, on est « agacé par certains dysfonctionnements de ce dumping social mais c'est de la responsabilité des clients », selon Daniel Desage. « Il ne faut pas craindre cette concurrence étrangère mais être très vigilant pour limiter la surenchère des prix bas. Nous nous efforçons donc d'informer les acheteurs du transport léger sur les risques qu'ils prennent en terme de fiabilité et de dumping social de ces transporteurs », ajoute Matthieu Simon, co-gérant de STC, spécialiste de la course et du transport urgent.

Face aux opérateurs étrangers, les entreprises françaises sont notamment plombées par un coût du travail trop élevé. « Les

### UN OPÉRATEUR POLONAIS ÉPINGLE POUR CABOTAGE ILLICITE

La société polonaise Nilson Polska s'est récemment fait épingle par la préfecture de région Ile-de-France et de Paris pour cabotage illicite en France. « L'entreprise avait effectué onze opérations de cabotage en deux semaines seulement, entre le 26 août et le 12 septembre 2013, alors que la règle est de trois opérations possibles en l'espace de sept jours », indique Cathy Blanc, déléguée générale du SNTL. La sanction des autorités françaises est tombée : un an d'interdiction de cabotage dans l'Hexagone. « C'est un signe fort. Mais il faut qu'il soit suivi pour endiguer le dumping social des opérateurs de transport léger des pays de l'Est » insiste Cathy Blanc. « Il est heureux que le cabotage soit encadré et réglementé. La condamnation ces dernières semaines de ce transporteur polonais indélicat nous rassure, même si nous demandons toujours plus de contrôle », s'enthousiasme Fabienne Fauny, directrice commerciale du groupe Défense 2000 et dirigeante de D.A. Courses, l'une des filiales du groupe.

charges sociales en France sont un réel problème. Trop lourdes, elles peuvent amener les entreprises à travailler avec des tarifs abusivement bas, voire à travailler à perte. Ce qui est inacceptable, ce sont les chargeurs qui refusent les hausses tarifaires des opérateurs de transport léger, seule solution pour poursuivre l'activité », expose Stéphane Choquet, président du SNTL. « Difficile de faire du bénéfice lorsqu'on croule sous une accumulation des charges, TVA, personnel, Urssaf, caisses de retraites... », renchérit Valérie Bernardini.

### NON AU CHRONO

Dans ce contexte réglementaire et fiscal très lourd, imposer le chronotachygraphe au secteur du transport léger serait surréaliste. « Ce serait totalement inapproprié pour une activité qui a besoin de flexibilité en dépendant des aléas de la circulation en milieu ur-

bain » note Amaury de Turckheim. « N'ajoutons pas une contrainte et un coût de plus avec un système de contrôle du travail inadapté au transport léger », ajoute Daniel Desage. « Il y a plus simple que le chronotachygraphe, c'est la géolocalisation des véhicules », glisse Valérie Bernardini.

En attendant, la profession prône d'abord et surtout une harmonisation réglementaire en Europe. Il s'agit aussi de « légiférer par encouragement et non par contrainte en France » selon Philippe Higelin. Pierre-Olivier Gasser évoque « la nécessité d'une stabilité juridique et réglementaire en arrêtant de changer tout le temps la législation ». Enfin, « une plus grande régulation du secteur demande en parallèle des contrôles importants pour faire respecter les règles. Ce qui est loin d'être le cas par manque de moyens », conclut Amaury de Turckheim. ♦

BRUNO MOULY



Matthieu et John-Brice Simon, co-gérants de la société de courses et transport urgent STC (38), se veulent très vigilants pour éviter la surenchère des prix bas.