

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Êtes-vous fait pour ce secteur d'activité ?



SOMMAIRE

LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.....	2
LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	5
L'ACTIVITÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	8
LES POINTS DE VIGILANCE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.....	12
EN SAVOIR PLUS SUR CE SECTEUR	14

LE MARCHÉ DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Très lié à la conjoncture de l'industrie manufacturière, de l'agroalimentaire et de la construction, le transport routier de marchandises évolue aujourd'hui dans un contexte plus favorable.

Toutefois, alors que le volume d'activité se redresse, la concurrence internationale s'intensifie (coûts salariaux et charges sociales plus favorables dans certains pays). L'assouplissement de la réglementation a notamment permis le développement du cabotage. Le pavillon français réalise aujourd'hui moins des deux tiers du transport routier de marchandises contre les trois quarts en 2000.

Alors que les grandes entreprises du secteur développent des services connexes à plus haute valeur ajoutée (dans la logistique notamment), les petits opérateurs du secteur sont plus sensibles à la hausse de leurs coûts de revient (hausse du coût de la main-d'œuvre, du carburant, du poste entretien et réparation, des péages, des assurances). Ainsi, bien qu'elles restent majoritaires dans le secteur, les petites entreprises, contraintes de limiter les revalorisations tarifaires dans un contexte concurrentiel exacerbé, doivent faire face à l'érosion de leurs marges, ce qui entraîne la disparition des plus fragiles.

Dans ce contexte, les professionnels du secteur tendent donc à se rapprocher, ce qui affecte la structure du secteur, traditionnellement très atomisée. Afin de limiter les trajets à vide, la mutualisation des flux se généralise (bourse de fret).

Tendances

Sous l'effet d'une conjoncture économique plus favorable, l'activité des professionnels du secteur se redresse. Les entreprises du secteur seront toutefois confrontées à des difficultés pour recruter des conducteurs.

En mars 2018, les institutions européennes (Parlement, Conseil, Commission) trouvent un accord sur la réforme de la directive sur le détachement des

travailleurs qui date de 1996 (rémunérations des travailleurs détachés alignées sur celles des salariés sur place, durée de détachement limitée à 12 mois avec une possibilité d'extension de 6 mois supplémentaire). Le texte définitif devrait être voté à la fin du premier semestre 2018 et entrera en application en 2020. Toutefois, le transport routier a été exclu de cette réforme et reste encadré par la directive de 1996. Une clause de l'accord prévoit de revoir cette directive applicable au transport routier en 2023.

L'organisation du marché

• Selon la couverture territoriale :

- Les entreprises de transport routier de fret de proximité effectuent des déplacements sur des distances inférieures à 150 kms (1/3 du transport routier de marchandises en tonnes-kilomètres).
- Les entreprises de transport routier de fret interurbain travaillent sur de longues distances (supérieures à 150 kilomètres), y compris à l'international.

• Selon le mode de fonctionnement :

- Les entreprises pour "compte d'autrui" travaillent à la demande pour des clientèles diversifiées. L'externalisation croissante de la prestation de transport explique l'essor de ce mode de fonctionnement.
- Les entreprises pour "compte propre" internalisent le transport. Elles disposent de leurs propres camions pour transporter ce qu'elles fabriquent et vendent.

		TRANSPORT ROUTIER DE FRET INTERURBAIN	TRANSPORT ROUTIER DE FRET DE PROXIMITE
NOMBRE D'ENTREPRISES DU SECTEUR	2017	15 366 ⁽¹⁾	25 620 ⁽¹⁾
CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR (en milliards d'euros)	2016	25,515 Md€ ⁽²⁾	15,434 Md€ ⁽²⁾
ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR EN VALEUR (indice ICA base 100 en 2015)	2018	114,7 ⁽³⁾	122,0 ⁽³⁾
	2017	106,7	112,1
	2016	101,4	102,6
	2015	100,0	100,0
	2014	101,4	99,0
	2013	101,9	96,3
	2012	103,5	95,1
	2011	102,6	90,6
	2010	96,5	83,6

⁽¹⁾ Source : INSEE, démographie des entreprises et des établissements 2017 - champs marchand non agricole, Stocks d'entreprise au 31 décembre 2017.

⁽²⁾ Source : INSEE, ESANE.

⁽³⁾ Source : "Transports routiers de fret interurbains" - INSEE, Bulletin statistique.

LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les aptitudes professionnelles

Le gestionnaire de transport doit détenir une attestation de capacité professionnelle :

- pour le transport lourd (plus de 3,5 t), elle peut être obtenue par examen, ou, sous certaines conditions, par expérience professionnelle ou équivalence de diplôme.

- pour le transport léger (moins de 3,5 t), elle peut être obtenue en suivant une formation de 105 heures sanctionnée par un examen, ou par équivalence de diplôme pour les titulaires du baccalauréat professionnel « transports ».

Le professionnel doit être dynamique et avoir d'importantes aptitudes commerciales. Très rigoureux, il anime son équipe de conducteurs et veille au respect des règles de sécurité. Il doit être très organisé pour gérer les plannings et les contraintes horaires.

L'environnement réglementaire

Les contraintes à l'installation

L'entreprise doit être inscrite sur le registre des transporteurs géré par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Quatre obligations sont à remplir :

- **capacité professionnelle** : l'entreprise désigne un gestionnaire de transport en charge de la gestion de l'entretien des véhicules, de la vérification des contrats et documents de transport, de la comptabilité de base et de la vérification des procédures de sécurité. Il peut s'agir du mandataire social (gérant, président, etc.), d'un salarié cadre à temps plein ou d'un prestataire extérieur sous contrat

avec l'entreprise (dans la limite de deux entreprises et de 20 véhicules). Ce gestionnaire de transport doit obtenir une attestation de capacité professionnelle.

- **capacité financière** : l'entreprise doit justifier d'une capacité financière. Pour les véhicules de plus de 3,5 t elle s'élève à 9 000 € pour le premier véhicule, et à 5 000 € pour chacun des véhicules suivants. Pour les véhicules de moins de 3,5 t, elle s'élève à 1 800 € pour le premier véhicule, et à 900 € pour chacun des véhicules suivants. Une garantie bancaire peut pallier l'insuffisance de capacité financière à hauteur maximum de 50% du montant exigible.

- **exigence d'établissement** : le siège de l'entreprise doit être implanté en France. Les documents administratifs et comptables doivent être conservés au siège de l'entreprise. L'entreprise doit disposer d'un parc de véhicules affectés à l'activité.

- **honorabilité** : le responsable légal ou le gestionnaire de transport ne doit pas avoir fait l'objet d'une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ni avoir commis certaines infractions délictuelles (sécurité routière notamment).

La Dreal délivre une attestation de conformité que le professionnel joint à sa demande d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Une fois immatriculée au RCS, l'entreprise est définitivement inscrite au registre des transporteurs.

Les principaux points de la réglementation professionnelle

La profession est extrêmement réglementée.

Les temps de conduite, de pause et de repos des conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t sont définis dans le règlement social européen n° 561/2006 du 15 mars 2006.

Les conditions d'accès à la profession sont définies par le "Paquet Routier" (règlements européens 1071/2009 et 1072/2009)

La loi de modernisation de l'économie (LME) du 4 août 2008 (2008-776) a débouché sur des mesures portant sur les délais de paiement aux fournisseurs : la LME plafonne les délais de paiement à 60 jours à compter de la date d'émission de la facture (ou 45 jours fin de mois). Les sanctions en cas de dépassement de ces délais sont renforcées.

Statut juridique et fiscal

Rendez-vous dans notre rubrique Les guides pratiques / Mes impôts & taxes pour connaître le taux de TVA qui s'applique à votre activité ainsi que le mode d'imposition de vos bénéfices.

Rendez-vous dans notre rubrique Les guides pratiques / Mon régime social pour connaître le montant des cotisations et des prestations de votre régime social obligatoire.

L'installation

Malgré le durcissement des conditions d'accès à la profession, les créations restent de loin le mode d'installation le plus répandu. Beaucoup d'anciens salariés achètent leur propre camion pour se mettre à leur compte. Ils peuvent ensuite s'associer avec un autre indépendant ou travailler en réseau avec d'autres entreprises. Le créateur doit disposer d'un bureau administratif, d'un emplacement pour le stationnement du véhicule et d'entrepôts. Les locaux sont en grande partie situés en périphérie des villes, près des grands axes routiers. Le professionnel débute souvent avec des contrats de sous-traitance.

Les investissements

L'achat du tracteur et du semi-remorque, matériel indispensable à l'activité, constitue l'investissement le plus lourd. Il existe toutefois un important marché de l'occasion, qui permet de réduire considérablement le montant de ces investissements.

La gestion

Le suivi au quotidien

Le professionnel suit son prix de revient au kilomètre, ce montant devant couvrir les coûts directs (gasoil, péages, frais de route, etc.) et les frais généraux. En fonction de ce prix, il peut établir sa grille de tarif (coût de la taxe transportée au km) et vérifier la rentabilité de ses contrats de transport. Pour les plus grosses entreprises, le professionnel suit également le chiffre d'affaires réalisé par camion.

Les recettes de l'activité

La facturation est basée sur la distance de transport, le poids et le volume de la marchandise ainsi que sa nature (solide, liquide, matières dangereuses, etc.). Certains services annexes (entreposage, distribution avec prise en charge de la facturation, etc.) peuvent également être facturés.

Les charges à surveiller

Les charges les plus élevées sont les frais kilométriques directs, en tête desquels se trouve le carburant ainsi que les frais de personnel. A ces deux postes importants (qui représentent 52% du prix de revient), il convient de noter le poids non négligeable des coûts des véhicules (détention et entretien principalement) et le poids des frais d'assurance, poste particulièrement important dans cette profession.

La maîtrise du résultat

Le résultat dépend de la capacité à limiter au maximum la non-utilisation des véhicules tout en ayant une politique de tarifs assurant une rentabilité correcte. Dans un contexte d'extrême concurrence, la course au chiffre d'affaires est à la fois une nécessité et un facteur de non-rentabilité. La rentabilité peut être améliorée grâce à la vente de services annexes à plus forte valeur ajoutée, comme la logistique, l'entreposage, la facturation des livraisons. Toutefois, ces activités nécessitent des investissements que seules les grandes entreprises peuvent réaliser.

La gestion financière et les besoins en trésorerie

Les fonds propres doivent représenter au minimum 30% des capitaux permanents. Le besoin en fonds de roulement est important, ce d'autant plus que les délais fournisseurs inférieurs aux délais clients grèvent une partie des liquidités des transporteurs.

		TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES
EVOLUTION DU NOMBRE DE CRÉATION	2018	2 340 ⁽¹⁾
	2017	1 991
	2016	1 712
	2015	1 430
	2014	1 286
	2013	1 758
	2012	1 241
	2011	904
	2010	1 002
LES RATIOS DE GESTION CLEFS	Chiffre d'affaires moyen	334 K€ ⁽²⁾
	Marge brute	98,64 %
	Excédent brut d'exploitation	25,63 %
	Rotation des stocks	7 jours
	Crédit clients	61 jours
	Crédits fournisseurs	34 jours
	Besoin en fonds de	39 jours

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

	roulement	
--	-----------	--

⁽¹⁾ Source : Insee, Démographie des entreprises et des établissements - champ marchand non agricole, Créations d'entreprises.

⁽²⁾ Source : Moyenne indicative. Données exprimées en % et jours (de chiffre d'affaires ou d'achat).

LES POINTS DE VIGILANCE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les principales difficultés du métier

Le secteur du transport routier est très sensible aux fluctuations conjoncturelles. En période de ralentissement de la croissance, les pressions concurrentielles se renforcent, affectant les marges de la profession dont le taux d'endettement s'accroît. Les transporteurs routiers doivent s'appuyer sur une structure financière saine pour résister aux variations conjoncturelles.

• Les poids des investissements

Les investissements de départ et de renouvellement sont très lourds. Les professionnels doivent donc veiller à intégrer leurs investissements dans une stratégie globale de développement répondant à des débouchés réels.

• La diminution des marges

Les pressions concurrentielles conjuguées à la hausse des coûts de revient et à l'importance de la fiscalité auxquelles sont soumis les professionnels entraînent une diminution conséquente du niveau de marge des professionnels. La concurrence exacerbée du secteur nuit aux indépendants qui disposent de marges de manœuvre moins aisées que les leaders du secteur en matière tarifaire. Ainsi, les défaillances d'entreprises du secteur se multiplient.

• La qualité de la gestion

Une gestion défaillante (facturation, suivi des règlements, gestion du personnel et des plannings, entretien des véhicules, normes de sécurité...) entraîne d'importantes difficultés.

• Les difficultés de recrutement

La profession souffre d'une mauvaise image en raison de conditions de travail difficiles (amplitudes horaires, temps d'attente, pression des contrôles, manutention, etc.). Les entreprises peinent donc à recruter.

Dans ce contexte, les professionnels qui réussissent le mieux font preuve de dynamisme commercial, de prudence dans leur stratégie de développement et d'une grande rigueur de gestion. Il est important notamment de stabiliser l'entreprise après chaque phase de croissance (nouveau véhicule, embauche de personnel, etc.) en évitant de précipiter les étapes.

TAUX DE SURVIE AU-DELÀ DES 5 PREMIÈRES ANNÉES	Transport et entreposage	69,0 % ⁽¹⁾
	Moyenne tous secteurs	60,4 %

⁽¹⁾ Source : Insee, Taux de Survie à 5 ans pour la génération 2010.

Les principales organisations professionnelles

FNTR

Fédération Nationale des Transports Routiers
Immeuble Le Cardinet
8 rue Bernard Buffet - 75017 Paris
Tel : 01 44 29 04 29
<http://www.fntr.fr>

CNR

Comité National Routier
8 Villa Bosquet 75007 Paris
01 53 59 12 72
<http://www.cnr.fr>