

Le transport routier redoute une hécatombe

TRANSPORT

L'inflation puis le ralentissement économique ont fragilisé les transporteurs de marchandises, majoritairement des petits acteurs.

Les défaillances se multiplient et le projet de taxation des biocarburants obscurcit la situation.

Stéphane Frachet
Correspondant à Lyon

En ce mois d'octobre, Séverine Michaud a failli signer l'acquisition de deux nouveaux camions roulant au B100, l'un des biocarburants disponibles sur le marché qui permet de décarboner une flotte de poids lourds de 44 tonnes sans investir dans l'électrique. Parce que l'électrique est « *encore trop cher et ne convient pas à des tournées de 850 km* », constate la dirigeante de ce transporteur familial spécialisé dans le transport dangereux et les biens industriels, installé sur le port Edouard-Herriot à Lyon.

Pour cette PME de 20 millions d'euros de chiffre d'affaires, le surcoût d'un véhicule au B100, qui n'est que de 4 ou 5 % par rapport au diesel, est supportable, alors qu'un véhicule électrique coûte jusqu'à trois fois plus cher, « *sans compter les bornes de charge* », dit la dirigeante. Dans l'incertitude, elle a toutefois mis sa signature en suspens. Car le B100, comme les autres carburants alternatifs au gazole, est dans le viseur de Bercy.

« Un niveau exceptionnel »

Le gouvernement prévoit jusqu'à présent, dans le projet de loi de finances 2026, un alignement de leur fiscalité sur celle du carburant issu du pétrole, « *alors que le B100 est produit en France, qu'il contribue à notre souveraineté et à la transition énergétique du transport routier* », s'étangle la dirigeante, qui préside par ailleurs la délégation Auver-

gne-Rhône-Alpes de la FNTR, la Fédération nationale du transport routier. La mesure risque toutefois d'être fortement amendée au Parlement. Les députés de la commission des Finances ont voté la suppression de l'article ce mardi. Le dispositif sera rediscuté en séance publique à partir de vendredi.

Comme nombreux de ses consœurs, la PME de Séverine Michaud s'est en tout cas engagée en 2021 à renouveler l'intégralité de sa flotte. « *Notre filiale de Fos-sur-Mer (dans les Bouches-du-Rhône) est équipée. Nous sommes à 75 % de renouvellement à Lyon, avec l'objectif d'atteindre 100 %* », poursuit Séverine Michaud. Réaction encore plus catégorique chez Voglertrans, un transporteur alsacien de moins d'un million d'euros de chiffre d'affaires. La dirigeante, Angélique Vogler, va revenir au diesel. « *Pour rouler avec du B100, il faut disposer d'une cuve. Nous avions trouvé un terrain, mais la métropole de Strasbourg a doublé la taxe locale. Si bien que nous abandonnons le projet* », témoigne-t-elle.

Cette injonction contrariée à la transition énergétique des poids lourds intervient alors que la profession du transport routier de fret vit des heures sombres. « *Le nombre de défaillances est à un niveau exceptionnel : il atteint 1.775 sur les douze derniers mois, au même niveau que les douze mois précédents, ce qui est inédit* », indique Thierry Millon, directeur des études d'Altares. A titre de comparaison, il y avait en 600 procédures en 2021, 920 en 2022 et 1.260 en 2023. Selon Altares, les trans-

« Nous avons besoin de stabilité dans une période compliquée. Les changements incessants nous fragilisent. »

FLORENCE DUPASQUIER
Présidente de la Fédération nationale du transport routier

porteurs des régions Normandie (+41 %), Centre-Val de Loire (+25 %) et Nouvelle-Aquitaine (+24 %) sont les plus touchés par la persistance de ces défaillances entre 2024 et 2025, transport de voyageurs et déménagement inclus.

Derniers exemples en date dans le fret : la liquidation fin septembre des Transports Lemaistre Hervé (TLH) à Trouville-la-Haule (Eure) puis de Buffard Logistique au Havre (Seine-Maritime) début octobre. Les deux étaient spécialisés dans les conteneurs maritimes et n'ont pas résisté à la guerre des prix de concurrents européens.

L'Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), première région industrielle de France, a longtemps « *fait le dos rond* », selon l'expression de Fabien Chazot, patron de l'entreprise du même nom, mais elle est à son tour dans le creux de la vague (+18 %), alors que des régions frontalières comme Provence-Alpes-Côte d'Azur (-14 %) et Grand Est (-10 %) retrouvent du souffle grâce à des marchés limitrophes.

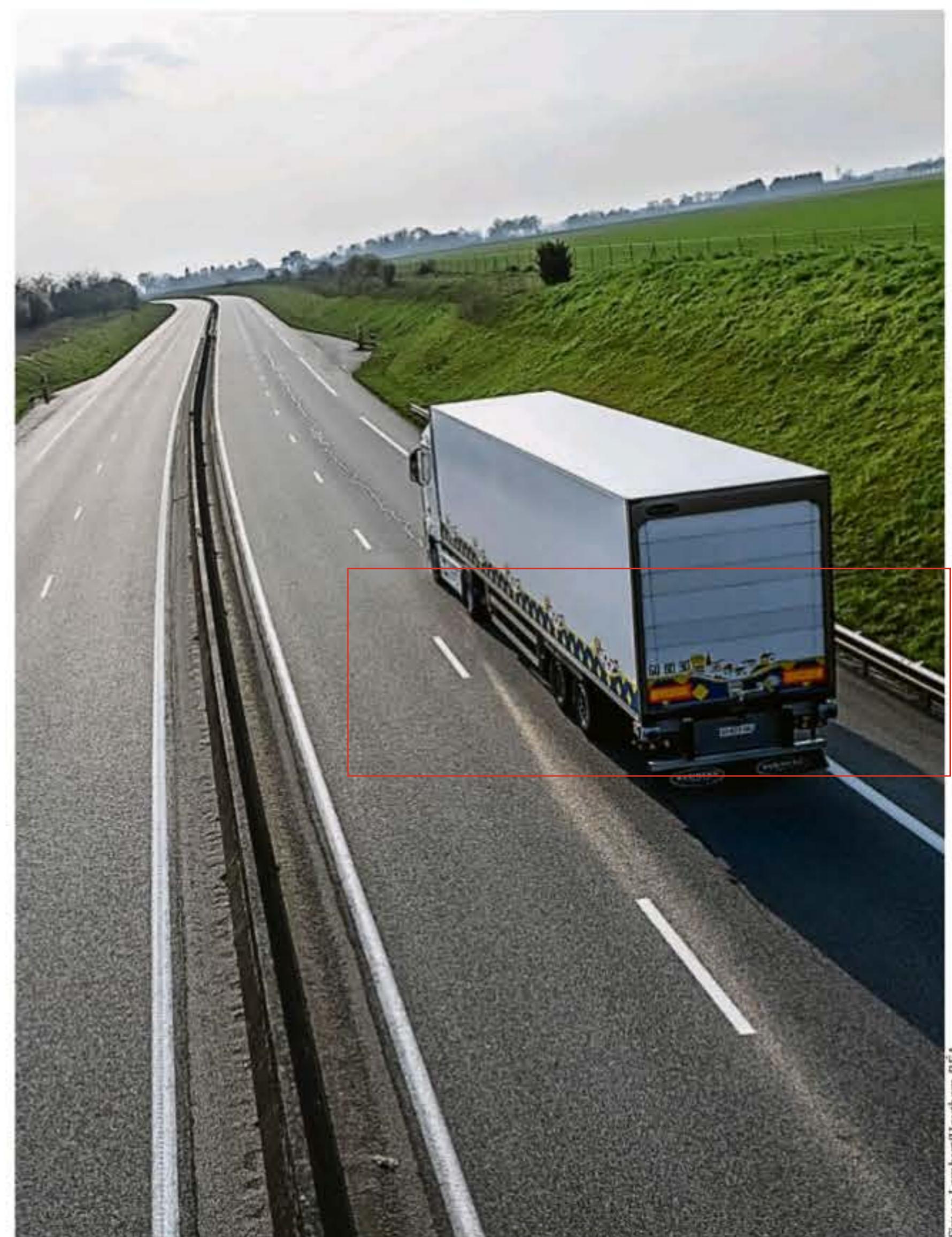
Les TPE et PME

« sur la corde raide »

Dans la région AURA, carrefour de l'axe Marseille-Lyon-Paris, on recense quelques défaillances notoires comme le drômois Chalabian et Duc, une ETI de 1.300 personnes placée en redressement judiciaire en avril. Ou encore les transports Bonnard à Saint-Forgeux (Rhône), liquidés le mois dernier par le tribunal de commerce de Villefranche-sur-Saône. Cette filiale du groupe marseillais Cogepart, acquise en 2023 au départ de la famille historique, entraîne 150 emplois dans sa sortie de route.

« *Nos métiers sont des activités à faible marge, comprise entre 1 et 3 %. Dès qu'un incident vient altérer le fonctionnement, nos TPE-PME, qui constituent l'essentiel du transport routier, sont sur la corde raide très rapidement* », observe Florence Dupasquier, présidente de la FNTR et dirigeante de l'entreprise Samat à Vienne (Isère).

La période d'inflation déclenchée début 2022 par l'attaque russe en Ukraine a eu des répercussions. « *Les petits acteurs n'ont pas eu les coudées franches pour ajuster leurs tarifs. Trois ans après, leurs charges*



Le gouvernement prévoit un alignement de la fiscalité des biocarburants à celle du diesel.

Simon Lambert/REA

Le varois Ducournau se rêve en poids lourd du secteur

L'entreprise familiale, qui se renforce à coups d'acquisitions, s'apprête à franchir les 100 millions d'euros de chiffre d'affaires avec 800 camions.

C'est la course à la taille critique chez Ducournau. En un an, ce groupe familial varois de transport et de logistique a racheté deux entreprises de son secteur, dans le Tarn et en Indre-et-Loire, et vient de reprendre à la barre du tribunal de commerce de Draguignan la société Daziano.

L'opération fait suite au placement en redressement judiciaire de ce transporteur qui accusait un passif de 2 millions d'euros. Ses 65 camions et 80 salariés sont intégralement repris et rapprochent le groupe Ducournau du cap symbolique des 100 millions d'euros.

Effets d'échelle

Il y est presque. En 2023, quand Frédéric Ducournau a pris sa présidence après le décès de son père, fondateur de l'entreprise, l'ETI réalisait 55 millions d'euros de chiffre d'affaires en organisant le transport de toutes sortes de marchandises sur l'axe routier nord-sud du pays.

Gérée en bon père de famille, la marque avait accumulé un trésor de guerre que le fils a employé « *pour sécuriser l'activité et répondre à l'expansion commerciale de [ses] clients* », explique celui qui est désormais à la tête d'un parc de 800 camions, autant de collaborateurs et 89 millions d'euros de chiffre d'affaires. « *Nous prévoyons d'atteindre 110 millions l'an prochain avec un endettement nul* », avec cette envergure, les

effets d'échelle ont un réel impact dans un secteur où le taux de marge est faible. « *Nous avons drastiquement réduit les trajets à vide, partagé et mutualisé l'organisation de 30 mécaniciens, et achetons en gros avec un poids qui pèse sur les négociations* », liste le patron. Il achète par exemple ses pneus par lot de 800 et renouvelle sa flotte à coup de 90 camions par an pour conserver un parc jeune.

Sa taille lui permet de répondre aux demandes les plus spécifiques.

Cette taille lui permet aussi de personnaliser le service et de répondre aux demandes les plus spécifiques. « *On est capable de charger des panneaux photovoltaïques installés dans des reliefs abrupts avec des camions 4x4 et des chauffeurs rompus à l'exercice* », illustre Frédéric Ducournau.

L'offre logistique complète le tableau : avec 60.000 m² d'entrepôts dans le Var, près de Lyon, à Douai (Nord) et dans le Tarn, Ducournau peut organiser les flux de ses clients à la demande. Granulés de poêles à bois en hiver, rosé varois l'été, salon de jardin au printemps, électronique et aluminium au long cours... L'entreprise compte plusieurs milliers de clients, dont le plus gros ne pèse que 7 % du chiffre d'affaires. « *Une garantie d'indépendance et de sécurité supplémentaire* », sourit le patron. Ses courses ne sont pas finies : il prévoit une nouvelle acquisition en Bretagne au début de l'année prochaine. — P.M.

Les Transports Chazot traversent les épreuves

La PME familiale spécialisée dans les échanges entre les industriels et la grande distribution maintient le cap malgré la crise, les atermoiements autour de la taxation des biocarburants et la perte d'un cadre dirigeant.

Les tournées ralentissent chez Chazot, un transporteur qui s'appuie sur trois agences à Saint-Etienne (Loire), Meyzieu (Rhône) et Bourdeaux (Gironde). « *La situation est tendue dans l'industrie automobile, mais aussi dans le bâtiment et la mécanique. Les difficultés de nos chargeurs se répercutent chez nous* », commente François Chazot, président de cette PME familiale de 34 millions d'euros de chiffre d'affaires, spécialisée dans les échanges entre les industriels et la grande distribution.

Le retournement s'est produit au dernier trimestre 2023. « *Les commandes ont baissé fortement dans*

l'industrie. L'année 2024 a été difficile. On se disait qu'en faisant le rond de la corde, qui est arrivé en juin, presque un an après la disparition du cadet.

Pour la suite, Fabien Chazot ne comprend pas la taxation des car-

Dans cette entreprise, 20 % de la flotte est équipée de moteurs qui tournent aux biocarburants.

Renault Trucks lui a confié une partie de la logistique entre ses usines de Bourg-en-Bresse et Vénissieux

burants bio au même niveau que le diesel, « *alors que la décarbonation est bien enclenchée dans le transport routier de marchandises* », dit-il. Dans cette entreprise, 20 % de la flotte est équipée de moteurs qui

tournent aux biocarburants. « *D'ici trois ans, nous aurons 20 % de véhicules électriques* », ajoute-t-il. Son entreprise a été mise en avant par le constructeur Renault Trucks l'an passé. La filiale française du groupe Volvo lui a confié une partie de la logistique entre ses usines de Bourg-en-Bresse et Vénissieux, navette désormais assurée par des poids lourds électriques.

« *Un mix biocarburant, gaz et électrique est tout à fait adapté car il répond à plusieurs configurations, à plusieurs distances. Quant à la pile à hydrogène, c'est inabordable, et l'épisode sur les biocarburants va en refroidir plus d'un* », observe Fabien Chazot, qui a prévu d'installer dix bornes de charge de 300 kW sur son site de Meyzieu.

Quoi qu'il en soit, la crise a ralenti les achats pour Les Transports Chazot, qui ont entamé une diversification. La société a obtenu la certification ADR, qui permet de transporter des matières dangereuses. — S.F.