

Conditions économiques et sociales du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

Synthèse



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Contexte et objectifs de la mission d'étude

Le transport léger est une activité à part dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM). Juridiquement il correspond à du transport de marchandises au moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PMA (Poids Maximal Autorisé).

Contrairement aux autres activités du transport il a longtemps pu être exercé sans autorisation de transport. Il suffisait alors de disposer d'un véhicule et de s'inscrire au registre du commerce pour devenir transporteur léger. Depuis août 1999, cette activité est subordonnée à l'inscription au registre des transporteurs, géré par les Directions Régionales de l'Equipelement, impliquant outre la condition d'honorabilité, deux conditions allégées par rapport aux entreprises exerçant avec des véhicules d'un tonnage supérieur :

- capacité financière de 900 € par véhicule
- justificatif de capacité professionnelle

Elle reste encore cependant assez mal connue, malgré des études menées par le Service Economie, Statistiques et Prospective du Ministère en charge des Transports, le Comité National Routier et plusieurs D.R.E. (Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Limousin et Poitou-Charentes). Ces études ont surtout porté sur les aspects économiques.

Les aspects sociaux ont été jusqu'à présent peu abordés, malgré l'intérêt qu'ils suscitent ; les échos qui remontent ponctuellement de ceux qui exercent ce métier laissent deviner des durées de conduite et de travail très longues, des rémunérations faibles une fois déduits tous les frais, des rythmes de vie irréguliers ...

Aussi la Direction Régionale de l'Equipelement des Pays de la Loire a lancé une étude destinée à mieux connaître l'activité de transport léger dans la région sous le double aspect économique et social, activité différente de celle du transport effectué par des véhicules lourds.

L'O.R.T. Pays de la Loire a été chargé de réaliser cette étude en raison de ses travaux antérieurs sur le secteur du TRM et sa connaissance des statistiques de transport. La mission a été menée en association avec Aptitudes, organisme présidé par Pierre CAM, professeur à l'Université de Nantes. La DRE des Pays de la Loire, maître d'ouvrage, a assuré le pilotage de l'étude en y associant l'Observatoire Social Régional des Transports des Pays de la Loire (OSRT).

1 – Volet économique

Contenu de la mission d'étude

Objectif

L'objet du volet économique de l'étude était d'identifier les principales caractéristiques économiques des entreprises de transport léger (moins de 3,5 tonnes).

Méthode

Deux sources d'informations ont été utilisées : les données du registre et une enquête par sondage

Ont d'abord été analysées les données issues du fichier GRECO dont les éléments très limités n'ont pas permis de collecter des informations essentielles telles que le chiffre d'affaires et l'effectif.

Une enquête a alors été lancée en vue de rassembler les informations nécessaires à une meilleure connaissance des caractéristiques du secteur. Il s'est agi d'une enquête postale auprès des entreprises inscrites au registre et respectant deux conditions : relever du secteur des TRM (au sens de la convention collective), ne pas posséder de licences communautaires.

Ont été abordés dans l'enquête :

- l'entreprise et son dirigeant (chiffre d'affaires, résultat net, effectif salarié, degré de spécialisation, ancienneté et antécédents professionnels du chef d'entreprise, atouts de l'entreprise, difficultés éventuelles)
- le type d'activité et la clientèle (type de marchandises, rayon d'action, nature des donneurs d'ordre)
- la flotte de véhicules et les conducteurs (nombre de véhicules, kilométrage moyen, nombre de conducteurs, âges et anciennetés)
- l'opinion sur l'activité.

L'administration des questionnaires s'est déroulée en deux phases :

- un premier envoi effectué à la fin du mois de novembre 2007 auprès des 818 entreprises (à l'issue de cette première phase, le taux de retour était de 37 %),
- une relance effectuée un mois plus tard auprès des 516 entreprises non répondantes.

L'enquête a obtenu un succès assez considérable : 60 % des entreprises interrogées ont retourné un questionnaire exploitable.

Principaux enseignements

Au sein du secteur du transport routier de marchandises (TRM), la place du transport léger n'est pas marginale.

Marché en forte expansion et encore d'accès facile malgré le renforcement de la réglementation, le transport léger représente 40 % des entreprises régionales du TRM, mais seulement de 6 à 8 % (selon le champ considéré) des effectifs salariés. Sa caractéristique principale est en effet la petite taille des structures (en moyenne trois emplois par entreprise), relevant souvent d'un statut juridique d'entreprise individuelle. La moitié des transporteurs n'emploie pas de salariés.

En raison de la taille réduite des entreprises, les volumes d'activités moyens sont faibles : 180 000 € par entreprise. Le transport léger réalise ainsi seulement 5 % du chiffre d'affaires du TRM. En Pays de la Loire, le marché du transport léger est dominé par Mat-Courses Taxicolis, filiale sarthoise de La Poste, avec un volume d'activité de plus de sept millions d'euros. Seulement dix entreprises ont un chiffre d'affaires supérieur à un million d'euros.

La rentabilité du secteur est en revanche réelle. Mais elle doit être relativisée en raison de la très forte proportion d'entreprises individuelles (54 %) pour lesquelles le résultat net est la composante principale du revenu du dirigeant. La marge nette (ratio du résultat net par le chiffre d'affaires), un des indicateurs les plus caractéristiques de la rentabilité de l'entreprise, s'élève en moyenne à 11 % dans la région (5 % abstraction faite des entreprises individuelles), soit un niveau nettement supérieur à celui du TRM.

Poids du transport léger en Pays de la Loire

	Transport léger (1)	TRM restreint (2)	TRM élargi (3)	(1) / (2)	(1) / (3)
Nombre d'entreprises	818	2 019	2 099	40,5%	39,0%
Effectif salarié	1 745	22 601	30 609	7,7%	5,7%
Chiffre d'affaires (en M€)	146,1	2 345,8	3 426,6	6,2%	4,3%
Sous-traitance effectuée (en M€)	60,0	146,3	177,6	41,0%	33,8%
Résultat net (en M€)	16,6	31,8	53,4	52,2%	31,1%
Part de la sous-traitance	41%	6,2%	5,2%		
Marge nette	11%	1,4%	1,6%		

(2) Codes NAF 602L à 602P

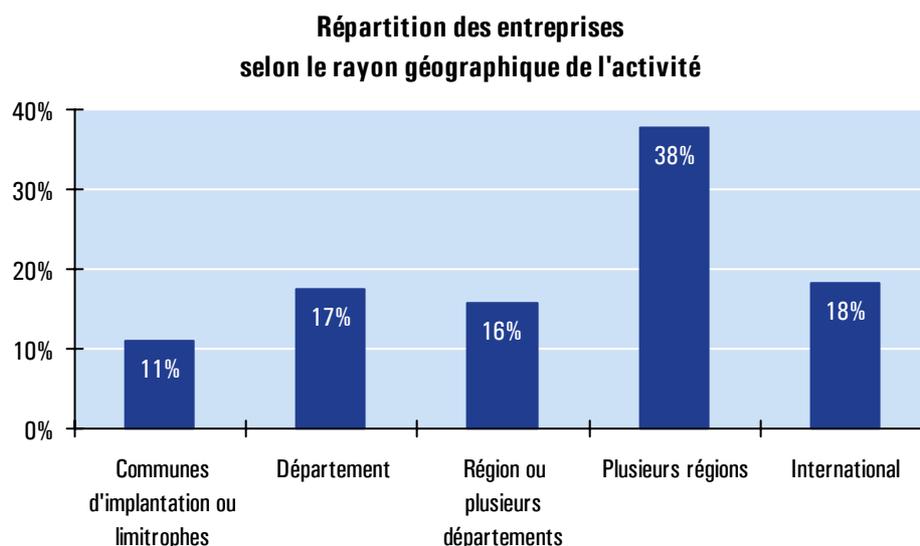
(3) TRM restreint + codes NAF 634A à 634C

Sources : (1) Enquête ORT (2007), (2) et (3) INSEE / Ministère en charge des Transports (Enquête Annuelle d'Entreprise - Résultats 2005)

Le caractère urbain du secteur est particulièrement marqué : les départements les plus ruraux de la région (Mayenne et Vendée) sont ceux où le poids de l'emploi du transport léger (comparé à l'ensemble des secteurs économiques) est le plus faible. Huit des quinze premières entreprises de la région ont leur siège dans l'agglomération nantaise.

Le tissu productif est essentiellement constitué de structures ayant pour activité déclarée au moment de leur création le transport routier de marchandises de proximité (75 % des entreprises) ou interurbain (10 %). Ce sont des entreprises assez jeunes immatriculées pour la plupart depuis le début des années 2000.

Le secteur du transport léger recouvre de multiples activités, non limitées au seul transport de proximité, comme peut le laisser sous-entendre dans un premier temps la répartition des codes APE (Activité Principale Exercée). L'enquête postale a ainsi montré que beaucoup d'entreprises, notamment celles présentes sur le segment de la course à la demande, pratiquent le transport national, voire international.



Plus encore que dans le transport routier conventionnel (par poids lourds), le recours à la sous-traitance est courant. Il représente 42 % du chiffre d'affaires total du secteur et est notamment la règle dans les entreprises spécialisées dans les tournées de collecte et de livraison, qui travaillent pour le compte de grands opérateurs messagers.

Par rapport aux poids lourds, la compétitivité du transport léger de marchandises provient :

- des caractéristiques intrinsèques des véhicules (rapidité, souplesse d'utilisation et faible encombrement) particulièrement adaptées aux livraisons diffuses en zone urbaine à forte contrainte de stationnement,
- de sa réglementation moins contraignante (notamment l'absence de dispositions sur les temps de conduite et de repos).

Contrairement aux transports par poids lourds, qui se situent en amont du processus productif, le marché du transport léger se situe plus en aval du circuit économique, la majorité des envois étant destinés à la grande distribution, aux commerces de détail et aux particuliers. C'est l'une des différences fondamentales entre le marché des envois lourds et celui des petits envois.

Certains dirigeants interrogés expriment de vives inquiétudes quant au devenir de leur entreprise en raison du poids croissant des dépenses de carburant. Ils jugent massivement la réglementation inadaptée en raison de l'impossibilité de récupérer une partie de la TIPP, mécanisme réservée aux transporteurs lourds.

2 – Volet social

Contenu de la mission d'étude

Objectif

L'objectif du volet social de l'étude était d'améliorer la connaissance des conditions de travail des personnes (salariées ou travailleurs indépendants) exerçant l'activité de conducteurs en transport léger en identifiant les situations rencontrées en Pays de la Loire.

L'étude a cherché à identifier les composantes des conditions de travail (rythme des journées de travail, prévisibilité des périodes de travail ...) mais aussi les conditions de vie qu'implique ce travail (conduite de nuit, temps passé hors du domicile, santé) et également le profil du conducteur/artisan (origines professionnelles et sociologiques, niveau d'études et formations reçues).

Méthode

L'étude a consisté en une analyse de 18 cas de conducteurs légers identifiés à partir du fichier GRECO de la DRE.

Une approche par enquêtes auprès de ces personnes a permis d'apporter les éléments de connaissance évoqués, et d'autres qui n'auraient pas été identifiés a priori. La méthode d'enquête (enquêtes téléphoniques, interviews, à l'exclusion d'une enquête postale, manifestement inadaptée ...), a été arrêtée après la première phase d'étude statistique.

L'O.R.T. a fait appel, pour la réalisation du volet social, à des compétences en sociologie, en soustrayant une partie des prestations à l'association Aptitudes.

Principaux enseignements

Une population hétérogène

Hormis la forte domination masculine (16 interviewés sur 18), la population des entrepreneurs en Transport léger est fortement hétérogène :

- Au niveau de l'âge : le plus jeune a 23 ans et le plus vieux 56 ans ;
- Au niveau de la formation : de la licence de gestion au CAP de typographe en passant par des apprentissages en boulangerie ou en fraisage ;
- Au niveau de l'expérience antérieure : seuls 28% des interrogés étaient dans le transport, les autres proviennent du commercial, du notariat, de la gestion, etc.

Le premier facteur qui explique ces différences est l'entrée dans la profession.

L'entrée dans la carrière

En dehors des formalités liées à l'inscription au registre des transporteurs, l'entrée dans le secteur du transport léger peut se faire quasiment à tout âge et sans mise de fonds importante. On peut distinguer trois modes d'accès principaux à la profession :

- Des salariés jeunes désirant évoluer vers l'indépendance après un premier parcours professionnel décevant ou une période de chômage soit en profitant de leur immersion dans le milieu du transport (3 entretiens) soit en créant d'emblée leur propre entreprise (3 entretiens).
- Des salariés ayant dépassé la trentaine et qui se réorientent vers le secteur des transports (3 entretiens) ou évoluent d'un statut de salarié dans le transport vers un statut d'indépendant (5 entretiens).
- Des salariés à l'approche de la cinquantaine qui se reconvertissent suite à un licenciement ou une lassitude liée à leur emploi en profitant soit d'une opportunité soit en créant leur propre entreprise (4 interviewés).

L'indépendance sans les salariés

La prédominance du profil du transporteur conducteur ne doit rien au hasard. Chez les entrepreneurs les plus jeunes et/ou les moins diplômés, le recrutement de salariés fait « peur » même lorsque la situation s'y prête :

- Les charges salariales constituent le premier frein identifiable ;
- L'incertitude liée au contrat de travail dans une profession où la formation professionnelle sanctionnée par un diplôme reste l'exception ;
- L'organisation des tournées dans un cadre réglementaire qui ne s'impose pas à l'indépendant rend la gestion du personnel plus complexe.

Les relations avec les donneurs d'ordre

Les relations avec les donneurs d'ordre peuvent être régulières ou ponctuelles.

- La sous-traitance : c'est un contrat d'entreprise qui lie l'entreprise de transport léger à un commissionnaire pour une durée déterminée. Elle concerne essentiellement le secteur de la messagerie (4 interviewés).
- Le contrat moral : c'est aussi un contrat durable sans qu'il passe par l'écrit entre un ou plusieurs donneurs d'ordre et l'entreprise pour un ensemble de prestations qui se répètent dans le temps (10 interviewés).
- Le contrat spot : c'est le contrat ponctuel par excellence puisqu'il ne lie le donneur d'ordre au transporteur que pour la durée d'une course (4 interviewés).

La négociation des tarifs

Cette négociation est plus ou moins ouverte selon le type de relation qui unit le donneur d'ordre et le transporteur mais également selon le type d'organisation.

- La négociation imposée : c'est souvent le cas de la sous-traitance où le transporteur doit se plier aux tarifs imposés par le commissionnaire en fonction du type de colis, du nombre de positions (forfait kilométrique) ou encore du nombre de colis.

- Le prix contraint : c'est le cas pour l'express direct où l'activité externalisée doit avoir un prix de revient inférieur à ce qu'elle coûterait en interne à l'entreprise.
- La tarification libre : ce cas est rencontré parmi les entreprises travaillant en trace directe et qui facture leur service en fonction des zones à livrer.

La durée du travail

Le travailleur indépendant dans le transport léger ne connaît d'autre limite en principe à la durée du travail que sa propre fatigue. Les durées s'échelonnent ainsi de 45H à 75H. Mais certaines contraintes existent cependant :

- Le transport léger est une activité largement saisonnière et le rythme du travail peut être élevé à certaines périodes et moindre à d'autres.
- Outre le temps lié à l'exploitation, le transporteur doit compter avec d'autres durées incompressibles : la démarche commerciale, l'administratif mais également la comptabilité.
- Selon le moment où ils interviennent dans la chaîne logistique, leur organisation du travail est plus ou moins planifiée. On peut parler de journée type pour ceux qui travaillent en sous-traitance pour la messagerie. Au contraire pour ceux qui interviennent en trace directe, il n'existe pas de telles contraintes.

Gérer la fatigue

Le rythme régulier lié à la messagerie et les nombreux arrêts ont peu d'incidence sur l'attention. Cependant le stress lié au délai instaure une fatigue qui s'installe sur le long terme et qui rend après plusieurs années ces emplois relativement pénibles.

Ceux qui font de la trace directe sont les plus exposés aux problèmes d'hypovigilance. Ces conducteurs, dès qu'ils ont acquis de l'expérience, fractionnent leur repas durant les temps de conduite, font des « pauses flash » de dix minutes et surveillent leur temps de sommeil.

Un sentiment d'infériorité et un déficit d'image

Les transporteurs légers souffrent d'un manque de reconnaissance alimenté par plusieurs causes :

- L'absence de formation qualifiante : elle est considérée par beaucoup comme une forme d'handicap à la fois pour recruter mais également pour leur propre faire-valoir ;
- Des conditions de concurrence perçues comme déloyale et qui nuisent à l'image d'une profession où les mieux organisés sont sans cesse exposés aux francs tireurs. Les transporteurs le vivent comme un manque de reconnaissance du service rendu ;
- Une forme d'inégalité : les transporteurs légers revendiquent que leur soit appliqué la même réglementation que celle des autres professions du transport routier. Le fait de ne pas récupérer la TIPP est en particulier perçu comme un traitement inégal ;
- La profession déplore que les constructeurs ne considèrent pas les véhicules de transport léger comme un véritable outil de travail. Certains aménagements pourraient faciliter leurs conditions de travail mais également la personnalisation de leur profession. Ainsi, pour les entrepreneurs amenés à se déplacer à la demande, l'absence de véhicule aménagée pour dormir ou faire une sieste est un élément de pénibilité qui vient s'ajouter à d'autres.

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Direction régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement des Pays de la Loire

10 Boulevard Gaston Serpette - BP 32 205 - 44022 Nantes Cedex 1
Tél. 02 40 67 26 26
Fax 02 40 67 28 28

Directeur de la publication :
Alain Laville-Fournier

Rédaction :
Denis Douillard (O.R.T.), Vincent Bricaud (O.R.T.) et Pierre Cam (Aptitudes)
www.ort-pdl.org