

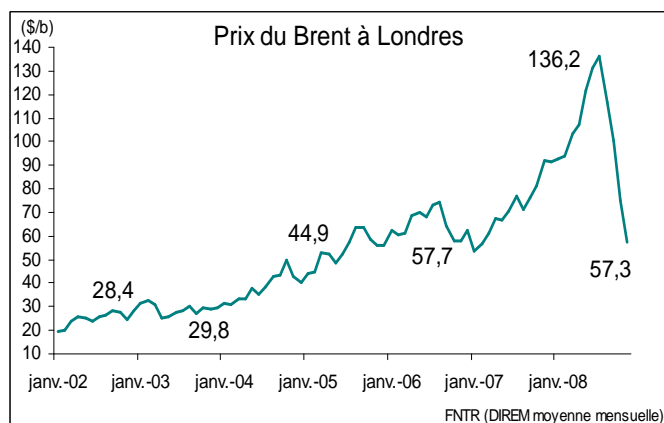
### Effondrement de l'activité et des prix

**Activité et prix du transport révèlent la profondeur de la crise.** La situation s'est encore aggravée au mois d'octobre. L'effondrement du volume d'activité et des prix du transport est un facteur révélateur de la profondeur de la crise que traverse le TRM. Les mois qui suivront risquent d'être encore plus difficiles. Les perspectives d'activité signalées par les entreprises interrogées par la FNTR sont plus basses que jamais dans un contexte de crise traversée par presque tous les secteurs d'activité.

**Défaillances : +90% en 10 mois.** Le nombre des défaillances d'entreprises du TRM au mois d'octobre s'élève à 303, soit une hausse de + 136,7% en glissement annuel. L'augmentation s'élève à + 90 % en 2008 par rapport à 2007 sur une période de référence des 10 premiers mois. Les TPE et PE représentent toujours plus de moitié du nombre total des défaillances. Le nombre des entreprises défaillantes de plus de 50 salariés reste élevé : 32 depuis le début de l'année contre 11 au total en 2007.

**Prix du carburant : encore +18,8% par rapport à 2007.** Les prix du pétrole en dollars sont actuellement en chute. Le 14 novembre le cours de Brent a été enregistré à 54,5 dollars le baril, ayant presque atteint la valeur du 19 janvier 2007, niveau le plus bas depuis février 2005. Mais dans le même temps, le dollar a continué à se raffermir par rapport à l'euro avec une parité 1€=1,25\$ contre 1€=1,59\$ le 22 juillet. Les prix du carburant sont également en baisse. Depuis son niveau le plus élevé du 16 juin, le gazole professionnel à la cuve a baissé de - 24,7 % tandis que les prix du pétrole ont été pratiquement divisés par deux en deux mois et demi. Cependant, la facture gazole 2008 est encore beaucoup plus élevée qu'en 2007 : le prix moyen de l'année 2008 se situe à +18,8% par rapport à la moyenne de l'année 2007.

### Les prix du pétrole sont à leur niveau de février 2005

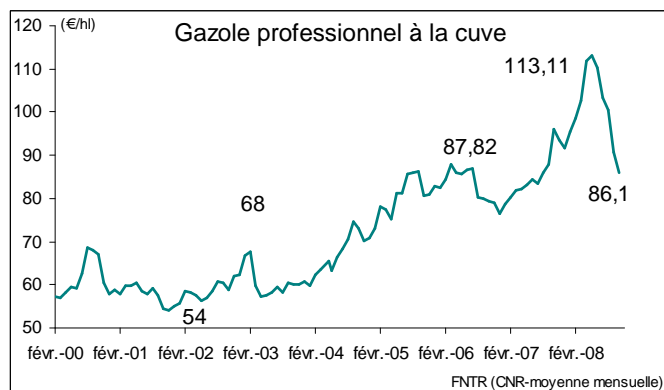


Les prix du pétrole ont connu une véritable chute au mois d'octobre et début novembre. Après avoir franchi le 15 octobre la barre des 70 dollars, la barre des 60 dollars a été dépassée fin octobre. Le 14 novembre les prix du Brent ont été enregistrés à 54,5 \$ le baril, un niveau inédit depuis janvier 2007. Ainsi, les cours du Brent ont presque atteint leur valeur du 19 janvier 2007, le niveau le plus bas depuis février 2005.

Depuis le début du mois de septembre le Brent en dollars a perdu plus de 50% de sa valeur.

Dans le même temps, le dollar s'est raffermi par rapport à l'euro. Le 13 novembre, il a enregistré une parité 1€ = 1,25\$ (-21,32% depuis le 22 juillet).

Rappelons que le cours moyen du Brent en dollars de l'année 2008 se situe encore à + 43,3 % par rapport à la moyenne de 2007.



Les prix du carburant sont également à la baisse. Depuis le 16 juin, le repli du gazole professionnel à la cuve s'élève à -24,7%.

La moyenne mensuelle du mois d'octobre a enregistré une baisse de -9,8% par rapport à la moyenne du mois de septembre et une chute de -12,5% par rapport à celle d'août.

Cependant, le prix moyen de l'année 2008 se situe encore à + 18,8% par rapport à la moyenne de l'année 2007.

## Evolution des coûts de revient en 2009

Ce chapitre fait le point sur les hausses de coûts de revient en 2008 et les perspectives d'évolution pour 2009. C'est un outil d'aide aux entreprises pour mieux analyser l'évolution de leurs coûts. Il a un caractère indicatif et non exhaustif. Les coûts spécifiques doivent être pris en compte, entreprise par entreprise.

Pour l'année 2009, l'impact d'un pétrole rare, cher et volatile doit être intégré. Il est difficile à l'heure actuelle de faire des pronostiques en ce qui concerne la hausse moyenne annuelle du gazole tellement la situation sur les marchés pétroliers est devenue instable et volatile. Pour respecter la logique du mécanisme de répercussion gazole et compte tenu de la situation instable et volatile sur les marchés pétroliers, la FNTR a décidé cette année de sortir le poste gazole des coûts et publier uniquement les hausses des coûts hors gazole.

### Prévisions conjoncturelles pour 2009

Selon les dernières prévisions économiques, la croissance dans l'Union européenne devrait être de 1,2 % en 2008 et 0,2 % en 2009. Ce tassement de la croissance résulte de la crise sur les marchés financiers, du net ralentissement de l'activité aux Etats-Unis et de l'envolée des prix des produits de base, facteurs déterminants pour l'activité économique à l'échelle mondiale.

Après avoir accru son PIB de 2,2 % en 2006 et de 1,9 % en 2007, l'économie française devrait se contenter de 1 % en 2008 et 0,2 à 0,5 % en 2009, avec une inflation autour de 3,1 % en fin d'année 2008 ralentie à 2,5 % en 2009.

En résumé, avec la crise financière, le tassement de la croissance, le volume d'activité en baisse, l'instabilité sur les marchés pétroliers, l'année 2008 a fortement secoué les entreprises de transport routier de marchandises.

Pour l'année 2009, les perspectives économiques sont encore moins réjouissantes qu'en 2008. Dans le meilleur des cas, le déséquilibre accentué entre l'offre de transport et le volume de la demande pourrait être relativement atténué sous l'effet des réductions de parc.

Mais cette année 2009 marquera également l'ouverture du cabotage au 1<sup>er</sup> mai pour les 7 Etats membres entrés dans l'UE en 2004 (Pologne, Hongrie, République Tchèque, Slovaquie, Estonie, Lettonie, Lituanie) avec un inévitable impact concurrentiel et low-cost plus ou moins prononcé selon les filières et les régions.

### Les prévisions générales d'évolution des coûts en 2009

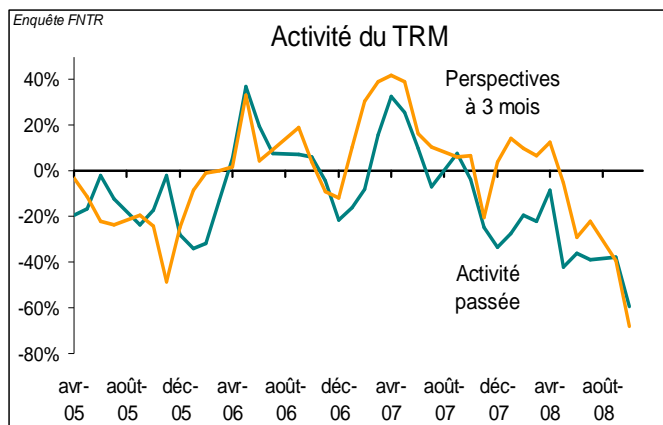
		2008/2007	2009/2008
Longue distance	Hausse globale (gazole inclus)	10.0	
	Hausse gazole seul	18.4	
	Hausse hors gazole	8.0	3.6
Régional	Hausse globale (gazole inclus)	8.7	
	Hausse gazole seul	18.4	
	Hausse hors gazole	7.5	3.4
Messagerie	Hausse globale (gazole inclus)	8.2	
	Hausse gazole seul	18.4	
	Hausse hors gazole	6.9	3.2

Les hausses de coûts indiquées ci-dessus ont été établies en se basant sur une hausse des salaires, pris en compte pour le calcul de l'augmentation de la masse salariale, de 2,5% pour la longue distance et 3% pour le transport régional et la messagerie ; une revalorisation de 2,8% des frais de déplacements, une hausse globale de 4% du poste maintenance ; une hausse des coûts d'infrastructures estimée à 3% ; une hausse de 2% du poste matériel, compte tenu de la réduction du parc, et une augmentation de 3% des charges de structure quelque soit l'activité de l'entreprise.

Les coûts indirects du crédit, du chronotachygraphe, les coûts supplémentaires AdBlue ainsi que l'impact TEPA ont également été intégrés par la FNTR.

## L'activité est à son plus bas niveau

Tendances générales de l'activité

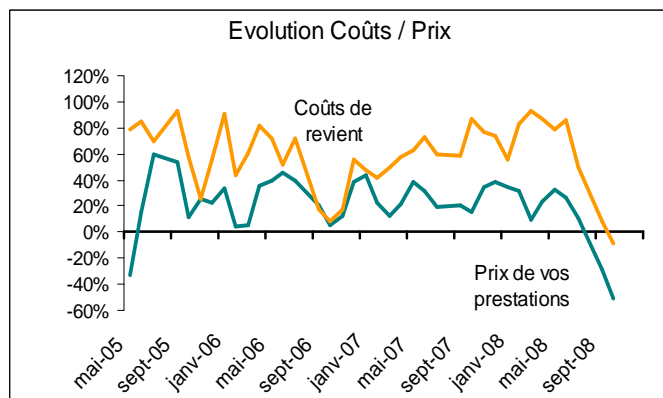


L'enquête de conjoncture de la FNTR montre que l'activité du TRM au mois d'octobre 2008 est en forte baisse. La diminution des volumes entraîne une augmentation de la pression concurrentielle. La concurrence est toujours plus forte entre les transporteurs français. Les premiers concurrents étrangers sont les belges suivis par les transporteurs des pays de l'Est.

- Continuant à toucher tous les secteurs du transport, la baisse d'activité au mois d'octobre est signalée par plus de 50% d'entreprises par rapport au mois précédent.
- La baisse d'activité continue d'être considérable pour le transport national et international qui se trouvent désormais presque au même niveau.

Les perspectives d'activité à 3 mois sont décourageantes pour tous les types d'entreprises de transport. Aucune entreprise interrogée prévoit une hausse des trafics nationaux et internationaux (enquête FNTR). La fin 2008 et le premier trimestre 2009 risquent d'être très difficiles.

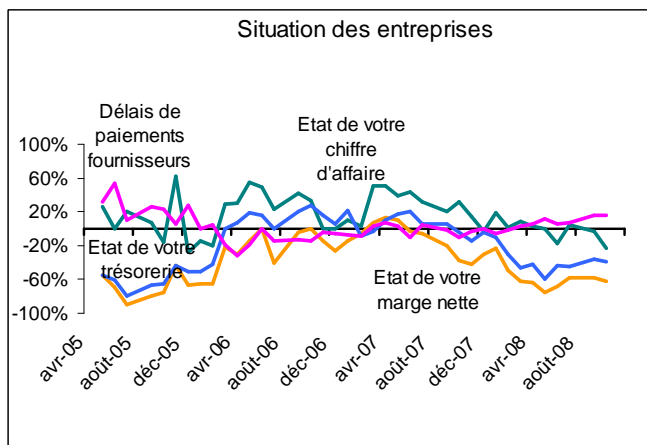
## Le nombre d'entreprises signalant une baisse des prix augmente



La hausse des coûts de revient est toujours atténuée par la baisse des prix du gazole. Au mois d'octobre l'augmentation des coûts est soulignée par 23% des entreprises ayant répondu à l'enquête de conjoncture de la FNTR.

En revanche, le nombre d'entreprises indiquant une baisse des prix a fortement augmenté au mois d'octobre. Les entreprises signalant une baisse des prix n'ont jamais été si nombreuses depuis la création de l'enquête de conjoncture de la FNTR. La baisse d'activité et l'augmentation de la pression concurrentielle sont à l'origine d'une telle situation. L'écart entre les coûts et les prix de vente reste considérable, il est relevé par presque 56% des entreprises ayant participé à l'enquête.

## La situation financière toujours négative



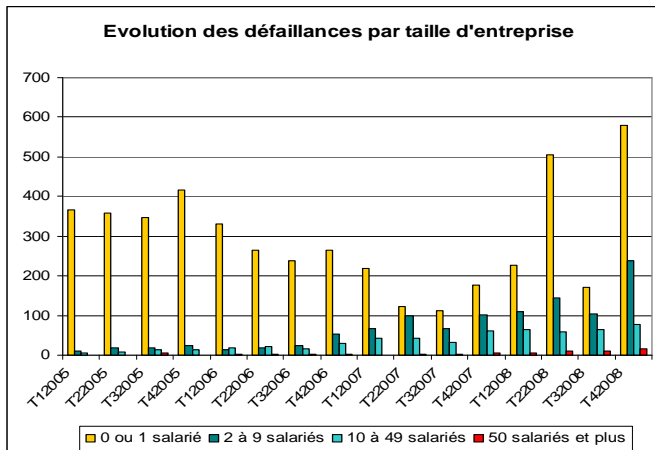
Le chiffre d'affaire au mois d'octobre est en forte baisse pour beaucoup plus d'entreprises interrogées. Une stagnation ou une diminution de leurs chiffres d'affaire est signalée par 79% des entreprises interrogées par la FNTR.

Les délais de paiement sont en hausse au mois d'octobre. Les tensions au niveau des paiements des factures sont constatées par les entreprises interrogées.

La trésorerie des entreprises est toujours négative, en baisse plus forte que les mois précédents.

La marge nette des entreprises ayant répondu à l'enquête de conjoncture de la FNTR est toujours en dégradation : 63% des entreprises notent une baisse significative.

## Le nombre de défaillances : +90% en 10 mois



\* projection pour le 4<sup>ème</sup> trimestre 2008

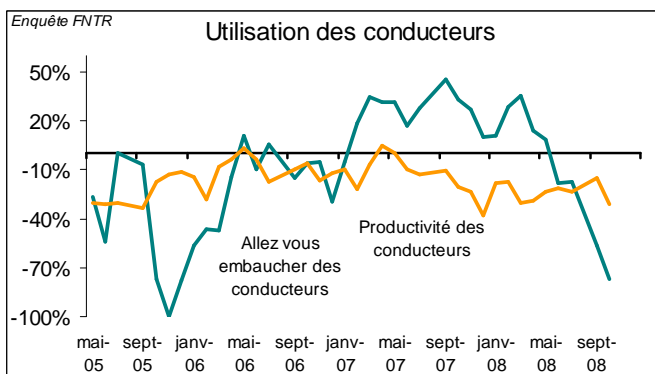
Source : COFACE

Le nombre de défaillances des entreprises de transport routier au mois d'octobre 2008 s'élève à 303, soit une hausse de +136,7% par rapport à octobre 2007. Le bilan des 10 premiers mois de l'année 2008: 1779 défaillances ont été enregistrées par les tribunaux de commerce, en augmentation de +89,7% par rapport au 10 premiers mois de 2007 (938 entreprises défaillantes). A ce rythme, à la fin d'année 2008 le nombre total de défaillances dépassera largement 2000 entreprises.

Les TPE et PE (de 0 à 9 salariés) représentent toujours plus de moitié du nombre total des défaillances : 1534 sur les 10 premiers mois de 2008. Le taux de défaillance pour cette catégorie d'entreprises est de 5,34% sur le même période de référence, contre 3,36% en 2007.

Le nombre d'entreprises défaillantes de plus de 50 salariés reste élevé : 5 entreprises au mois d'octobre 2008, 32 entreprises depuis le 1 janvier 2008 contre 11 entreprises au total en 2007. Le taux de défaillances dans cette catégorie a augmenté de +190,9%, passant de 0,95% en 2007 à 2,78% en 2008.

## La réduction des effectifs...

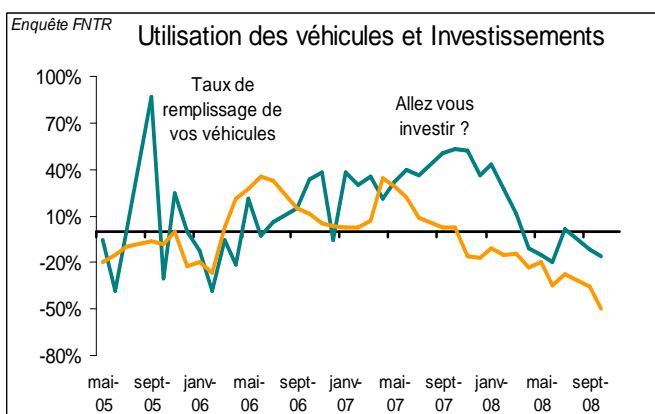


La réduction des effectifs dans un contexte de crise représente un des premiers effets. Les intentions de recrutement des conducteurs sont en baisse constante depuis quelques derniers mois ce qui ressort de l'enquête de conjoncture de la FNTR. La productivité par conducteur est également actuellement en baisse.

**Le baromètre Manpower**, pour sa part, a enregistré des prévisions d'embauche stables pour l'ensemble de l'économie pour le 4<sup>e</sup> trimestre 2008.

Le secteur **du transport et de la logistique** affiche des perspectives d'emploi en recul avec un solde net de - 3 %, en baisse par rapport au 3<sup>ème</sup> trimestre 2008 et par rapport à la même période de 2007.

## ... et la réduction du parc



Selon le CCFA, le marché des poids lourds neufs est désormais en baisse, la tendance s'est renversée au 3<sup>ème</sup> trimestre 2008. Le nombre d'immatriculations a baissé de - 1,9 % par rapport au 3<sup>ème</sup> trimestre 2007. Les annulations de commandes deviennent nombreuses. La baisse est beaucoup plus importante pour les immatriculations des tracteurs, compte tenu des délais de livraison plus courts, au 3<sup>ème</sup> trimestre elle s'élève à -5,2% en glissement annuel. Le marché des porteurs est pour l'instant en hausse de +1,7%. Les immatriculations des véhicules d'occasion enregistrent quant à eux également une baisse considérable : -4,5% en glissement annuel.

**D'après l'enquête de la FNTR**, les perspectives d'investissement sont toujours en recul. Le taux de remplissage des véhicules a atteint le niveau le plus bas, reflétant les problèmes de baisse d'activité et de retour à vide.