

ANALYSE DE LA FILIÈRE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Mai 2023

1. Décryptage de la filière.....	2		
1.1 Introduction	2		
1.2 Principales caractéristiques du marché.....	3		
1.3 Description du TRM (Transport Routier de Marchandises)	4		
1.4 Structure de coûts transport routier.....	5		
1.5 Analyse SWOT	6		
1.6 Zoom sur les opportunités d'investissement	7		
1.7 Transport maritime	8		
1.8 Transport ferroviaire	9		
1.9 Transport aérien	10		
1.10 Thématiques à débattre à destination des commerciaux.....	11		
2. ESG	12		
2.1 Sujets matériels et concepts clés.....	12		
2.2 Adaptation et atténuation des émissions	13		
2.3 Gestion responsable de la chaîne d'approvisionnement.....	14		
2.4 Pratiques professionnelles et santé et sécurité des employés.....	15		
2.5 Thématiques à débattre à destination des commerciaux (ESG).....	16		
3. Glossaire	17		



DÉFINITION

Le transport de marchandises peut être défini comme le déplacement d'un point à un autre de marchandises de toute nature, que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne.

Au cours des dernières années, le secteur des transports a subi plusieurs chocs de grande amplitude. Au niveau européen, le dumping social dans le transport routier de marchandises continue à être un véritable casse-tête. Ce système de fraude aux lois sociales, à la TVA, à l'immatriculation des véhicules, au carburant, aux faux documents etc. bénéficie avant tout aux grands établissements donneurs d'ordre plus qu'à leur pays d'origine, souvent eux-mêmes concurrencés par des pays hors UE.

La crise du Covid-19 avec ses confinements successifs ou encore le conflit Ukraine-Russie ont également découlé sur de nombreuses perturbations économiques : crise énergétique, inflation etc.

Il est possible d'estimer la taille du marché de **transport de marchandises** à environ **200 milliards d'euros pour l'année 2021** en France. La **croissance** du secteur est relativement soutenue puisque qu'elle dépasse les **2,2% en moyenne chaque année**, et ce, depuis 2011. Au total, le secteur du transport de marchandises en France emploie **1,4 million de salariés** et représente **10% du produit national brut**.

Le secteur du transport de marchandises est fortement concurrentiel puisque la quasi-intégralité des entreprises présentes sur le secteur sont des **microentreprises** (moins de 10 personnes, avec un chiffre d'affaires ou un total bilan n'excédant pas 2,0 MEUR, selon l'INSEE). En revanche, plus de trois-quarts du chiffre d'affaires est généré par les **grandes entreprises et les ETI** (entreprise de taille intermédiaire) en 2017. Environ 1 650 entreprises réalisent plus de 60% du chiffre d'affaires du secteur.

RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT SELON LEUR TAILLE

FRANCE, 2017, %



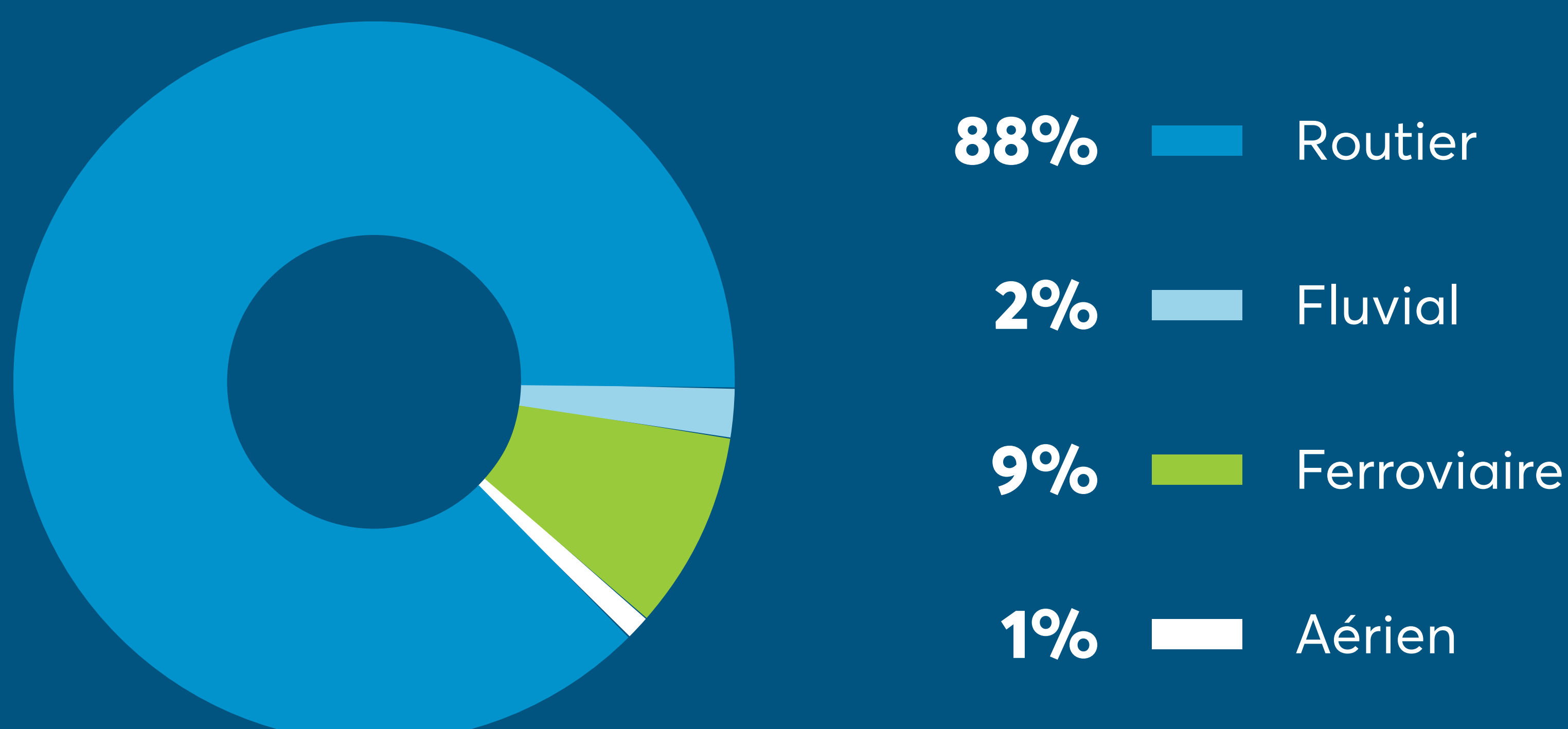
Le **transport pour compte d'autrui** a représenté 87% du trafic national en 2020 et demeure le mode dominant. L'**externalisation** de la prestation de transport reste la norme pour les entreprises : dans le but de minimiser leurs coûts et de se décharger d'opérations dont la complexité est croissante, les chargeurs confient le transport de leurs marchandises à des opérateurs extérieurs spécialisés (matières dangereuses, produits surgelés, etc.).

Parmi les principales spécialités du secteur, on peut citer : le transport de lots complets et partiels, le groupage et distribution, le transport sous température dirigée pour les produits frais ou surgelés, le transport vrac solide ou liquide, le transport de matières dangereuses (produits chimiques et pétroliers notamment), le transport exceptionnel (produits lourds ou hors gabarit), l'acheminement de conteneurs, le transport de véhicules, le transport combiné rail-route, l'acheminement de déchets, etc. En termes de marchandises, ce sont les produits manufacturés qui sont les plus transportés en France. Ils représentent environ un tiers du transport total.

En France, l'essentiel de l'activité est capté par le **transport routier (89% en 2021)**. À l'horizon 2030, ce dernier devrait croître de +8%.

RÉPARTITION DU VOLUME DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR MODE DE TRANSPORT

FRANCE, 2021, %

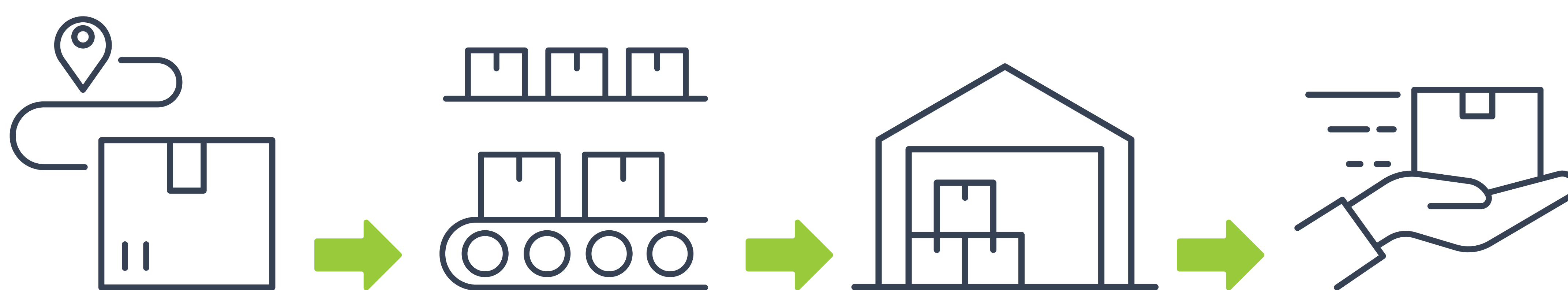


Le transport de marchandises par voie terrestre est généralement **fragmenté**, et seule une minorité d'entreprises réalise une grande partie du chiffre d'affaires. Cette forte concurrence entre les entreprises est renforcée par les charges importantes liées à l'activité, avec un **taux de marge de seulement 13,4%**.

Entre 2015 et 2022, le chiffre d'affaires du transport routier de fret a augmenté d'environ **44,5%**, et, plus précisément de :

- 38,2% pour le fret interurbain (entre plusieurs villes, régions ou pays)
- 37,5% pour le fret de proximité (déplacements de courte durée), après avoir eu un pic à 53,1% en 2021

Le transport fait partie d'une chaîne de valeur plus globale, qui est celle de la **logistique**. La livraison (et gestion des retours) est la dernière étape de cette chaîne, et doit garantir que le produit arrive en bon état et dans les délais stipulés chez le client.



APPROVISIONNEMENT

Obtention de la matière première nécessaire et tous les process la concernant

FABRICATION

Transformation des matières premières en produits de la vente finale

STOCKAGE

Stockage, organisation de transport et distribution des produits

LIVRAISON

Le produit arrive chez le client final depuis le point de vente ou directement depuis l'entrepôt

Pour plus d'informations sur les différentes entreprises évoluant sur ce segment de marché, veuillez vous référer à la matrice sectorielle.

En plus du régime fiscal général, les transporteurs routiers sont soumis à un nombre d'impôts spécifiques à leur profession :

- Taxe sur les carburants
- Taxe différentielle (vignettes)
- Taxe à l'essieu etc.



En 2022 en France, le coût du personnel de conduite était le poste de dépenses n°1, devant le carburant (pour un véhicule roulant au gazole en longue distance). Cette tendance devrait néanmoins s'inverser dès 2023, et pour les véhicules roulant au GNL (gaz naturel liquéfié), c'est déjà le cas en 2022.

CHARGES VARIABLES (par km parcouru)

- Carburant
- Pneumatiques
- Entretien et réparations
- Péages

CHARGES FIXES

- Coût de détention du véhicule
- Assurances
- Taxes
- Salaires

Il semble intéressant de se pencher sur une analyse SWOT du TRM afin de comprendre les dynamiques qui le traversent :

Forces

- La **compétitivité** qui caractérise le marché permet d'obtenir des prix compétitifs
- **Demande** et **croissance** assurées : le transport par route a connu une croissance ininterrompue ces dernières années
- Le **dernier kilomètre** se fait toujours par la route (flexibilité)

Faiblesses

- La **sous-traitance** en cascade fragilise l'offre
- Problèmes de **coûts fixes**, de **marges** restreintes et de **pics d'activité**

Opportunités

- Le **e-commerce** avec une augmentation spectaculaire des volumes d'expédition depuis la pandémie. C'est le segment de la demande le plus actif actuellement, avec une croissance annuelle moyenne de 12,9%
- **Allier plusieurs services** à la fois, tel que le transport et la logistique, afin de pouvoir dégager des marges plus importantes
- Nouveau segment porteur : la **collecte des données du transport en temps réel** qui est devenue un avantage compétitif. Plusieurs start-ups se sont ainsi spécialisées dans cette activité et y ont rapidement pris leur place

Menaces

- **Stagflation** : contraction de stagnation et inflation, ce phénomène était notamment marqué au cours du second semestre 2022, démarrant dès 2020 à cause de la pandémie, et exacerbé par le conflit entre l'Ukraine et la Russie
- **Explosion du coût de l'énergie** : pression sur les prix entraînée par l'invasion en Ukraine, avec des restrictions sur l'approvisionnement en pétrole et en gaz des pays européens
- **Inflation des salaires**, avec un pouvoir de négociation accru de la part des conducteurs en raison de la pénurie de main-d'œuvre : en France, en moyenne annuelle, les coûts salariaux du personnel de conduite (salaires + charges, hors indemnités de déplacement) ont augmenté de 7,7% en longue distance et de 7,5% en régional en 2022, par rapport à 2021. En 2023, ils devraient encore respectivement grimper de 12,7% et 12,6%
- **Demande déclinante**, notamment de la part de l'industrie automobile, traditionnellement grande pourvoyeuse de flux de transport routier en France et en Europe
- La **consolidation du marché**, puisque les moyennes et grandes entreprises se développent au détriment des micro-entreprises, car l'activité à faible marge est soumise à une forte pression concurrentielle, et se caractérise par des coûts fixes élevés etc
- La **concurrence étrangère** émanant d'entreprises d'autres pavillons européens, sur les trajets internationaux mais également sur le marché domestique, via le cabotage, et le détachement de salariés dans l'UE
- La concurrence des **autres modes de transport** : les professionnels du TRM font face à une concurrence élargie, émanant notamment d'opérateurs issus des secteurs connexes de la messagerie et de la logistique en raison de l'évolution de la supply chain (trajets en milieu urbain, livraison palettisée etc.) et de l'intégration croissante dans le secteur. L'essor du transport léger (véhicules de moins de 7,5t de PTAC) constitue également une menace

De plus en plus, les fonds d'investissement entrent au capital d'entreprises de TRM, niche de marché longtemps considérée comme peu lucrative, avec une certaine appétence pour les ETI, davantage que pour les PME. Un des aspects qui expliquent son attrait est sa **faible valorisation**, représentant ainsi une belle opportunité de placement. Les multiples usuels tournent autour de x5, x6 les bénéfices. Par ailleurs, ces entreprises démontrent posséder une certaine **capacité de résilience**, avec un investissement qui semble moins aléatoire que dans une start-up par exemple. Dans leur démarche, les fonds sont particulièrement attentifs aux points suivants :

- + La qualité de l'**équipe de management**, car le secteur dégage malgré tout une rentabilité relativement ajustée
- + Un contrôle strict des **coûts fixes**, généralement élevés au vu de l'intensité capitalistique requise : camions, remorques etc.
- + Une maîtrise des **dépenses énergétiques**, poste significatif puisque le secteur en est un grand consommateur (carburant, électricité, essence, fioul, gazole, gaz etc.)
- + Pour les **commissionnaires de transport** (intermédiaire de commerce, organisateur de transport de marchandises), la marge commerciale et le ratio d'exploitation (coûts d'exploitation/chiffres d'affaires) sont des critères d'appréciation essentiels puisqu'ils indiquent si les achats de transport et l'organisation sont compétitifs ou non

Par ailleurs, les transporteurs doivent accélérer leur **transition écologique**, et certains acteurs tels que BPI France les accompagnent dans ce processus, à travers des financements et des investissements en fonds propres.



Le transport maritime étant plus **exigeant en investissements**, seules quelques entreprises, du calibre de Maersk, dominant le marché.



Selon la SNCF, le fret par rail émet **neuf fois moins de CO2** que la version routière et consomme **six fois moins d'énergie**. Un seul train en circulation **retire 40 à 50 camions de la route**, et émet beaucoup moins de gaz à effet de serre. Malgré ces atouts, la part de marché du fret ferroviaire en France n'a cessé de s'éroder au profit du transport routier de marchandises, pour tomber à **9%**, soit cinq fois moins qu'en 1974 et environ la **moitié de la moyenne européenne**, c'est pourquoi le gouvernement entend aider les acteurs du secteur et relancer la filière. Le tonnage transporté par les sociétés de fret ferroviaire a diminué de plus de 13,1% entre 2019 et 2020, montrant, une fois encore, une certaine fragilité du secteur. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, décidée en avril 2006, n'a pas réussi à endiguer la chute de ce moyen de transport. Fret SNCF souffre entre autres de l'état du réseau, continuellement en travaux. Or, les trains de marchandises voyagent principalement la nuit, quand sont menés lesdits travaux. L'évolution record des prix de l'électricité, le coût et le régime de travail des personnels de la SNCF, ainsi que son surendettement continuent de peser sur sa rentabilité.

Néanmoins, l'activité du transport ferroviaire est repartie à la **hausse en 2021**, avec un rebond de 14,3%. Divers clients viennent en particulier désormais au ferroviaire dans un souci de **verdissement de leurs approvisionnements**, en ligne avec leur politique RSE. Par ailleurs, ce mode de transport conserve un **contact important avec l'international** puisqu'un tiers de l'activité est lié aux pays frontaliers (transit, trains entrant ou sortant).

Le transport ferroviaire offre deux possibilités en fonction des besoins des sociétés de transport :

- + Le transport combiné **rail-route** : cela consiste à installer des camions sur des trains et de les déplacer ainsi
- + Le transport de **conteneurs** ou de **marchandises en vrac**, directement via des trains de marchandises spéciaux, pour des poids ou des dimensions exceptionnels (équipements énergétiques, matériel ferroviaire etc.)



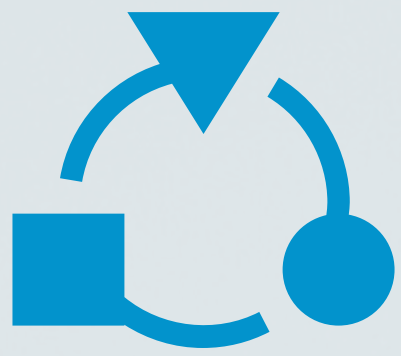
Le transport aérien continue d'être utilisé pour des produits **fragiles et/ou à forte valeur ajoutée**, car très coûteux pour les clients. Les intégrateurs, soit des transporteurs mondiaux qui intègrent la globalité du transport de A à Z et qui disposent de leurs propres avions, offrent généralement deux formes de transport aérien :

- + **Aéroport à aéroport** : il s'agit d'une sous-traitance du transport aérien d'une société par une autre
- + **Porte à porte** : un client se fait livrer une marchandise par une seule entreprise

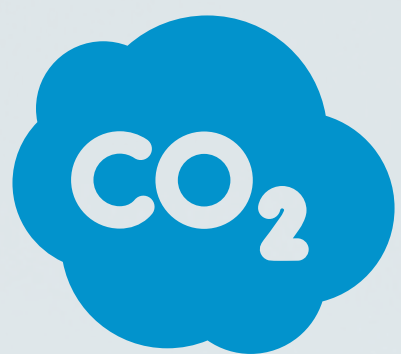


- + Croissance externe afin d'atteindre une taille critique en faisant appel à des fonds d'investissement, l'objectif étant (i) d'étendre son maillage territorial, (ii) d'étoffer sa gamme de services via des acquisitions ciblées (transport frigorifique, de marchandises liquides, sèches, sous forme de gaz, conditionnées, en vrac, livraison urbaine etc.) ...
- + Parts de marché dans un secteur très concentré
- + Taux de marge et split coûts fixes/coûts variables
- + Politique de prix et capacité à répercuter les coûts sur les clients dans un marché très concurrentiel
- + Verdissement des flottes : moyens déployés afin d'entamer la transition énergétique
- + Implémentation de l'intelligence artificielle/digitalisation

Pour le secteur du transport de marchandises et de personnes, les sujets ESG jugés prioritaires en termes de matérialité et les concepts qui y sont associés sont les suivants :



L'**adaptation** fait référence à la mitigation de la vulnérabilité des systèmes ou territoires au dérèglement climatique, par des actions diminuant les impacts effectifs du changement climatique, ou améliorant les capacités de réponse des sociétés et de l'environnement.



L'**atténuation des émissions** inclut des aspects comme la décarbonation, la gestion de l'énergie (adoption de l'écoconduite par exemple), les chiffres clés en matière d'émissions de gaz à effet de serre.



Les **pratiques professionnelles** incluent des aspects comme le nombre de salariés et de travailleurs non-salariés, la captation et rétention des employés, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, la qualité des contrats (couverts par une convention collective, contrats à durée indéterminée ou déterminée, durée, rémunération etc.).



La **santé et sécurité des employés** inclut des aspects comme le système de gestion de la santé et de la sécurité au travail, l'identification et l'évaluation des risques ainsi que les enquêtes sur les incidents, les services de santé au travail, la formation des travailleurs en matière de santé et de sécurité au travail, la promotion de la santé des travailleurs, la prévention et atténuation des impacts sur la santé et la sécurité au travail.



La **gestion responsable de la chaîne d'approvisionnement** inclut des aspects comme les relations avec les fournisseurs et les sous-traitants, le devoir de vigilance, les engagements sur les pratiques responsables, la mise en place de codes de conduite pour cocontractants.

La **taxonomie européenne** est un système de classification qui introduit une nomenclature des activités économiques qui permet de déterminer si une activité économique peut être considérée comme **écologiquement durable**. La taxonomie a pour double objectif d'inciter les entreprises à déterminer leur positionnement par rapport à la trajectoire de transition durable de l'UE et se faisant, permettre aux acteurs financiers de prioriser l'allocation de financements aux projets et actifs reconnus comme étant les plus contributifs à cette trajectoire.

Les activités liées au transport sont éligibles à la taxonomie puisqu'elles représentent +30% des émissions de gaz à effet de serre (126 millions de tonnes équivalent CO₂) et jouent ainsi un rôle important dans la transition vers une économie durable, étant donné le poids des émissions du secteur.

Les activités liées au transport représentent +30% des émissions.

+95% des émissions proviennent du mode routier, suivi des modes aérien, maritime et ferroviaire.

+160 tonnes/km d'intensité d'émissions du transport intérieur de marchandises.

En matière d'**atténuation climatique**, pour démontrer une réduction substantielle des émissions, une activité peut devenir taxonomique à travers plusieurs leviers :

- Augmentation du nombre de véhicules ou des flottes à émissions faibles ou nulles, et amélioration de leur efficacité
- Augmentation du remplacement des combustibles fossiles par des carburants alternatifs durables et des carburants à zéro émission nette de carbone
- Amélioration de l'efficacité de l'ensemble du système de transport/mobilité, en particulier pour les services de transport routier régulier interurbain de passagers et les activités de transport par navigation

En matière d'**adaptation**, l'activité peut viser à intégrer des mesures physiques et non physiques visant à réduire - dans la mesure du possible - tous les risques climatiques physiques importants pour cette activité, qui ont été identifiés par une évaluation des risques. Notamment dans le cadre des activités de transport par voies navigables et en particulier fluviales, qui seraient bouleversées par l'assèchement des rivières dû au changement climatique.

En ce qui concerne le secteur du transport routier, dans le cas de routes hors d'état dû à des événements climatiques extrêmes (inondations, ramollissement du bitume etc.), des mesures d'adaptation peuvent consister à mettre en place des itinéraires alternatifs, des plans de contingence, des systèmes d'information en temps réel etc.

+50% des offres d'emploi durable (CDI ou CDD de plus de six mois) contre 44% des offres assorties de contrats d'un à six mois et 5% d'offres d'emploi occasionnel (de moins d'un mois).

Alors que dans le transport routier de marchandises, le recours à la sous-traitance est limité à **15% du chiffre d'affaires**, il est **massif dans la messagerie urbaine** dédiée à la collecte et la distribution d'envois de moins de trois tonnes.

Le maillon urbain de la messagerie est particulièrement concerné. La densité de livraison, les difficultés de circulation et de stationnement en ville complexifient les tournées dont le **taux de sous-traitance est particulièrement élevé**. Ceci permet de contourner les obligations du salariat et la législation sur les temps de conduite.

Ici, la zone de risque de sous-traitance se situe en particulier au niveau des sociétés de transport externes : les chauffeurs disposent-ils d'un permis de conduire en règle ? Sont-ils déclarés aux organismes sociaux ? Le transporteur sous-traitant contractuel de l'affréteur fait-il lui-même appel à un sous-traitant ou un travailleur indépendant en règle vis-à-vis du droit du travail (sous-traitance en cascade) ? Les entreprises déléguant à des sous-traitants ou à des fournisseurs de service tout ou partie d'une activité doivent avoir la capacité de gérer le risque de travail dissimulé lié à leurs cocontractants. En effet, pour tout contrat de prestation annuelle de 5.000 EUR ou plus, l'entreprise et son dirigeant sont solidairement responsables des infractions relatives au droit du travail commises par le sous-traitant, sous peine de sanctions financières et pénales.



Dans le transport routier, une perte de +4,5 millions de journées de travail sont entraînées par des accidents du travail et des maladies professionnelles.

Le transport de personnes représente +15% du total des affections psychiques au travail.

La durée moyenne de travail hebdomadaire est de +45 heures pour les services des conducteurs routiers de poids lourds.

Pour mitiger ces risques, il est opportun d'améliorer la sécurité et les conditions de travail pour réduire l'absentéisme et rendre le métier plus compétitif en matière de captation et de rétention de travailleurs. Un point de départ serait la diffusion des bonnes pratiques au sein de l'entreprise en adoptant quelques mesures simples dans un document unique, par exemple : attendre un peu avant de descendre après une conduite prolongée pour éviter les traumatismes et se réadapter aux mouvements de façon progressive.

D'autres mesures consistent à :

- + Fournir un équipement pour les véhicules de systèmes de sécurité et d'aide à la conduite
- + Mettre en place des entretiens réguliers
- + Aménager le poste de conduite d'un siège à suspension pneumatique réglable, de boîtes de vitesse automatisées ou robotisées, choisir de bons dispositifs de vision panoramique pour assister les conducteurs de véhicules lourds, choisir des sièges de véhicule adaptés
- + Offrir des formations spécifiques et complémentaires en conduite préventive et en conditions difficiles (neige, verglas, montagne etc.) et en gestion des conflits au-delà des formations obligatoires aux bonnes pratiques de santé et de sécurité ainsi que sur les risques qu'ils encourent dans le cadre leur activités



- + L'entreprise a-t-elle mis en place une stratégie d'adaptation au changement climatique ?
- + Quelle est la proportion de véhicules ou flottes à faibles émissions ? Y a-t-il un plan de remplacement des combustibles fossiles par des carburants alternatifs durables et des carburants à zéro émission nette ?
- + L'entreprise fait-elle appel à la sous-traitance pour des contrats de prestation annuelle de 5.000 EUR ou plus ? Existe-t-il des mécanismes automatisés pour simplifier le devoir de vigilance vis-à-vis de cette sous-traitance ?
- + Quelles mesures l'entreprise a-t-elle mis en place pour veiller à la santé, la sécurité et le bien-être des salariés ?

- **Cabotage** : navigation marchande non loin des côtes.
- **Commissionnaire de transport** : intermédiaire de commerce, organisateur de transport de marchandises. Il s'agit d'une profession réglementée.
- **Compte d'autrui** : le transport est dit pour compte d'autrui si le véhicule utilisé pour transporter la charge des marchandises appartenant à des entreprises n'appartient pas au même groupe.
- **Écoconduite** : l'écoconduite est une technique de conduite automobile économe en carburant, écologique et économique adaptée aux moteurs actuels. Cette conduite a un impact significatif sur la consommation et l'environnement.
- **Fret** : le fret désigne le prix du transport des marchandises, mais aussi l'ensemble des marchandises qui peuvent être transportées au sein d'un territoire.
- **Logistique du dernier kilomètre** : la logistique du dernier kilomètre est le dernier segment de la chaîne de livraison d'une commande, depuis site, tel qu'un centre de distribution ou un magasin, jusqu'au client final. La logistique du dernier kilomètre est généralement gérée par des messageries locales, des coursiers, des transporteurs LTL et des flottes privées ou spécialisées.
- **LTL** : Less Than Truckload signifie que le camion n'est pas chargé complètement ou que plusieurs chargements de plusieurs types le compose.
- **PTAC** : poids total autorisé en charge.
- **Tonne-kilomètre** : unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre.
- **TRM** : Transport routier de marchandises.

PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Les informations et données incluses dans le présent document sont la propriété d'Inbonis et sont protégées par le droit d'auteur. Pour reproduire, transmettre, transférer, diffuser, traduire, revendre ou stocker en vue d'une utilisation ultérieure à ces fins les informations et les données contenues dans le présent document, il convient de contacter Inbonis, à moins qu'Inbonis n'ait préalablement et expressément autorisé l'utilisation, la reproduction, le transfert, le stockage et/ou la diffusion totale ou partielle du présent rapport.

MÉTHODOLOGIE

Pour l'élaboration du présent document, Inbonis a eu accès à des sources publiques (gratuites et payantes), ainsi qu'à des données quantitatives et qualitatives issues de sa propre base de données.

CADRE LÉGAL

Le présent rapport n'est pas régi par le Règlement (CE) N°1060/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit. Il a été préparé par Inbonis à la demande expresse du destinataire pour son usage exclusif et selon ses conditions.

Les informations et conclusions contenues dans le présent rapport sont fournies à titre indicatif seulement et ne constituent en aucun cas un conseil en investissement ni une recommandation juridique, fiscale ou autre.

ANALYSE DE LA FILIÈRE TRANSPORT DE MARCHANDISES

INBONISRATING
THE CREDIT RATING AGENCY FOR SME

+33 685 24 63 95
info@inbonis.com

inbonis.com