

En quelques années, le secteur du transport a considérablement évolué. Désormais, les transporteurs sont aussi des logisticiens. Ils entrent dans le cycle de production des entreprises, organisent, préparent les commandes, les stockent et approvisionnent les clients. Pour ce faire, on érige partout en France des entrepôts. En Alsace, moins qu'ailleurs. Explication avec six professionnels des transports, de la logistique et de l'immobilier lié à la logistique.

LA LOGISTIQUE

Un atout pour l'Alsace

► FORMATION Bac pro logistique Premier bilan positif

À la demande des entreprises de transport et logistique alsaciennes, le CFA Émile Mathis à Schiltigheim a mis en place une formation bac pro logistique en septembre 2002.

Cette initiative a donné un nouvel élan à la formation : 11 entreprises alsaciennes ont recruté 13 jeunes titulaires du CAP/BEP pour les mener au bac pro logistique par l'acquisition des compétences nécessaires à ce métier d'avenir. Les enseignants ont tiré un premier bilan très satisfaisant de l'implication des jeunes.

Pour anticiper la mise en place des moyens pour la prochaine rentrée, les entreprises intéressées par cette formation et désireuses de recruter un jeune peuvent se faire connaître auprès de la CCI.

[Contact CCI]
Philippe Anderhalt, 03 88 43 08 63
p.anderhalt@strasbourg.cci.fr

Le DU en management de systèmes logistiques

Proposé par l'IECS en partenariat avec l'ENSAIS, cette formation continue (2 jours de cours tous les 15 jours) permet d'appréhender la globalité de la fonction logistique, de connaître les principaux outils professionnels de la fonction, de savoir gérer les projets d'intégration dans chaque domaine de la logistique.

Inscriptions en septembre, début de la formation en janvier.

[Contact IECS] 03 90 41 42 52

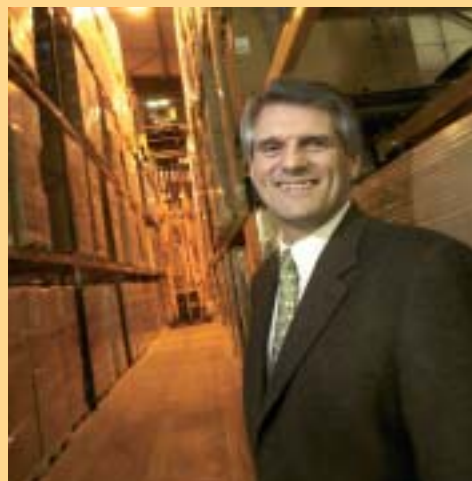
► **PASCAL CARRIER.** L'activité de transport consiste à transporter une marchandise d'un point A vers un point B. Celle de commissionnaire consiste à revendre ou à racheter le transport à d'autres transporteurs. C'est essentiellement lié à la forte saisonnalité de notre métier. Nous n'avons pas toujours les capacités pour réaliser en propre tous les transports.

Les transporteurs français ne sont plus compétitifs

► **PASCAL CARRIER.** Nous ne parvenons plus à nous placer sur le marché international. Les coûts salariaux sont proportionnellement les plus élevés d'Europe, 5 à 15 % au-dessus du prix du marché. En France, la part du salaire compte pour 43 % (frais de route compris) dans le prix du transport. À cela s'ajoute, chez nous, une réglementation spécifique. Tous les pays européens, sauf la France, rémunèrent leurs chauffeurs pour leurs heures de conduite. Nous payons aussi les heures d'attente. Cela représente au moins 40 % du total de leurs horaires.

De plus, en Alsace, nous faisons face actuellement au marasme économique de l'Allemagne, ce qui fait que les Allemands nous prennent des parts de marché.

► **GABRIEL HESTROFFER.** Notre entreprise a quelques spécificités. Notre premier marché se situe sur l'axe franco-allemand. Nous avons 36 agences en France et 8 en Allemagne. Le groupe Heppner est également représenté dans le monde au travers de ses 7 délégations commerciales (Asie, Amérique du Nord, Amérique du Sud). Mais, avant de nous installer, nous procédons par partenariat. Nous nous associons avec des entreprises régionales. Si personne ne nous satisfait sur le secteur, tant du point de vue du prix que de celui de la qualité, alors, nous ouvrons une agence. Autre spécificité, nous



► PASCAL CARRIER

Président directeur général de Feidt transports et logistique (Molsheim)

► CA 2002 : 10 M €

n'avons pas de véhicules, mis à part quelques semi-remorques qui circulent dans la région. Nous faisons appel à des sous-traitants qui gèrent des flottes de véhicules. Nous voulons être avant tout un organisateur de transport, une société qui propose des solutions de transport et de logistique à ses clients : essentiellement des industriels et des grandes surfaces.

La logistique en quête de valeur ajoutée

► **GABRIEL HESTROFFER.** Nos clients raisonnent comme nous. Ils se recentrent sur leur cœur de métier. Résultat, ils nous délèguent de plus en plus de logistique, avec beaucoup de valeur ajoutée. À titre d'exemple, nous allons jusqu'à programmer pour le compte d'un client des



GABRIEL HESTROFFER

Directeur de l'agence de Strasbourg, du groupe Heppner, transport et logistique

- 1 850 salariés dans le groupe
- CA 2002 : 309 M €
- Dernière entreprise de transport familiale en France

cartes mères vierges. Nous les intégrons ensuite dans les standards et en assurons le transport. À côté de cela, nous gérons également pour lui tout le service après-vente. Le métier de logisticien demande un savoir-faire de plus en plus pointu. C'est ce qui nous apporte de la valeur ajoutée.

► **YVES JAKUBOWICZ.** La tendance à l'externalisation est aussi la conséquence des réglementations draconiennes auxquelles sont soumis les bâtiments logistiques. En France, de nombreux bâtiments, occupés jusqu'ici, ne sont plus aux normes. Les clients préfèrent sous-traiter cette partie logistique plutôt que de construire ou de mettre aux normes leur entrepôt. Les obligations sont nombreuses et contraignantes. Il faut installer des murs coupe-feu, des évacuations de fumée, etc.

► **YVES NOBLET.** C'est un surcoût énorme. Autrefois les entrepôts classiques se louaient 30 € HT/m²/an, aujourd'hui c'est entre 43 et 46 € HT/m²/an, soit 50 % de plus qu'avant.

En Alsace, les terrains sont rares et chers

► **YVES JAKUBOWICZ.** Nous sommes une sorte de baromètre. Quand les entreprises vont bien, nous nous portons bien. Nous pouvons donc confirmer le ralenti de l'activité économique, et ce, depuis mars 2001, donc avant le 11 septembre. Il y a eu un ralentissement sur la prise de m², l'an dernier. Localement, c'est-à-dire dans un rayon de 30 ou 40 km autour de Strasbourg, il s'est placé 25 000 m². Ce

chiffre n'inclut pas le cas des entreprises qui ont construit un entrepôt, sur leur propre terrain.

► **YVES JAKUBOWICZ.** En Alsace, le terrain est rare et quand il y en a, il est cher. En réalité, nous avons peu de sites logistiques en Alsace. Il y en a un au Port du Rhin. Un autre de 32 000 m² est prévu à Mommenheim, au Nord de Strasbourg. Un autre encore est à l'étude, à Kogenheim. Il s'agirait de 200 000 m² d'entrepôts. Une chose est sûre. Aujourd'hui, si on cherche un entrepôt rapidement, il n'y a pas grand chose de disponible. On peut trouver au mieux dans les six mois. Quelque 30 000 m² sont encore constructibles, les permis sont déposés.

La volonté politique d'accueillir de la logistique, en question

► **YVES JAKUBOWICZ.** Les élus interviennent dans la décision d'accueillir ou non un site logistique sur un terrain.

► **YVES NOBLET.** Ce n'est pas tant le lieu qui importe, que de savoir, s'ils ont ou non, la volonté d'accueillir en Alsace, une activité logistique. Il est temps que nous, professionnels, le sachions. À Kogenheim par exemple, le site est géographiquement très bien placé. Il est

L'OFFRE-PRODUITS DE LA CCI

FORMATION EXPORT

LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Pour mieux comprendre l'utilisation de la déclaration d'échange des biens (DEB), la réglementation de la TVA intracommunautaire et son incidence sur les différentes formes d'échanges de biens et de services.

Assurée par un ingénieur conseil, cette formation se déroule sur deux journées.

Tarif : 565 € HT par participant. Une réduction de 10 % est accordée aux adhérents du WTC.

[Contact CCI]

Marie-France Steglé, 03 88 76 42 17
mf.stegle@strasbourg.cci.fr



LE POINT ECO

**Annonces
cet espace vous
est réservé !**

PERFORMANCE MEDIA

Contactez Nathalie Bohl
Tel. 03 88 78 47 73
Fax. 03 88 78 87 50
n.bohl@performance-media.fr



► **YVES NOBLET**

Directeur associé région Est de Atis Real Auguste-Thouard (Strasbourg)

► 1 800 salariés

► CA 2002 : 102 M € en France et 300 M € en Europe

entre les deux départements, sur les flux de transports. Mais le projet traîne, car les élus craignent la nuisance des camions. Il est vrai que 200 000 m² d'entrepôts correspondent à l'arrivée d'un camion toutes les 4 à 5 minutes. Mais, ces considérations sont propres à notre région. La preuve : en 2001, se sont vendus ou loués en Ile-de-France 550 000 m² de logistique et en 2002, 833 000 m². C'est une augmentation de 50 %, malgré la situation économique. Sur l'ensemble des régions françaises, un million de m² de logistique s'est commercialisé en 2001. En 2002, on est passé un peu en dessous du million. Le marché profite à l'Ile-de-France et à toutes les régions qui sont à deux ou trois heures d'elle, car ce sont ces zones-là qui alimentent la plus grosse part de la consommation française.

► **GABRIEL HESTROFFER.** L'Alsace a encore un certain nombre d'atouts. Nous sommes au cœur de la zone la plus peuplée et la plus riche d'Europe. Donc, y installer de la logistique n'est pas ahurissant.

La position frontalière : un atout sous-exploité

► **CLAUDE GENG.** Notre position frontalière est un atout sous-exploité par les logisticiens. Beaucoup d'entreprises logistiques travaillent pour le compte d'industriels locaux. Mais certaines d'entre elles ont aussi une activité avec les Allemands. Ce marché existe mais est sous-estimé.

► **PASCAL CARRIER.** Je représente en Alsace l'association française pour la logistique (Aslog). Nous avons, avec la CCI, tenté de sensibiliser les pouvoirs politiques à l'intégration de la logistique en Alsace. C'est très difficile pour plusieurs raisons. L'Alsace est une des régions les plus riches de France, avec un taux de chômage plus faible qu'ailleurs. Nous possédons très peu de foncier et les élus restent persuadés que les logisticiens sont des gens qui prennent beaucoup de m², génèrent peu d'emplois et produisent des nuisances. C'est bien sûr contradictoire avec les exigences des consommateurs, qui veulent tout et tout de suite, sans s'interroger du comment, ni par où passent les marchandises.

L'alternative du fer-routage

► **GABRIEL HESTROFFER.** Au-delà de 300 km de distance, mettre un camion sur la route est un non-sens économique car cela coûte très cher en matériel, en carburant, en chauffeur et en péage. Une des solutions est effectivement de mettre la semi-remorque sur le train. Le seul souci, c'est notre tractionnaire : la SNCF. Tant qu'il n'y aura pas de volonté politique qui se traduira par des moyens économiques, le fer-routage ne sera pas d'actualité. Pourtant, ce serait possible. La France est le plus grand pays d'Europe et possède encore de nombreuses zones désertes. Il serait temps d'y penser, car le trafic routier augmente de 8 à 10 % par an.

► **PASCAL CARRIER.** Le fer-routage diminue les risques, est plus fiable pour le respect des délais, mais la SNCF manque de réactivité et de flexibilité. Quand on met une semi-remorque sur le train, elle arrive à temps, mais personne n'est présent pour décharger à l'arrivée. Le tractionnaire n'est pas performant. D'autre part, il faudrait doubler les rails pour faire circuler tous les trains.

L'utilisation du fer-routage aujourd'hui dépend du client. S'il s'agit de transporter un produit à faible valeur ajoutée, sans urgence, et qu'en plus l'entreprise est attachée à une image écolo, le train est la meilleure solution. En revanche, s'il s'agit d'affréter un stock à forte valeur ajoutée, dans un délai court, le fer ne convient pas.

L'Alsace, région de transit

► **YVES NOBLET.** Nos flux de marchandises sont différents : européens et plus internationaux. L'Alsace est une région de transit. D'autre part, ceux qui ne veulent pas s'installer en Alsace vont en Lorraine.

Pour ce qui concerne nos handicaps : à part le coût du terrain, ils sont davantage d'ordre national que local. Ce sont les 35 h, l'application des normes européennes et l'augmentation de 30 % du prix des assurances depuis le 11 septembre.

Strasbourg, difficile d'accès

► **GABRIEL HESTROFFER.** L'installation logistique coûte le même prix partout en France. L'Américain Millipore a choisi d'implanter son entrepôt mondial au Port du Rhin. Il ferme peu à peu toutes ses antennes dans le monde et travaille ici, tous les jours de l'année. Les économies faites avec ces fermetures compenseront largement la localisation strasbourgeoise. C'est un choix stratégique.

L'ennui, c'est notre proximité avec le Rhin, et le traverser n'est pas chose facile. Le deuxième pont n'offre pas le délestage que l'on attendait. Nous sommes aussi gênés par nos infrastructures routières et autoroutières. L'A35 est tous les jours saturée. Strasbourg est difficile d'accès, que l'on vienne du nord ou du sud. Il va nous falloir chercher des sites plus loin.

► **CLAUDE GENG.** Le développement de la logistique s'observe dans notre région depuis cinq ou six ans. Ce phénomène est lié aux mouvements d'externalisation des entreprises et va se poursuivre. Ce secteur est en plein essor, mais notre région n'en profite



► **YVES JAKUBOWICZ**

Directeur associé de DTZ Jean Thouard (Strasbourg), conseil international en immobilier d'entreprise

► 6 600 salariés dans le monde, 2 200 en Europe, 140 en France

► CA 2002 : 28 M € en France et 330 M € en Europe

pas pleinement. Les grands opérateurs comme Parcolog, Prologis, Distripôle/PRD et Geprim développent des centres logistiques partout en France, et sont absents en Alsace. Il est vrai que nous trouvons difficilement les 50 ha de terrain qu'ils demandent !

Nous observons aussi la frilosité des autres opérateurs qui ne se lancent plus, aujourd'hui comme hier, dans la construction d'entrepôts en blanc. C'est lié à la conjoncture. Il y a antinomie entre les exigences des financiers et le manque de visibilité des utilisateurs d'entrepôts. Les premiers veulent des engagements à long terme. Les autres agissent à

court terme. Cette absence de création de plates-formes n'incite pas les transporteurs d'autres régions de France à venir s'installer en Alsace.

Des bâtiments avec beaucoup de valeur ajoutée

► **YVES NOBLET.** Beaucoup de gens sont restés sur la vieille image du métier de transporteur. Or, ces bâtiments offrent beaucoup de valeur ajoutée. Aujourd'hui, un logisticien entre dans le cycle de production de l'entreprise. Et cette tendance va se développer de

plus en plus. Le reste dépend des politiques qui décident de l'aménagement du territoire. Proposer un parc avec des services, sécurisé et facile d'accès serait une bonne chose.

► **GABRIEL HESTROFFER.** Nous en avons une belle illustration. Eurofrêt est un succès. C'est un projet qui date de 1986 et qui est né d'une volonté politique.

► **CLAUDE GENG.** Dire que la logistique n'est pas pourvoyeuse d'emploi est faux. CEPL, installé à Landersheim, prend en charge toute la logistique d'Adidas. Ce logisticien a recruté 125 salariés permanents pour cette mission,

TRANSPORT ET LOGISTIQUE EN ALSACE

EN QUELQUES CHIFFRES

→ Le transport routier représente 1 086 entreprises, dont 643 dans le Bas-Rhin. Elles emploient 17 768 salariés soit 2,15 % de la population active régionale.

→ De 2001 à 2002, les tonnages échangés par la route entre l'Alsace et la France ont baissé de 11,7 %. Entre l'Alsace et l'étranger, la baisse était de 4,7 %.

→ 92 % des tonnages de marchandises transportés en Alsace ont transité par la route. 85 % du trafic enregistré sur les routes alsaciennes concernent la desserte locale.

(Sources : Union régionale des transports d'Alsace et Observatoire régional des transports d'Alsace, 2001)

LE POINT ECO

**Annonces
cet espace vous
est réservé !**

**PERFORMANCE
MEDIA**

Contactez Nathalie Bohl
Tél. 03 88 78 47 73
Fax. 03 88 78 87 50
n.bohl@performance-media.fr



► **CLAUDE GENG**

Directeur général de Rive Gauche Insignia Bourdais (Strasbourg), conseil en immobilier d'entreprise

- 8 600 personnes dans le monde, 450 en France dont 22 à Strasbourg
- CA 2002 : 1,448 M €

► **LA LOGISTIQUE**

Nouvel enjeu pour les PME

«L'ACFCI souhaite étoffer l'offre de formation logistique des CCI à destination des PME», annonce la Lettre du développement local dans son édition de janvier-février 2003.

Le poids de la filière logistique dépasse aujourd'hui largement celui du seul secteur des transports. La maîtrise de la chaîne logistique est devenue un indéniable facteur de compétitivité pour les entreprises. Son objectif-clé est l'adaptation aux besoins du client. Elle se traduit désormais par une gestion optimale des flux d'information qui accompagnent les flux physiques.

Avec le recentrage des grandes entreprises sur leur cœur de métier, les PME se voient de plus en plus concernées par ce mouvement. «Malheureusement, on constate une inquiétante absence de culture logistique dans les PME françaises qui n'ont pas toujours à leur disposition les moyens et les compétences nécessaires pour initier cette démarche», regrette la revue. ■

[Contact ACFCI] 01 40 69 37 77

et dans les périodes de pointes, il emploie jusqu'à 250 personnes.

► **YVES JAKUBOWICZ.** Il ne faut jamais oublier que si nous ne satisfaisons pas les industriels en matière de logistique, ils partiront ailleurs. Car ils ont besoin d'avoir à proximité de leur lieu de production de quoi stocker leurs matières premières et leurs produits finis. Ils ont également besoin de transporteurs.

► **PASCAL CARRIER.** Dans ce sens, il faudrait que les communes cessent de refuser de nous vendre, à nous transporteurs, des terrains pour entreposer nos camions. La pollution et la gêne qu'elles craignent et refusent se retrouvent sur les places de villages. Faute de parkings : nous disons à nos routiers de rentrer chez eux avec le camion !

Quel avenir pour la profession

► **CLAUDE GENG.** L'évolution des métiers de la logistique a une incidence directe sur l'immobilier qu'utilisent les transporteurs et les logisticiens. Nous avons vécu trois années exceptionnelles avec des locaux entièrement occupés. Courant 2003, 60 000 m² d'entrepôts seront disponibles, dont 1/3 d'obsoletes. Que vont devenir désormais tous ces bâtiments ? Nous avons l'exemple des locaux de l'ancienne chaîne de production de Joustra à Illkirch, transformés en plate-forme logistique.

La valeur du foncier n'est pas suffisante pour justifier des démolitions. La seule solution sera sans doute de mettre aux normes ces entrepôts et de les louer à des coûts intéressants : inférieur de 15 € le m² par rapport au neuf, pour attirer d'autres types de clients.

► **PASCAL CARRIER.** Nos professions ont de l'avenir. Nous sommes en train de connaître ce que l'industrie a connu : la rationalisation. Mais dire comment nos métiers évolueront est difficile. Vu les normes draconiennes auxquelles nous sommes soumis, l'avenir ne sera pas forcément de construire des bâtiments.

► **GABRIEL HESTROFFER.** Notre métier a plus évolué ces trois dernières années que dans les cinquante dernières. Nous venons d'assister à des concentrations incroyables d'entreprises publiques. C'est une grande surprise. Je parle de la Poste hollandaise, allemande, anglaise, et maintenant française. Tous ces monstres sont en train de se mettre en place. Ces regroupements ne sont pas terminés. Nous allons maintenant assister à une période de rationalisation.

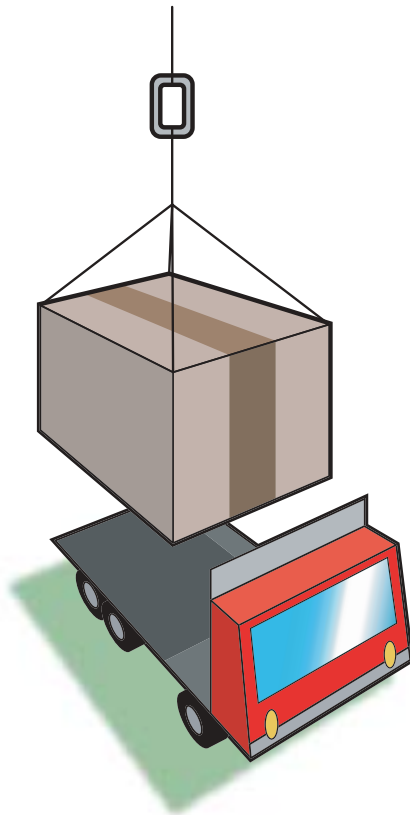
► **YVES NOBLET.** Il y aura donc également une concentration de plates-formes logistiques gérées par des spécialistes.

► **GABRIEL HESTROFFER.** Je pense, qu'à côté de ces monstres, il y aura toujours de la place pour des petites et moyennes structures.

Autre fait surprenant : le marché vers l'international se développe énormément, car nos clients délocalisent de plus en plus. Ils ont commencé du côté de l'Asie du Sud-Est, maintenant vient de s'ouvrir un marché de production avec une main d'œuvre très qualifiée et moins chère : c'est l'Europe de l'Est. L'an prochain, dix pays de cette zone seront intégrés à l'Union. Il n'y aura plus de frontière. Le dernier verrou des opérations douanières va sauter. Cela va encore accélérer la sous-traitance. Mais attention, ces pays ne sont pas confrontés aux mêmes contraintes sociales que nous.

► **YVES NOBLET.** La question sera plutôt : qu'est-ce que le client veut bien payer ?

► **GABRIEL HESTROFFER.** C'est une des raisons pour lesquelles il faut absolument cibler dans sa démarche commerciale une prestation à très forte valeur ajoutée. Il faut innover sans cesse. Or, pour ce type de travail, on demande des gens très qualifiés. On remarque d'ailleurs une stagnation de la demande dans les métiers de base comme celui de chauffeurs routiers. ■



LA LOGISTIQUE EN ALLEMAGNE ET SES MÉTIERS D'AVENIR

Le transport de papy est mort, vive la logistique !

Les transporteurs d'autrefois sont devenus les prestataires de service incontournables d'aujourd'hui. Si tout d'abord ce changement n'a pas été perçu de manière fondamentale par le public, pour les Allemands, une économie tournée vers le succès n'est actuellement plus envisageable sans la logistique. La globalisation, l'ouverture des marchés à l'Est et la délocalisation d'industries et de commerces ont déclenché un véritable boom de la logistique.

Faire carrière dans la logistique, c'est possible

Le manque de postes et le chômage n'ont pas cours dans la logistique en Allemagne. Ce secteur offre une large palette aux intéressés. En effet, un personnel qualifié, amené à utiliser les nouvelles technologies, est appelé à planifier, orienter et contrôler le flux des marchandises et des informations. Les jeunes candidats en début de carrière ont de bonnes chances de pouvoir être rapidement intégrés et d'évoluer dans ce secteur. Sachant qu'il existe bien des chemins pour arriver à leur objectif.

Passage obligé : l'apprentissage

Devenir commercial dans le domaine du transport en Allemagne, passe par un apprentissage de trois ans en alternance à l'école et en entreprise. Aujourd'hui, plus de 13 700 jeunes Allemands effectuent cette formation. Il ne s'agit plus d'organiser le transport d'une marchandise d'un point A vers un point B, mais de participer à la conception et à la réalisation de concepts logistiques peaufinés, pour que les chaînes de montage ne tournent jamais à vide, que les rayons des supermarchés soient toujours remplis et que le particulier trouve ses produits habituels. Le commercial en tant que logisticien pour l'industrie et le commerce organise le flux des marchandises, de l'approvisionnement jusqu'au consommateur. Qualités requises pour aborder ce métier en

toute sérénité : l'organisation, les langues, le contact facile et l'esprit d'équipe. Après cet apprentissage, il existe toute une gamme de formations pour se spécialiser et devenir expert en transport, manager en logistique ou gestionnaire.

Magasinier déconseillé aux désordonnés

Dans un entrepôt ou dans un centre logistique, l'ordre est indispensable et a même une incidence dans le jeu de la concurrence. Le personnel est responsable du contrôle de qualité, du stockage, de l'inventaire et des techniques d'emballage. Il saisit les données, connaît les normes de sécurité, de l'environnement et sait comment manipuler des marchandises dangereuses ou des matières premières problématiques. En Allemagne, trois ans de pratique du métier sont demandés, après un certificat de fin d'études et la formation de magasinier. Dans cette spécialité, il est également possible d'évoluer vers des postes à haute responsabilité.

Apprentissage + études

Différentes villes en Allemagne comme Lörrach, Mannheim ou Berlin proposent une combinaison entre un apprentissage et des études de «transport et logistique». Au bout de trois ans, les stagiaires deviennent des gestionnaires diplômés. Au programme de ces études : maîtrise du savoir-faire spécifique à la branche, calcul des coûts et presta-

tions, marketing, contrôle, informatique, technique de management et langues étrangères.

Les entreprises allemandes ont besoin de sang neuf dans leurs équipes dirigeantes ; une fois leur diplôme en poche, les futurs gestionnaires peuvent se lancer dans une belle carrière.

Recherche logisticien diplômé

Les apprentissages et les études spécifiques à la logistique sont de plus en plus répandus en Allemagne. L'ordre et l'organisation sont autant de vertus appréciées chez nos voisins. C'est désormais sur ses bienfaits que le pays mise son essor économique. Une bonne gestion, une méthode appliquée et un contrôle garanti sont les ingrédients de la nouvelle recette du tout logistique. Quant au jeune candidat désireux de faire carrière en Allemagne, quel que soit le chemin qu'il choisit, la clé de son succès dépendra de son engagement, de ses ambitions et des moyens qu'il mettra en œuvre pour y arriver. Alors pourquoi ne pas y tenter sa chance ? ■

DANS UN CONTEXTE DE CRISE ÉCONOMIQUE

Le routier tire son épingle du jeu

En 2001, le ralentissement de l'activité économique a particulièrement pesé sur le transport de marchandises qui ne progresse globalement que de 0,6 % (contre 3 % en 2000). Dans ce contexte, le transport routier de marchandises (TRM) a tiré son épingle du jeu, contrairement aux autres modes (fluvial, ferroviaire et aérien), pour connaître une reprise grâce à la baisse du prix des carburants. Mesuré en tonnes/kilomètres, le TRM sous pavillon français a connu un taux de croissance de 2,7 % en dépit d'un repli prononcé sur l'international.

Création d'entreprises à la baisse

Le TRM représente 45 % de l'ensemble du secteur des transports avec une nette prédominance de sociétés de petite taille. Le nombre des créations

d'entreprises a baissé de 4,3 % pour atteindre 6 766 en 2001. Cette baisse est imputable au ralentissement de la croissance et à l'impact réglementaire visant à assurer leur capacité financière.

Au chapitre des défaillances, on a enregistré 1 244 disparitions en 2001 affectant d'abord les PME opérant dans les transports interurbains. Rapporté au nombre total d'entreprises du secteur, 3 % des PME ont disparu, contre 1,9 % pour le reste du secteur.

Emploi salarié : + 1,9 %

En 2000, le nombre de salariés des TRM était de 300 000 équivalents plein temps et de 116 000 dans la manutention, l'entreposage et la gestion d'infrastructures. L'emploi salarié a augmenté de 1,9 % dans les TRM et de 4,1 % dans les services auxiliaires (messagerie,

manutention, entreposage, etc.). Dans les effectifs des TRM, les jeunes dominent (22 %), mais les femmes sont sous-représentées : 11 %. Le travail intérimaire représente quelque 40 500 équivalents plein temps (globalement 4 % des effectifs) essentiellement dans les TRM et les services auxiliaires.

En bref

- La durée du travail des chauffeurs routiers est en moyenne de 49,6 heures pour 5 jours de travail.
- Fin 2001 on dénombrait 62 000 demandeurs d'emploi issus du secteur et 64 000 personnes étaient à la recherche d'un emploi de conducteur.
- Dans l'industrie et le commerce, on constate un fort mouvement d'externalisation de l'activité transport avec une

baisse des effectifs de 22 % et 14 %. Entre 1990 et 2001, le nombre de conducteurs de poids lourds du compte propre a diminué de 34 000 (-12 %) au profit du compte d'autrui.

- Les prix des transports terrestres ont progressé de plus de 4 %. La progression des prix a été moindre pour l'entreposage (+0,5 %).
- La croissance de la valeur ajoutée de la branche transport dépasse globalement 6 % en valeur.
- Le recours aux différents modes de transport diffère selon les produits acheminés : les filières automobile, des biens d'équipement et de consommation et des énergies font moins appel au transport routier tandis que les produits agricoles et agro-alimentaires utilisent plus souvent la route. ■

Sources : 39^e rapport de la commission des comptes de transport de la nation.

LE POINT ECO

**Annonces
cet espace vous
est réservé !**

**PERFORMANCE
MEDIA**

Contactez Nathalie Bohl
Tel. 03 88 78 47 73
Fax. 03 88 78 87 50
n.bohl@performance-media.fr