

## UN 1<sup>ER</sup> SEMESTRE MARQUÉ PAR LES GRÈVES

Les difficultés du transport ont contribué à ralentir la croissance française au 2<sup>e</sup> trimestre 2018.

Le début de l'année 2018 a été marqué par d'importants mouvements de grève chez les deux principaux acteurs français du transport : la SNCF et Air France. La mobilisation en opposition au projet de réforme ferroviaire a duré 37 jours entre avril et fin juin 2018 et représenté une perte de 790 M€ de marge d'exploitation pour la SNCF. Chez Air France, les syndicats demandaient la fin de 6 ans de gel des salaires et un rattrapage de 5 à 6 % pour tous les salariés. Des demandes qu'ils justifiaient par les très bons résultats de la compagnie en 2017 (588 M€ de bénéfices). Le mouvement de contestation de 15 jours de février à juin a abouti à une consultation des salariés sur l'offre de la direction, puis à la démission du PDG suite à leur refus. Au total, les pertes nettes se sont élevées à 335 M€, dont 260 M€ sur le seul 2<sup>e</sup> trimestre.

### DES IMPACTS NÉGATIFS SUR DE NOMBREUX SECTEURS

Ces grèves ont contribué directement et indirectement au ralentissement de la croissance française au 2<sup>e</sup> trimestre (+0,2 % selon les premiers chiffres de l'INSEE).

Ils ont logiquement pesé sur la consommation des ménages – leurs dépenses en services de transport s'effondrant de 3,2 % sur la période – et sur l'activité de fret. Malgré un report du rail vers la route, ils ont également ralenti la croissance du tourisme et ont mis en difficulté d'autres secteurs dont l'approvisionnement a été compliqué, à l'instar du BTP.



### VERS UNE MULTIPLICATION DES FOYERS DE CONTESTATION EN FIN D'ANNÉE ?

Et les mouvements de contestation dans le transport pourraient de nouveau peser sur la croissance au 2<sup>e</sup> semestre. Après un été relativement calme, les grèves pourraient redémarrer dès septembre chez la compagnie aérienne. Plusieurs projets du gouvernement pourraient, par ailleurs, créer de nouveaux foyers de contestation, au-delà du rail et de l'air. C'est notamment le cas d'un possible retour de l'écotaxe ou en tout cas d'une nouvelle contribution des poids lourds, à propos de laquelle la FNTR a déclaré qu'il s'agissait de « la ligne rouge de la profession ». Évoquée comme piste pour désenclaver les zones rurales, l'autorisation de « taxis amateurs » pourrait aussi provoquer une levée de boucliers. Les syndicats de taxis ont déjà menacé le Gouvernement d'une mobilisation importante si la mesure était effectivement intégrée au projet de loi sur les nouvelles mobilités.

**Pascal Carrier**, PDG de GPC Logistics

## « NOUS AVONS MISÉ SUR LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ »

Pascal Carrier a repris, en 1999, l'entreprise Feidt, puis Stralog et a ainsi créé le groupe GPC Logistics.

### Comment avez-vous débuté dans le transport et la logistique ?

**Pascal Carrier** : j'ai une formation financière : un diplôme d'études supérieures en comptabilité-gestion, option finance, confirmé par un DESS Administration des entreprises à l'IAE de Metz.

J'ai commencé ma carrière dans l'industrie automobile comme responsable logistique-approvisionnement dans une entreprise spécialisée dans l'assemblage d'autocars. Je suis ensuite devenu responsable logistique de production, puis de distribution et enfin de l'ensemble de la chaîne logistique dans une seconde entreprise. J'ai quitté ce groupe pour rentrer chez le prestataire logistique Faure & Mchet, aujourd'hui FM Logistic. J'y ai dirigé une plate-forme logistique à Brumath, qui employait environ 450 personnes sur 30 000 m<sup>2</sup> et travaillait pour des clients prestigieux de l'agroalimentaire comme General Foods ou le groupe Mars. Je suis, à chaque fois, resté environ 7 ans en fonction dans mes postes.



**Pascal Carrier**  
PDG de  
GPC Logistics.

### Comment avez-vous créé le groupe GPC Logistics ?

**P. C.** : à la suite de ces expériences, j'ai souhaité poursuivre mon projet professionnel en reprenant une entreprise, Feidt Transports et Logistique à Molsheim, dont le dirigeant était décédé accidentellement. Je suis arrivé dans l'entreprise en 1999. En 2001, j'ai racheté 47 % des parts, puis 100 % en 2004. Nous avons développé l'entreprise et j'ai créé le groupe GPC Logistics pour chapeauter Feidt, puis Stralog que j'ai racheté par la suite. Basée à Troyes, cette entreprise était à l'époque 3 fois plus grosse que nous.

Ce rachat a permis de confirmer notre organisation car nous étions désormais présents sur l'ensemble de la chaîne logistique : entreposage, préparation de commandes, conditionnement à façon, mais également transport routier, overseas, etc. Nous intervenons sur toute la chaîne logistique, sur des formats spécifiques. Nous privilégions le sur-mesure en nous adaptant aux besoins de chaque client. Pour cela, nous disposons d'une grande plate-forme d'entrepôts de 24 000 m<sup>2</sup> à Troyes, ainsi que 7 000 m<sup>2</sup> de surface logistique en Alsace. Une partie est climatisée, pour répondre aux besoins de certains clients, notamment de l'agro-alimentaire.



*Le groupe a modernisé son logo et a choisi un nom plus international en 2018.*

## Pourquoi reprendre une entreprise plutôt que la créer ?

**P. C. :** c'est toujours plus facile de démarrer d'un existant, même s'il faut ensuite le mettre à son image et que cela peut être long. Mais ça n'est pas évident aujourd'hui de créer une entreprise dans le transport routier, et même dans la logistique, car il faut des moyens très importants – camions, bâtiments... – et les retours sur investissements ne sont pas très élevés.

## Comment a été accueilli votre projet lors de la reprise ?

**P. C. :** il y a toujours un doute qui s'installe chez les salariés, dans toute opération de reprise. C'est malheureusement souvent quand un patron part que les salariés se disent qu'il n'était pas si mal ! Quand je suis arrivé chez Feidt, ça faisait plus d'un an que le dirigeant était décédé et que plus personne n'était à la tête de l'entreprise. L'entreprise était en

plein déclin, très peu de clients étaient restés fidèles et la rentabilité était très mauvaise. Dans ce contexte-là, rien n'est fait pour vous aider, au contraire. Quand l'entreprise n'a pas d'argent, que la rentabilité n'est pas bonne, tout le monde se braque, que ce soient les salariés ou les partenaires financiers. Il nous a fallu quasiment 2 ans pour redresser la situation : je suis arrivé à la fin de l'année 1999 et en 2001, l'entreprise a commencé à sortir du rouge.

## Quelle a été votre stratégie pour redresser et développer l'entreprise ?

**P. C. :** venant de l'industrie, j'ai une éducation très axée sur la qualité et la sécurité. Ça n'était pas toujours le cas dans les transports. Il y a parfois des impasses qui sont faites par certains au niveau social et réglementaire. Mais pour moi, pour faire du résultat, il faut travailler correctement, en respectant le

### FICHE D'IDENTITÉ

**DÉNOMINATION**  
GPC Logistics

**ACTIVITÉS**  
Transport et logistique

**CHIFFRE D'AFFAIRES 2017**  
14 M€

**EFFECTIF**  
120 salariés en CDI

**SURFACE LOGISTIQUE**  
31 000 m<sup>2</sup>

**PARC DE VÉHICULES**  
30

cahier des charges et dans la légalité. Chez FM Logistic déjà, comme j'étais l'un des premiers à venir de l'industrie, j'avais beaucoup œuvré dans le domaine de la qualité. Nous avons été la première plate-forme certifiée ISO 9002 en Europe en 1993. En 1997, nous avons décroché le prix français de la qualité, décerné par le ministère de l'Industrie et le Mouvement français pour la qualité (MFQ). C'était la première fois qu'un prestataire logistique l'obtenait. Cela dit, quand on fait les choses correctement, c'est difficile de générer de la rentabilité aujourd'hui, surtout sur la



### « POUR MOI, POUR FAIRE DU RÉSULTAT, IL FAUT TRAVAILLER CORRECTEMENT, EN RESPECTANT LE CAHIER DES CHARGES ET DANS LA LÉGALITÉ. »

partie transport routier. Or Feidt, c'était à 80/90 % du transport. Il a donc été très difficile de redresser la situation. Avec l'arrivée des transporteurs des pays de l'Est, qui proposent des tarifs défiant toute concurrence, nous avons perdu de nombreux marchés. Nous avons donc dû diviser le parc de camions par 3 et ne rester que sur les marchés rentables. Surtout, nous avons développé les services et la logistique, ce qui permet de compenser les pertes du transport routier. Et nous avons misé sur

la qualité et la sécurité, ce qui nous a permis de nous différencier. Nous avons une bonne image auprès des clients, de prestataire rigoureux avec une importante qualité de services.

### Quels sont vos projets de développement à court et moyen terme ?

**P. C. :** cela dépendra des opportunités qui se présenteront à nous. En logistique, il y a toujours une rotation des clients. Certaines entreprises sont en portefeuille pendant 3 à 5 ans, puis elles changent de partenaire parce que leur stratégie ou leur marché changent, parce qu'elles cherchent d'autres implantations... Ces évolutions font que nous sommes toujours en veille pour de nouveaux projets et appels d'offres. Nous avons entamé cette année un grand chantier marketing. Car quand vous pensez logistique, vous pensez tout de suite à de grosses structures très connues. Or, à côté d'eux, il y a beaucoup d'acteurs de taille moyenne, comme nous, qui fonctionnent très bien et auxquels les clients ne pensent pas toujours. Nous avons donc lancé une campagne d'emails et de communication dans la presse pour montrer que nous sommes présents. Nous avons aussi modernisé notre logo. Enfin, nous avons fait évoluer le nom du groupe, GPC Logistics plutôt que Logistique, pour donner une image plus internationale.

### Est-ce que vous envisagez de racheter d'autres entreprises ?

**P. C. :** nous sommes toujours à l'affût d'opportunités nous permettant de consolider nos activités. Je pense notamment à l'overseas pour lequel cela peut être intéressant.

# LE TRANSPORT SANITAIRE, ENCORE DYNAMIQUE EN 2017

L'Assurance maladie ne parvient pas à contenir la croissance des dépenses.

Le transport sanitaire est resté l'un des postes de remboursement les plus dynamiques en 2017, selon les chiffres provisoires de la Commission des comptes de la Sécurité sociale. Le rythme de croissance des dépenses est bien plus faible que les années précédentes (+4 %, contre +5,3 % en moyenne par an entre 2006 et 2016), mais reste supérieur à la hausse de l'ensemble des soins de ville (+3,2 % en moyenne par an entre 2006 et 2016).

## LE NOMBRE DE TRAJETS EN TAXIS CONVENTIONNÉS TIRE LA CROISSANCE

En 2017, la croissance de la dépense de transport sanitaire a intégralement reposé sur la hausse des volumes. Elle a été alimentée par la forte dynamique de l'activité des taxis conventionnés (+7,7 %), tandis que la progression de celle des VSL (véhicules sanitaires légers) et des ambulances est restée plus mesurée (+2,7 %). Comme les années précédentes, le taux d'atteinte de l'objectif de maîtrise médicalisée du transport sanitaire est resté bien en deçà de la moyenne des soins de ville, à 48 % contre 101 %. Cela signifie que sur les 75 M€ d'économies prévues dans l'ONDAM (objectif national des dépenses d'Assurance maladie), seuls 36 M€ ont effectivement été réalisés.

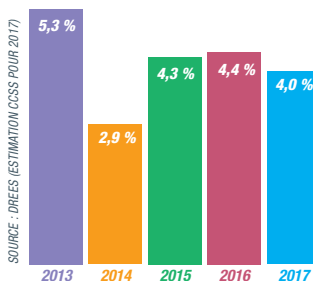
## VERS DES EFFORTS DE MAÎTRISE À LA FIN DE L'ANNÉE 2018 ?

L'année 2018 paraît tout aussi favorable pour les transporteurs sanitaires. Les dépenses ont ainsi progressé de 3,9 % au 1<sup>er</sup> semestre, d'après les estimations de la Commission des comptes de la Sécurité sociale. Elles ont d'ores et déjà dépassé d'environ 20 M€ l'ONDAM. Seul bémol, à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2018, les transports inter-établissements hospitaliers seront à la charge des prescripteurs. Même si les dépenses seront prévues dans les dotations et les tarifs, cette mesure de la loi de financement de la Sécurité sociale 2017 devrait inciter les établissements à être plus économes dans le choix du type de véhicule. Une ambulance coûte, en effet, environ 3 fois plus cher qu'un mode de transport moins médicalisé. De même, les taxis conventionnés, dont les tarifs ne sont pas fixés par l'Assurance maladie, coûtent 25 % à 30 % plus cher que les VSL.



FOTOSHUCK

## Croissance de la consommation de transports de malades en valeur



## LES TRANSPORTEURS SANITAIRES OPPOSÉS À LA RÉFORME

*Selon la Fédération nationale du transport sanitaire, les trajets inter-hospitaliers représentent environ un quart de l'activité chaque année. Elle conteste la mesure visant à laisser les établissements décider quel transport utiliser, au détriment de la liberté de choix des patients.*

## CONJONCTURE

### LES PETITS TRANSPORTEURS PEINENT À PROFITER DE LA CROISSANCE

L'activité du transport routier longue distance s'est amélioré en 2017, avec une hausse de 1,5 % de l'indice de production par véhicule. Mais ce sont les plus grands acteurs qui ont tiré la croissance, au détriment des entreprises de moins de 20 salariés. Alors que la production par véhicule a progressé de respectivement 3 % et 2,2 % pour les entreprises de 20 à 50 salariés et pour celles de plus de 50 salariés, elle a diminué de 1,7 % pour les petites entités. Le kilométrage annuel moyen d'un véhicule ainsi que le nombre de jours d'exploitation sont, en effet, plus importants pour les plus grands acteurs. Car ceux-ci ont un nombre de conducteurs par véhicule plus élevé (1,08 pour les entreprises de plus de 50 salariés contre 1,03 pour les moins de 20 salariés) et optimisent mieux les plans de transport et de chargement. Ainsi, le coefficient de chargement des véhicules atteint 78,8 % chez les grandes entreprises, soit 3,5 points de plus que chez les plus petites. Ce sont, par ailleurs, les transporteurs qui ont moins

de 20 salariés qui réalisent les trajets les plus longs. Or, ceux-ci ne sont pas les plus rentables. Depuis la crise, les plus grandes entités ont souvent fait évoluer leur stratégie, se recentrant sur des relations régionales, moins exposées à la concurrence internationale. Un repositionnement plus difficile pour certains acteurs, en particulier les plus petits qui sont plus dépendants de quelques chargeurs.



## INNOVATION

### STACKR ET SHIPPEO PROPOSENT UNE NOUVELLE SOLUTION LOGISTIQUE

Stackr, spécialiste de la gestion automatisée des accès pour la logistique, la grande distribution et l'industrie, et Shippeo, plateforme de suivi en temps réel des flux de transport routier, ont annoncé, début juin 2018, un partenariat pour créer une nouvelle solution destinée à la logistique. Ensemble, les deux entreprises veulent répondre à un problème de taille dans la logistique :

l'important temps d'attente des transporteurs sur les quais de chargement des sites logistiques (4 heures selon le Comité national routier). Pour cela, elles veulent créer FastTrack qui s'appuiera sur leurs différentes solutions. Le logiciel e-Gestrack développé par Stackr pour le transport et la logistique utilisera ainsi les données de suivi de Shippeo pour améliorer la

visibilité du gestionnaire de site. Ce dernier sera prévenu en temps réel d'un éventuel retard. FastTrack s'appuiera également sur e-Gestrack pour automatiser et faciliter l'accès des camions, en utilisant données du transporteur, capteurs et lecture vidéo. Une application mobile indiquera notamment au chauffeur le quai de chargement et le trajet pour s'y rendre.

## DERNIER KILOMÈTRE

## CDISCOUNT FACILITE UN PEU PLUS LA LIVRAISON

Cdiscount l'a bien compris : pour rester compétitif, le service de livraison est clé. Grâce à la complémentarité des 2 filiales du groupe La Poste, Chronopost et Stuart, l'e-commerçant a encore renforcé l'attractivité de son offre de livraison. Après la possibilité de recevoir sa commande le dimanche, puis le jour même, il propose, depuis juin 2018, un service de livraison dans des créneaux de 30 minutes. Dénommé On Demand, ce service n'est pour l'instant disponible que pour les clients à Paris, Levallois-Perret, Boulogne-Billancourt et Neuilly-sur-Seine, mais sera certainement élargi à terme. Concrètement, le client passe sa commande et reçoit le lendemain un message pour indiquer son choix de créneau de livraison (entre 10h et 22h). Après la commande, Chronopost livre son colis dans le relais PickUp le plus proche de son domicile en attendant les indications sur le créneau horaire de livraison. Ce sont ensuite les livreurs de Stuart qui se chargent du dernier kilomètre. Un des avantages de cette organisation réside dans le fait que le trajet final est réalisé en mode doux, en vélo ou vélo cargo.



## RÉGLEMENTATION

## BIENTÔT DES TAXIS AMATEURS EN ZONE RURALE ?

*Le Gouvernement envisagerait une piste pour « désenclaver » les territoires où la voiture constitue le seul mode de déplacement. C'est-à-dire ceux où le réseau de transport collectif est insuffisant ou inexistant. Il pourrait, en effet, autoriser des taxis « amateurs » dans ces zones. Les particuliers pourraient ainsi obtenir une autorisation individuelle auprès des autorités locales pour transporter des clients contre rémunération, à condition que leur casier judiciaire soit vierge. L'encadrement de ces « taxis amateurs » devrait être strict avec un plafonnement des rémunérations et une délimitation précise des zones d'exercice. La question des tarifs devrait, quant à elle, être tranchée par décret. Un subventionnement des trajets par les communes serait toutefois envisagé.*

## NOUVEAU SERVICE

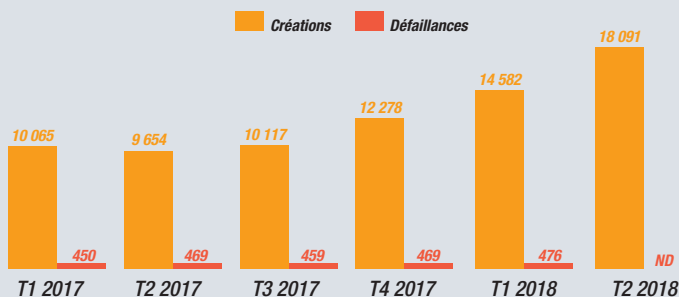
## AMAZON SE LANCE DANS LA LIVRAISON DE JOURNAUX AVEC L'ÉQUIPE

Amazon et L'Équipe ont annoncé le 31 mai dernier un partenariat pour la livraison à domicile du quotidien sportif. Disponible uniquement à Paris et sa petite couronne pour l'instant, ce service s'inscrit dans le cadre de l'abonnement Amazon Prime Now. Lancé en 2016, celui-ci permet aux clients d'être livré dans les 2 heures. Grâce à des partenariats avec des acteurs de la distribution, il inclut l'alimentaire... et aujourd'hui L'Équipe. Cette annonce est une mauvaise nouvelle pour un secteur de la distribution de presse (marchands de

journaux et messagerie) en crise. Car L'Équipe était le 3<sup>e</sup> quotidien le plus tiré en France en 2017 et la vente au numéro représentait plus de 70 % de sa diffusion. Il s'agit donc d'une prise importante pour Amazon et d'un sacré coup porté aux acteurs traditionnels.

Ce service a déjà été testé par Amazon dans 2 autres villes espagnoles : à Madrid et Barcelone pendant 1 an avec le groupe Prisa qui édite les quotidiens El País, Cinco Días et As, ainsi qu'à Milan pendant 2 mois fin 2017 avec Vanity Fair.

## CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE



\* Non disponible

SOURCE : INSEE, DONNÉES CVS-CJO

### ➔ +7,4%

La hausse de l'activité des transports terrestres de marchandises mesurée en millions de tonnes.km en 2017.

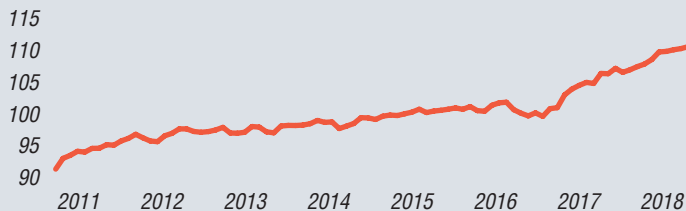
SOURCE : SOES, DONNÉES CVS

### ➔ +0,6%

La hausse de l'emploi salarié dans le secteur des transports et entreposage en 2017.

SOURCE : SOES

## CHIFFRE D'AFFAIRES EN VALEUR DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE (INDICE BASE 100 EN 2010, DONNÉES CVS-CJO)



SOURCE : INSEE, MOYENNES MOBILES 3 MOIS, DERNIÈRES DONNÉES DISPONIBLES AVRIL 2018

### ➔ +7,3%

L'évolution des immatriculations de poids lourds neufs en 2017.

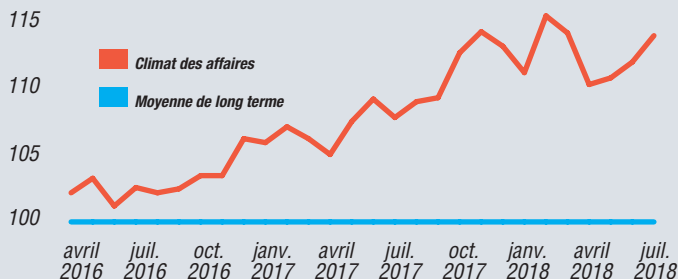
SOURCE : SOES, DONNÉES CVS-CJO

### ➔ +11,7%

L'évolution des prix à la consommation du gazole en 2017.

SOURCE : SOES

## INDICATEUR SYNTHÉTIQUE DE CLIMAT DES AFFAIRES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET ENTREPOSAGE (INDICE MOYEN BASE 100 DEPUIS 1989)



SOURCE : INSEE, DERNIÈRES DONNÉES DISPONIBLES JUILLET 2018