



FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE

TRANSPORT ET LOGISTIQUE

2007

LA VÉRITÉ SUR 720 000 ACTEURS
DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

TRANSPORT ET LOGISTIQUE : LA VERITE DE L'IMPACT ECONOMIQUE

> Le secteur des transports et de la logistique, avec 720 000 salariés fait mieux que l'industrie automobile (278 914 salariés), l'industrie chimique (250 941 salariés), l'industrie textile (81 921 salariés) ou même que des secteurs de services tels que les activités informatiques (314 472 salariés) ou l'assurance (152 030 salariés).

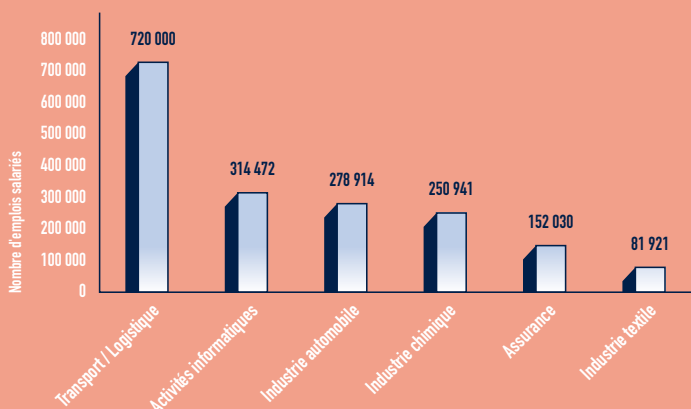
> Des valeurs ajoutées significatives pour l'économie française :

- 1) le transport routier de marchandises = plus de 12,5 milliards d'euros,
- 2) le transport aérien = 4,5 milliards d'euros,
- 3) l'organisation de transport de fret = 6 milliards d'euros,
- 4) la location de véhicules industriels = plus de 2 milliards d'euros,
- 5) le transport maritime = 1 milliard d'euros.

> Notre profession constitue ainsi un formidable vivier d'emplois impliquant des effets dans nombre d'autres secteurs (industrie automobile, pneumatique, BTP, conditionnement et d'une façon plus générale pratiquement toutes les activités de services, etc.).

> En France, 80 % des marchandises sont acheminées par les camions.
Le transport routier a définitivement gagné le marché du transport de fret.

TRANSPORT ET LOGISTIQUE : UN VIVIER D'EMPLOIS (SOURCE : UNEDIC 2006)



LA LOGISTIQUE OU LA MONDIALISATION POSITIVE : ENSEMBLE RENDONS LA FRANCE ATTRACTIVE

En Europe et en France, le chiffre d'affaires industriel se reporte de plus en plus sur celui de services tels que l'assemblage, le conditionnement et la distribution. La mondialisation, qui crée du transport, encourage l'externalisation d'emplois de l'industrie vers les prestataires de la Supply Chain. Celle-ci connaissant un développement exponentiel, la France doit exploiter massivement ce formidable gisement d'emplois.

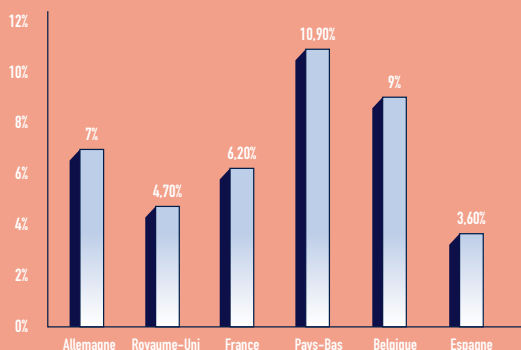
> La logistique connaît un développement planétaire. La France peut bénéficier de ce potentiel de création d'emplois. Donnons à cette activité les mêmes atouts que nos voisins européens, tels que la Hollande qui génère pour la logistique des revenus représentant 10,9 % de son Produit Intérieur Brut. Loin devant les 6% de la France. Si l'importance des revenus du secteur, relativement au PIB, était la même en France qu'aux Pays-Bas, plus de 400 000 emplois seraient créés chez nous.

> Les entreprises de logistique placent la France parmi les premiers pays européens avec un parc d'entrepôts de stockage de près de 15 millions de mètres carrés. Moins de contraintes et de charges permettraient d'optimiser l'usage de cette belle force de frappe.

> La logistique c'est un accélérateur de croissance, un créateur d'emplois, un facteur clé de l'attractivité et de la compétitivité nationales.

> La logistique internationale est aujourd'hui le premier employeur des ports et des aéroports. Mille tonnes de fret maritime, de même que cent tonnes de fret aérien créent un emploi français.

PART DU REVENU DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE DANS LE PIB
(SOURCE EUROSTAT & «TOP 100 IN EUROPEAN TRANSPORT AND LOGISTICS»)



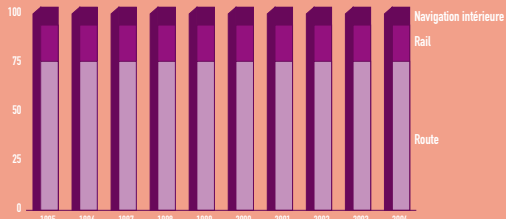
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DEVELOPPEMENT DURABLE : LA VERITE SUR 40 ANS D'EVOLUTION POSITIVE

Le camion est devenu plus fiable, plus sûr et plus propre.

1. depuis 1980, la présence des camions dans les accidents a été divisée par 5,
2. depuis 1960, le volume sonore des camions a été divisé par 12,
3. depuis 1990, la pollution créée par les camions a baissé de 50 %, tandis que leur circulation augmentait de 40 % en Europe,
4. aujourd'hui en France les camions émettent 7 % du gaz carbonique contre 13 % pour les voitures,
5. un camion consomme 30 litres aux 100 kilomètres pour transporter à lui seul ce que transporterait 40 voitures,
6. depuis 1960, tandis que sa puissance moyenne triplait, la consommation du camion a été divisée par deux,
7. les camions français « plus gros pollueurs » une contre-vérité totale. La part de la circulation routière (automobiles, engins mobiles, camions, ...) dans le total des émissions de gaz carbonique est de 24 % en France, le transport routier représentant la part la plus faible avec 7 %. La France, qui pèse seulement 5 % de l'économie mondiale, n'émet que 1,5 % des gaz à effet de serre planétaire. Les poids lourds français représentent donc 7 % de 1,5 % de ces émissions, soit un pourcentage peu influent sur la qualité de l'environnement.

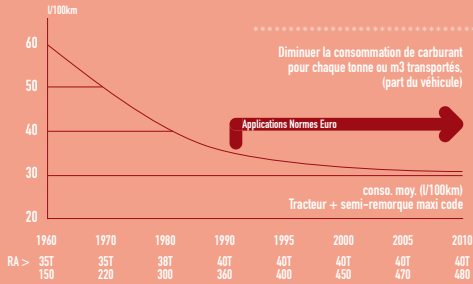
EN FRANCE, LE TRANSPORT ROUTIER A DEFINITIVEMENT GAGNE LE MARCHÉ DU TRANSPORT DE FRET

Répartition modale du transport de fret (en tonnes-kms), dans l'Europe des 25

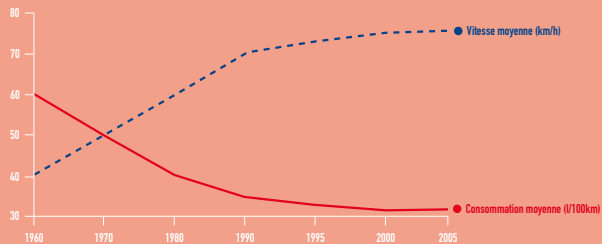


EFFET DE SERRE : DES AVANÇÉES TECHNOLOGIQUES POSITIVES

(SOURCE : RENAULT TRUCKS)



PERFORMANCES ET CONSOMMATION DES CAMIONS : TECHNOLOGIE, SURETE, PROPRETE



IMPACT DU TRANSPORT ROUTIER SUR LA CIRCULATION ET SECURITE ROUTIERE : EVIDENCES ET VERITES CHIFFREES

- > la circulation concernant le transport routier de marchandises augmente de moins de 1 % par an. Ainsi la circulation totale augmente tandis que le pourcentage des camions est identique. Si une augmentation du trafic des camions est perceptible, elle n'est significative que dans le transit des poids lourds venus des pays voisins.
- > la plus grande partie du transport routier de marchandises passe par le réseau autoroutier, qui a bondi de 1 000 kilomètres à 10 000 kilomètres en 15 ans. Pour les familles françaises, le temps des « nationales » et de leurs dépassements de camions impossibles ou dangereux appartient au passé.
- > l'opinion publique française, tout en reconnaissant la prédominance justifiée à ses yeux du poids lourd, regrette sa présence prétendument grandissante. Il n'en est rien. Les véhicules industriels immatriculés en France représentent une part relativement stable de la circulation et le parc national des véhicules industriels évolue peu en quantité mais se renouvelle en qualité .

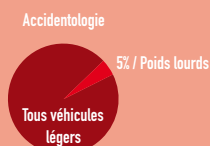
LA VERITE SUR L'IMAGE DU TRANSPORT ROUTIER : DES ROUTIERS REDEVENUS SYMPAS (ENQUETE IPSOS OCTOBRE 2006)

Les français sont 57 % à avoir une bonne image de leurs camions et 71 % de leurs routiers.

Voici leurs raisons :

- > « De toute façon, c'est le mode prédominant pour le transport des marchandises » (73 %),
- > « C'est le mode de transport le plus adapté au développement de l'économie française » (51 %),
- > « Aujourd'hui, plus de 75 % des marchandises sont transportées par la route » (50 %),
- > « Les routiers sont plus responsables aujourd'hui qu'hier » (47 % contre 13 %),
- > « L'état général des véhicules s'est beaucoup amélioré (61 %),

SECURITE ROUTIERE : LES EFFORTS DES PROFESSIONNELS DE LA ROUTE RECOMPENSEES (SOURCE : DSCR)





FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE

2007

TLF PROPOSE,
TLF S'ENGAGE

FISCALITÉ, SOCIAL, EUROPE,
DEVELOPPEMENT DURABLE

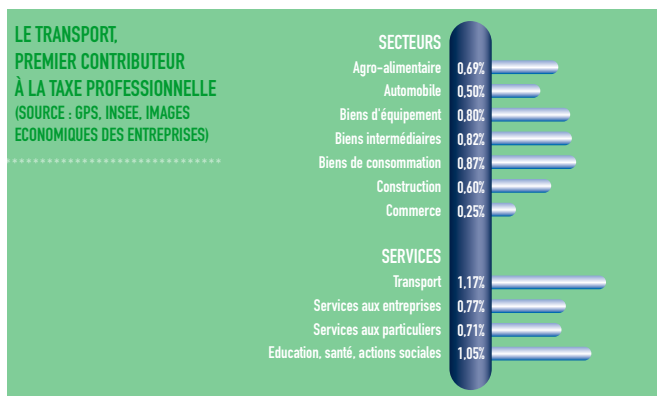
FISCALITE : LIBERONS LES ENERGIES POUR AFFRONTER LA CONCURRENCE

■ En Europe, les acteurs français du transport et de la logistique devraient affronter à armes égales la concurrence issue des pays voisins. Mais aujourd’hui, les régimes fiscaux de nos partenaires européens, plus favorables que les nôtres, créent des écarts qui handicapent lourdement le pavillon français.

TLF propose :

➤ L’exonération de la taxe professionnelle sur les engins mobiles (véhicules industriels automoteurs et tractés)

Le Transport et la Logistique sont les plus gros contributeurs dans le secteur des services et après l’énergie, à la Taxe Professionnelle. Exonérer les engins mobiles de la Taxe Professionnelle garantirait davantage d’équité entre le pavillon français et ses concurrents européens. Le plafond de la Taxe Professionnelle devrait être ramené à 2,5 % au plus, les engins mobiles étant exclus de son assiette.



➤ L’harmonisation de l’application de la TIPP

La France est l’un des trois pays de l’Union européenne à taxer le plus le gazole, avec un montant de la TIPP de 41,69 euros par hectolitre de gazole. L’attractivité de pays tels que la Belgique, l’Espagne ou le Luxembourg qui taxent beaucoup moins le carburant en est très renforcée. Il apparaît donc nécessaire pour le transport français d’harmoniser le montant de la TIPP. Les pouvoirs publics français doivent en conséquence placer le pourcentage de la TIPP à un niveau équivalent au montant moyen pratiqué dans les autres pays européens.

SOCIAL : NOUS EN APPELONS A LA RESPONSABILITE DE TOUS, DANS LA CONCERTATION

■ 50 000 postes de conducteurs routiers de marchandises sont aujourd'hui menacés par la rigidité du régime français. TLF propose :

➤ L'allégement des charges sociales sur les temps autres que la conduite

La France est le seul pays d'Europe à rémunérer l'ensemble des temps (conduite, temps d'attente et mise à disposition).

TLF propose d'abaisser significativement les charges sur ces plages horaires non productives afin de garantir au pavillon français des conditions de concurrence équitables.

➤ La défiscalisation des heures supplémentaires.

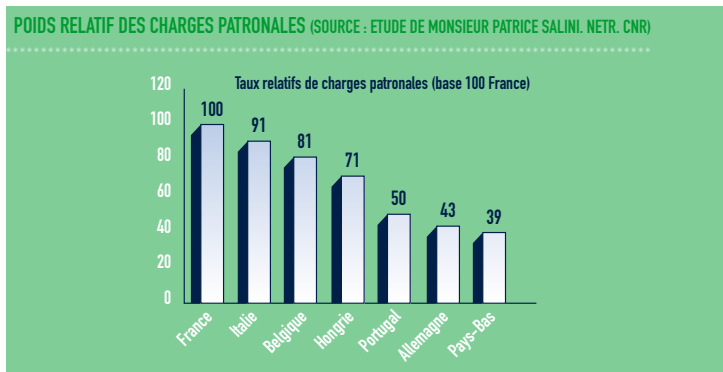
Il faut permettre à ceux qui veulent travailler plus pour gagner davantage de le faire : les entreprises et les salariés doivent avoir la liberté de négocier l'usage des heures supplémentaires.

TLF propose d'exonérer les heures supplémentaires de charges sociales et fiscales, pour créer un choc salutaire en faveur des revenus du travail.

➤ Un moratoire sur les charges patronales.

Parmi les partenaires européens de la France, 10 pays ont des charges significativement inférieures à celles acquittées par les opérateurs français : 6 ont des charges patronales inférieures à 80 % du montant des charges françaises et 4 des charges inférieures à 50 % du montant national.

TLF propose, pour corriger ce handicap majeur, d'aligner la France sur la moyenne des régimes de ses concurrents.



DEVELOPPEMENT DURABLE : NOUS PROPOSONS DES SOLUTIONS REALISTES

■ La présence des poids lourds en ville, pour les livraisons doit tenir compte de la réalité économique tout en intégrant les contraintes liées au développement durable. À ce titre, TLF est à l'origine de la « Charte de bonnes pratiques des transports et livraisons de marchandises dans Paris » applicable depuis janvier 2007. TLF propose de généraliser cette charte à l'ensemble des métropoles françaises.

> TLF propose l'extension des normes réglementaires harmonisées aux principales métropoles :

- définition de plages horaires distinctes,
- limitation à trente minutes de l'utilisation des aires de livraison par le biais de l'instauration d'un disque,
- réservation, de jour comme de nuit, aux livraisons de marchandises d'aires de livraison spécialement identifiées.

> TLF propose d'établir des règles encadrant l'activité logistique en zone urbaine. C'est la délivrance d'un permis de construire propre aux centres commerciaux qui obligera les promoteurs à intégrer un accès à la voirie et des espaces professionnels spécifiques.

■ Optimodalité et comodalité : optimisons et assemblons les différents modes de transport (route, rail, fer, voie d'eau, mer). TLF s'engage.

> TLF est l'un des initiateurs de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg (Luxembourg).

Fondée sur la nouvelle technologie Modalhor acceptant des remorques routières standard, ce mode spécifique de feroutage garantit :

- un plus en terme de sécurité routière.
- un meilleur rendement environnemental.

> TLF est un partenaire actif dans le projet d'Autoroute maritime « TRANSGASCOGNE » (AMT) qui reliera le Port de Nantes Saint-Nazaire à celui de Bilbao en Espagne.

Les autoroutes de la mer garantissent :

- un plus pour l'environnement et la sécurité routière, le trafic routier étant sensiblement allégé sur cet axe,
- un plus économique grâce à un coût réduit par rapport à une exploitation « tout route » avec un temps de transit comparable.

■ L'usage du biocarburant par les camions, une priorité pour TLF

➤ TLF propose une politique de concentration des biocarburants sur les transports routier de marchandises.

Les moteurs de poids lourd de norme « Euro IV, Euro V » supportent sans modification technique des mélanges allant jusqu'à 30 % de biocarburants avec du gazole, ce qui n'est pas encore le cas des voitures individuelles. La concentration de la production de biocarburants sur les véhicules professionnels permettra une réduction importante de CO2 puisque les biocarburants présentent une amélioration de 40 % environ de la performance par rapport au gazole.

■ La circulation autoroutière : TLF propose de favoriser le transfert de la circulation des poids lourds depuis les routes nationales et départementales sur les autoroutes. L'autoroute est l'infrastructure la mieux adaptée aux impératifs de la sécurité routière, de l'écologie et de l'économie.

➤ TLF propose de poursuivre le transfert de la circulation des poids lourds depuis les routes nationales et départementales vers les autoroutes par la modulation des tarifs des péages. Cette mesure favorise :

- la sécurité routière par l'échelonnement des moments de circulation des véhicules particuliers et professionnels. En effet, entre 20 heures et 6 heures du matin, la circulation sur les autoroutes est de faible densité. En outre, la circulation autoroutière nocturne évite la congestion aux effets beaucoup plus importants sur les poids lourds que sur les véhicules individuels. Lorsqu'un convoi de 40 tonnes parcourt 10 kilomètres sur une route plate à vitesse régulière, sa consommation est de 3 litres de gazole. Pour un même trajet semé d'arrêts tous les 400 mètres, sa consommation passe à 16 litres et peut passer à 35 litres dans le cas d'une congestion forte.

- le développement durable par la modulation des tarifs de péages en fonction de la performance environnementale des véhicules (Euro IV, Euro V) et les primes à la modernisation de la flotte. L'exemple allemand démontre qu'avec des incitations de ce type, le parc des véhicules industriels « propres » se développe significativement.

EUROPE : L'HARMONISATION SOCIALE, REGLEMENTAIRE ET FISCALE DOIT DEVENIR UNE PRIORITE

■ Dans une Europe élargie, l'augmentation de l'implication des instances communautaires dans le secteur transports et logistique est essentielle. Les disparités fiscales et réglementaires sont aujourd'hui trop fortes entre les Etats membres, souvent au détriment des professionnels français. Le poids discriminant de la fiscalité sur le carburant, notamment, compromet l'avenir du pavillon français et remet plus largement en question la compétitivité, les capacités de développement et l'emploi dans les entreprises françaises de transport.

> TLF demande une harmonisation sociale, qui existe sur les temps de conduite, mais est discordante sur le temps de travail et en particulier sur les plages horaires non productives. La définition du temps de travail restant très hétérogène d'un pays à l'autre, de fortes disparités s'en trouvent créées.

> TLF demande aux pouvoirs publics français d'aligner le poids total en charge autorisé des transporteurs nationaux sur celui de leurs homologues européens. Le pavillon français est limité à une charge utile de 40 tonnes, quand de nombreux pays européens tels que la Belgique, les Pays-Bas ou l'Italie permettent le transport de 44 tonnes, ou 60 tonnes comme la Suède, qui est reconnu comme un modèle en terme de sécurité et de développement durable.

> TLF demande une harmonisation européenne de la fiscalité sur le gazole professionnel.

