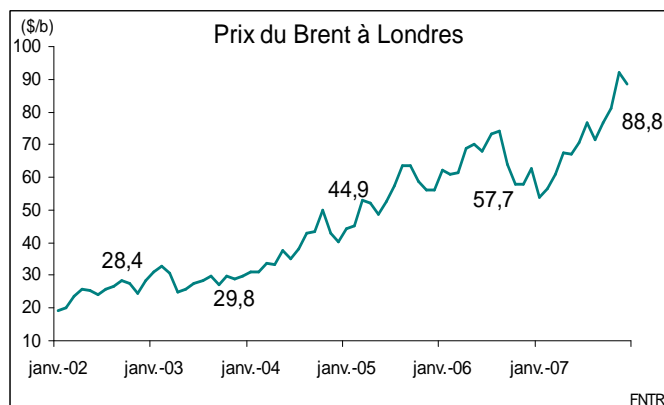


Vers une pause de la hausse du gazole ? Selon l'indice DIREM du 7 décembre 2007, le cours du Brent était enregistré à 88,78 dollar le baril. Après une stabilisation la dernière semaine du mois de novembre, le prix du pétrole en dollars est en baisse depuis début décembre. Avec un habituel décalage, le gazole a suivi la tendance en enregistrant une baisse de 4% par rapport à la moyenne du mois de novembre.

Le volume d'activité est en baisse sensible et l'enquête de la FNTR pour le mois de novembre confirme la diminution du volume d'activité tant au niveau national qu'à l'international.

Les résultats des analyses de l'évolution des coûts du transport 2007-2008 prévoient une augmentation de + 7,7 % en longue distance et de + 7 % pour la courte distance (hausse du gazole incluse). Une telle augmentation est sans précédent depuis plus de 15 ans. La conséquence directe sera qu'**en 2008 le transport routier sera rare et cher.**

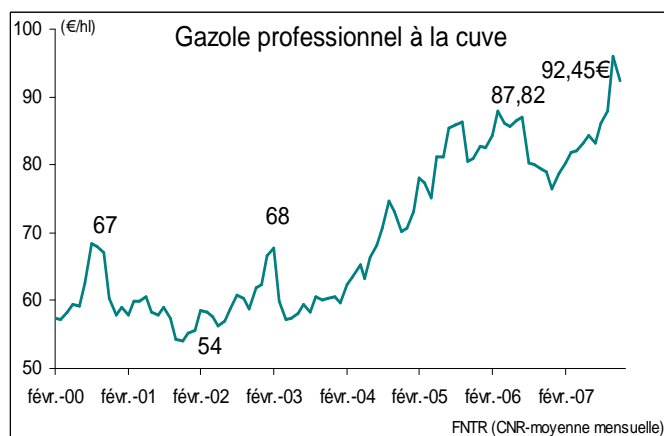
Vers une pause de la hausse du gazole ?



Au cours du mois de novembre, l'envolée du Brent s'est poursuivie et le prix du pétrole est resté très élevé. Le 9 novembre, le cours du Brent a enregistré sa valeur record : 93,5 \$/b.

Après la stabilité de la dernière semaine du mois de novembre, le prix du pétrole en dollars est en baisse depuis début décembre. Le 7 décembre, le cours du Brent était enregistré à 88,78 \$/b.

Malgré cette tendance à la baisse, le prix du pétrole en dollars reste dans des valeurs élevées avec une augmentation de 73,5 % depuis le mois de janvier 2007 (niveau le plus bas depuis février 2005).



Conséquence logique de la flambée du pétrole, le prix du gazole était également à la hausse au mois de novembre. Le 30 novembre, le gazole à la cuve était enregistré à 96,35 €/hl après remboursement, en hausse de 9,6 % par rapport au mois d'octobre.

Début décembre, suivant les tendances du pétrole, le gazole est également reparti à la baisse : - 4 % par rapport au mois précédent.

La part du gazole dans les coûts de revient des entreprises retenu pour l'année 2008 représente:

- 28,1 % pour un véhicule longue distance (CNR)
- 19,4 % en transport régional (CNR)

Evolution des coûts de revient – Du jamais vu depuis 15 ans

Ce chapitre fait le point sur les hausses de coûts de revient en 2007 et les perspectives d'évolution pour 2008. Il n'a pas de caractère exhaustif, et se veut un outil d'aide à l'évaluation des coûts. Les coûts spécifiques doivent être pris en compte, entreprise par entreprise en fonction de l'activité de chacune.

Ce document a été établi par la FNTR sur la base à la fois de ses propres analyses et des travaux des différents organismes, dont principalement le CNR avec qui a été privilégié autant que possible une homogénéité des approches et des résultats.

L'environnement économique du TRM

De façon convergente, les analystes prévoient un ralentissement américain et européen pour l'année 2008, dans la poursuite du mouvement observé depuis 2006. La croissance du PIB européen est prévue à 2,1% après 2,5% en 2007.

Pour la France, le consensus des économistes s'établit autour de 1,8%, c'est-à-dire au même niveau que 2007 avec une inflation autour de 1,6%. Certains analystes estiment même, au vu des données de la fin d'année 2007 que l'économie française est entrée dans une zone à risques et que la probabilité d'un scénario noir avec une croissance à peine supérieure à 1% et une inflation plus forte se renforce compte tenu de la hausse des prix des matières premières et du pétrole.

Au même titre que la hausse du prix du baril de pétrole, la parité Euro/Dollar pourrait avoir un impact sensible sur le prix du gazole. En moyenne annuelle, l'Euro s'est échangé à 1,26 USD en 2006 et 1,36 USD en 2007. Actuellement, la parité Euro/dollar s'élève à 1€ = 1,48 USD.

En résumé, avec une croissance molle, un volume d'activité peu soutenu, une double hypothèque pétrole - euro, la conjoncture s'annonce peu favorable pour 2008. Sa tendance peut pour partie être relativisée en termes concurrentiels pour cause de tension sur le recrutement des conducteurs et des délais d'acquisition des véhicules.

Les prévisions générales d'évolution des coûts en 2008

		2007/2006	2008/2007
Longue distance	Hausse globale (gazole inclus)	2.7	7.7
	Hausse gazole seul	0.7	14.3
	Hausse hors gazole	2.0	5.8
Régional	Hausse globale (gazole inclus)	3.4	7.0
	Hausse gazole seul	0.7	14.3
	Hausse hors gazole	2.8	6.0
Messagerie	Hausse globale (gazole inclus)	2.5	6.4
	Hausse gazole seul	0.7	14.3
	Hausse hors gazole	2.1	5.8

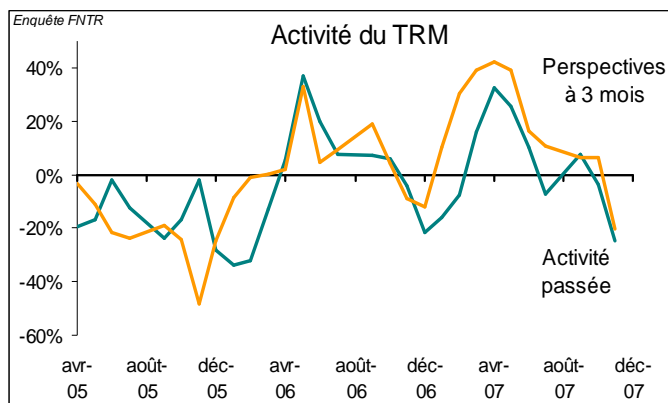
Les hausses de coûts indiquées ci-dessus ont été établies en prenant en compte une hausse globale des minima sociaux de 2%, les négociations salariales n'ayant toujours pas abouti.

L'impact du décret d'application de la loi TEPA sur les allègements Fillon a été évalué à 0,85% de la masse salariale. Il semble cependant que cette hausse pourrait être fortement revue à la hausse ; les premiers retours des entreprises montrent, malgré une forte disparité dans les organisations, des hausses entre 3 et 6% de la masse salariale.

Dans les indications de hausse "hors gazole", l'impact du délai de répercussion des augmentations du cours du baril a été maintenu puisqu'il pèse directement sur la trésorerie des entreprises.

Forte baisse de l'activité

Tendances générales de l'activité

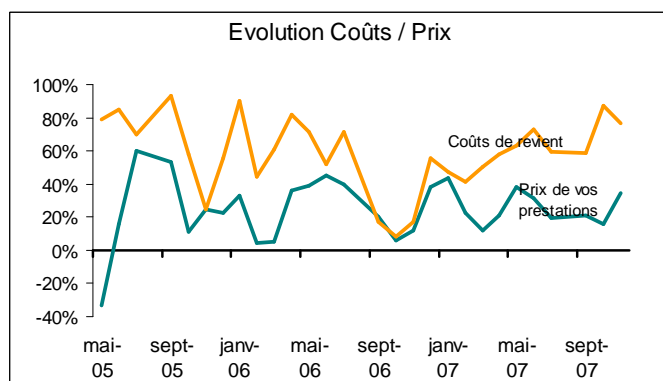


L'enquête de conjoncture de la FNTR montre que l'activité des entreprises du TRM est en forte baisse au mois de novembre.

- La plupart des entreprises ayant répondu à l'enquête de conjoncture de la FNTR confirment la baisse annoncée le mois précédent.
- Le volume d'activité international ainsi que national enregistre une forte diminution.

En termes de perspectives d'activité à 3 mois, la tendance est pessimiste au niveau national encore plus qu'à l'international (enquête FNTR).

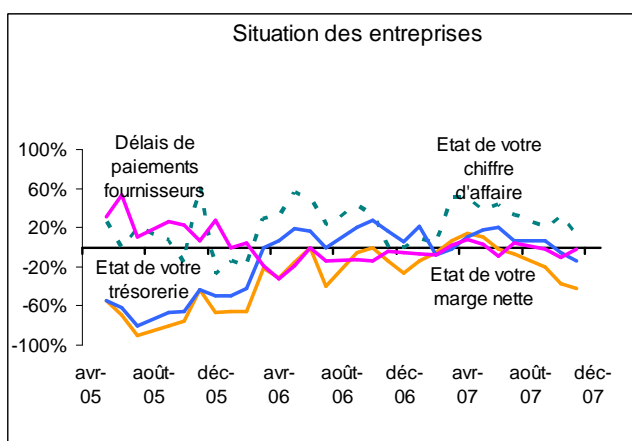
La hausse des coûts de revient se ralentit



La hausse des coûts de revient est un peu moins forte que le mois précédent, bien qu'elle reste signalé par la grande majorité des entreprises. Ce ralentissement ne paraît pas compatible avec l'explosion des prix du gazole au mois de novembre. Il faut toutefois noter que si la hausse est moins forte, l'augmentation des coûts de revient ne s'est pas pour autant arrêtée, ni inversée.

Les prix de vente étant également à la hausse, l'écart entre les coûts de revient et les prix de vente semble s'être à peu près stabilisé au mois de novembre.

La trésorerie et la marge nette sont à nouveau en zone à risques



Les chiffres d'affaires se maintiennent toujours à un niveau correct malgré un ralentissement confirmé de l'activité

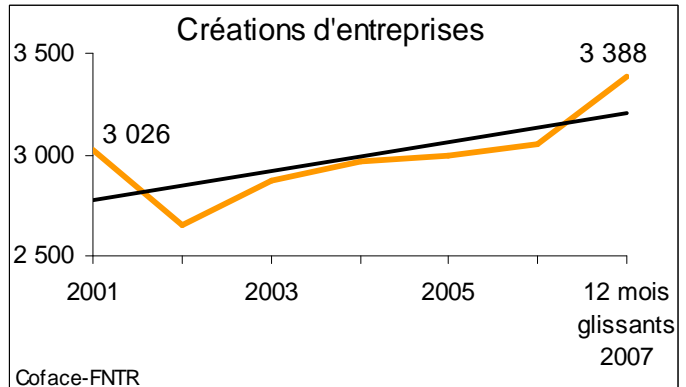
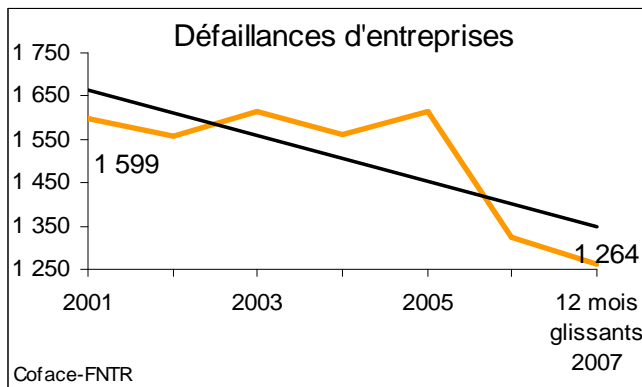
Les délais de paiement des entreprises de TRM interrogées par la FNTR sont en baisse : - 2 % au cours du mois de novembre.

Le volume d'activité est en phase de ralentissement et le décalage d'application du mécanisme de répercussion gazole continue à peser sur la trésorerie des entreprises qui se dégrade.

C'est la marge nette des entreprises ayant répondu à l'enquête de conjoncture de la FNTR qui est toujours la plus inquiétante : 42% des entreprises notent un état de dégradation.

Les défaillances d'entreprises ont diminué sur les 12 derniers mois : - 4,6 %

Les défaillances d'entreprises poursuivent leur rythme de baisse, avec un recul en moyenne de 4,6% sur les douze derniers mois. En même temps, les créations d'entreprises sont toujours en hausse soutenue : +11,1% sur les douze derniers mois.

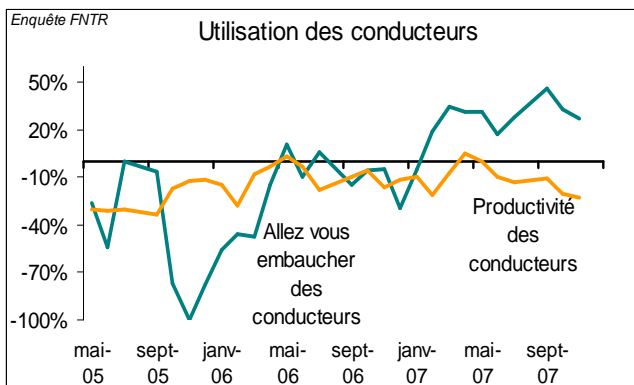


(Comptage arrêté fin août 2007)

Le ralentissement des défaillances symbolise la "normalisation" de la situation après une année 2005 particulièrement difficile et une année 2006 qui en a subi le contre-coup. Les défaillances en déménagement sont toujours en hausse bien que en phase d'amélioration (+9,5% par rapport aux +17,5% du mois dernier). La même tendance pour les défaillances des entreprises de location avec conducteurs (+ 2,9% par rapport aux +5,9% du mois dernier).

Le taux de défaillance du TRM reste, malgré tout, toujours 2 fois supérieur au reste de l'économie française. Le taux de dynamisme du TRM est de 22,5% inférieur à celui de l'ensemble de l'économie. [Ratio création / (défaillances + cessations d'entreprises)]

Les intentions de recruter continuent à diminuer



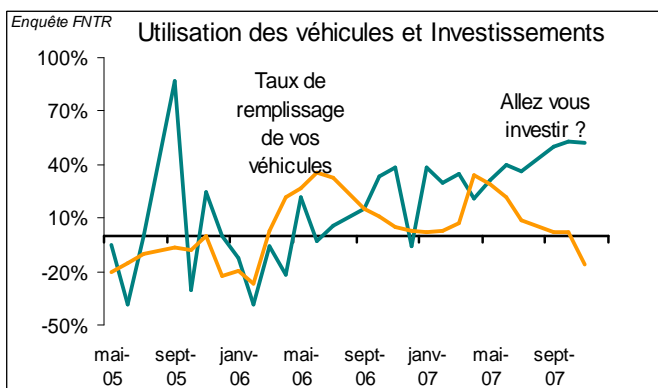
La baisse des intentions d'embaucher des conducteurs se confirme par l'enquête FNTR du mois de novembre bien que les perspectives d'embauches sont toujours positives pour le dixième mois consécutif.

La productivité par conducteur a toujours tendance à se dégrader.

Le **baromètre Manpower** prévoyait un ralentissement des embauches au 4^{ème} trimestre 2007 et particulièrement dans les secteurs du transport et de la logistique.

Les perspectives d'emploi dans le secteur connaîtront un fort recul au 4^{ème} trimestre 2007, dû aux difficultés à trouver du personnel. Le solde net des recrutements, par rapport au trimestre précédent, devrait baisser de plus de 10 points.

Les immatriculations des poids lourds en progression sensible au 3^{ème} trimestre 2007



Selon SESP, au troisième trimestre 2007, le marché des poids lourds neufs était en forte hausse (+ 11,5 %) par rapport au trimestre précédent. Il a retrouvé pratiquement le niveau du deuxième trimestre 2006. Une hausse de + 6,2 % a été également enregistrée pour les immatriculations des poids lourds d'occasion.

L'enquête FNTR montre un taux de remplissage de véhicules négatif avec une volonté d'investir qui reste soutenue.