

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

Tome 1 - Volet économique



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

Présent
pour
l'avenir



Sommaire

Préambule	3
Synthèse	7
1 – Définition de l'activité : qu'est ce qu'un transporteur léger ?	9
2 – Champ de l'étude : 818 entreprises en Pays de la Loire	10
3 – Une intégration récente et partielle dans la réglementation du transport routier de marchandises	12
4 – Le registre des transporteurs : une fiche d'identité certes exhaustive mais incomplète des entreprises	14
41 – Une localisation de l'activité concentrée en Loire-Atlantique et dans les couronnes périurbaines	14
42 – Une majorité d'entreprises individuelles et/ou unipersonnelles	19
43 – Trois entreprises sur quatre inscrites en transport de proximité	20
44 – La faible espérance de vie des transporteurs légers	21
45 – Classement des entreprises : 10 millionnaires en Pays de la Loire	22
5 – L'enquête postale : un excellent taux de réponse, garant d'une photographie précise du secteur	24
51 – Emploi et parc de véhicules : mon entreprise, mon camion et moi	25
511 – 2500 emplois en Pays de la Loire	25
512 – Trois conducteurs par entreprise	27
513 – Des chefs d'entreprise jeunes ... dans la fonction	28
514 – Flotte : 100 000 km par an et peu de fourgonnettes	31
515 – Des entreprises faiblement syndiquées	35

52 – La diversité de l'activité	36
521 – L'éventail très large des zones desservies	36
522 – Prédominance des pièces et produits industriels	39
523 – Une demande diffuse	40
53 – La dualité des modes d'organisation	41
531 – Partage du marché entre messagerie et course à la demande	41
532 – Le travail en sous-traitance : souvent la règle	45
54 – Des résultats financiers contrastés	47
541 – Des volumes d'activité restreints mais en vive croissance	47
542 – Le transport léger : une activité rentable ?	49
55 – Des perspectives d'évolution limitées par le prix élevé des carburants	54
551 – Une réglementation jugée inadaptée	54
552 – Evolution de l'activité :	
croissance en 2007, stabilisation en 2008	56
6 – Annexes	58
61 – Le questionnaire de l'enquête	58
62 – Taux de réponse au questionnaire	64
63 – Chiffres d'affaires unitaires	65
64 – Traitements statistiques tirés du registre des transporteurs	68
65 – Remarques et commentaires des répondants	70
Bibliographie	81

Préambule

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) ¹.

Contrairement aux autres activités du TRM, 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'Équipement, impliquant outre la condition d'honorabilité, deux conditions allégées par rapport aux entreprises exploitant des véhicules d'un tonnage supérieur :

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

L'activité reste encore cependant assez mal connue, malgré des études menées par le Service de l'Observation et des Statistiques 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 ...

L'Observatoire Social Régional des Transports des Pays de la Loire (OSRT) a approuvé le lancement d'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 du transport. La DRE des Pays de la Loire, maître d'ouvrage, a assuré le pilotage de l'étude en y associant l'OSRT.

¹ Pour un véhicule isolé, qui est la situation rencontrée dans le transport léger (l'utilisation d'une remorque est très marginale), le PMA est égal au PTAC (Poids Total Autorisé en Charge : somme du poids à vide du véhicule et de sa charge utile). Le PMA diffère du PTAC pour les ensembles articulés (semi-remorque attelée à un tracteur routier) et les trains routiers (remorque attelée à un camion). Dans la suite du rapport, on utilisera le terme PTAC, préféré à celui moins connu de PMA.

Contenu de la mission d'étude

A – Volet économique

Objectif

L'objet du volet économique de l'étude était d'identifier les principales caractéristiques économiques des entreprises de ce sous-secteur.

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 (raison sociale, n° Siret, localisation communale et nombre de copies de licences intérieures) ont été enrichies par la consultation de divers sites internet qui proposent des extraits de K-Bis d'entreprises délivrés par le Registre du Commerce et des Sociétés (code APE, statut juridique, date de création). En revanche, des informations essentielles telles que le chiffre d'affaires et l'effectif n'ont pu être collectées de façon exhaustive par ce canal (38 % des 818 entreprises inscrites pour le CA, 6 % pour 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 agit 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 (cf. la partie relative au champ de l'étude, page 10).

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'administration des questionnaires - Bilan au 16 avril 2008

Envoi initial (19 novembre 2007)

	Nombre	%
Questionnaires envoyés	818	100%
Questionnaires reçus et renseignés (avant le 16 dec. 2007)	302	37%
Solde	516	63%

Relance (18 décembre 2007)

	Nombre	%
Questionnaires envoyés	516	63%
Questionnaires reçus et renseignés (après le 16 dec. 2007)	188	23%
Solde	328	40%
Total des questionnaires reçus et renseignés	490	60%

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

Bilan de l'enquête - Situation au 16 avril 2008

	Nombre	%
Entreprises interrogés	818	100%
Questionnaires reçus et renseignés	490	60%
Questionnaires reçus et non renseignés	60	7%
Cessation d'activité	14	2%
N'habite pas à l'adresse indiquée	46	6%
Solde	268	33%

Il n'a pas été effectué de redressement des résultats pour plusieurs raisons :

- les données de calage n'étaient pas disponibles en quantité et en qualité suffisantes ;
- le taux global de retour (60 %) a été jugé très satisfaisant comparé à celui observé habituellement dans les enquêtes postales (entre 20 et 30 %) ;
- les fluctuations d'échantillonnage se sont avérées très faibles (quelle que soit la variable de stratification considérée, les taux de réponses exploitables sont voisins de 60 %) garantissant une excellente représentativité des résultats (cf. annexe 2, page 64) ;
- au sein des questionnaires retournés, le poids marginal des non-réponses (environ une question non renseignée sur vingt) n'a pas engendré de biais statistique.

B – Volet social

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 permis d'identifier les composantes des conditions de travail :

- le niveau des rémunérations nettes (salaires et primes d'une part, résultat net d'autre part),
- la durée de travail et la durée de conduite,
- le rythme des journées de travail,
- la prévisibilité des périodes de travail ;

mais aussi aux conditions de vie qu'implique ce travail :

- rythme de vie (nuit/jour),
- temps passé hors du domicile,
- confort ou inconfort,
- santé ;

et également au profil du conducteur/artisan :

- origines professionnelles et sociologiques,
- niveau d'études et formations reçues.

Méthode

Il a été distingué deux parties d'étude correspondant chacune à deux situations très différentes : les conducteurs salariés de sociétés importantes spécialisées dans le transport léger et les conducteurs indépendants.

Dans la première partie ont été étudiées quelques sociétés de ce type, leur organisation et les conditions de travail. Elle a donné lieu à des entretiens avec la direction, et à au moins l'interview d'un ou deux conducteurs.

La seconde partie a consisté en des analyses de cas d'artisans indépendants 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 à priori. La méthode d'enquête (enquêtes téléphoniques, interviews, à l'exclusion d'une enquête postale, manifestement inadaptée ...), a été arrêtée en accord entre la D.R.E. et l'O.R.T. 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.

Synthèse

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 % 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

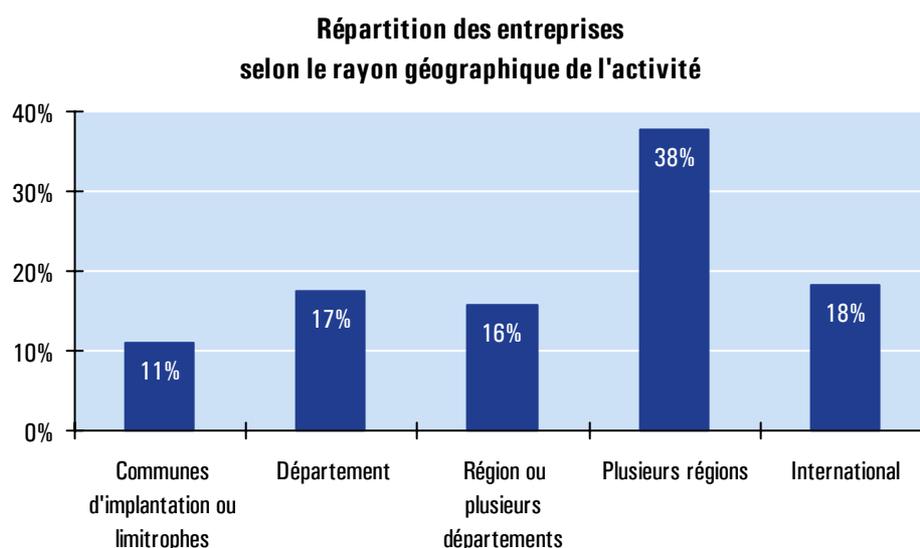
(3) TRM restreint + codes NAF 634A à 634C

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.

1 – Définition de l'activité : qu'est ce qu'un transporteur léger ?

Le transport léger de marchandises pour compte d'autrui par la route se développe fortement en France depuis une vingtaine d'années. Cette activité, qui correspond à un besoin important de l'activité économique, joue un rôle majeur, et souvent sous-estimé, dans le transport de fret, notamment dans les domaines de la messagerie et des livraisons urbaines.

Elle consiste à acheminer des marchandises à l'aide de véhicules de PTAC (Poids Total Autorisé en Charge : somme du poids à vide du véhicule et de sa charge utile) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ou 14m³ de volume utile ¹. Un transporteur léger est le professionnel qui utilise exclusivement ce type de véhicule, appelé VUL (véhicules utilitaires légers) par opposition au PL (poids lourds). Il peut s'agir d'une camionnette, d'un fourgon, d'une fourgonnette (dérivée de voiture particulière), d'une voiture de livraison ou même d'un deux-roues ².

Le plafond du PTAC ainsi défini pour le transport léger correspond au seuil à partir duquel la réglementation devient beaucoup plus contraignante pour des raisons économiques d'adaptation de l'offre mais aussi pour des raisons de sécurité routière ³.

Le transport léger échappe en effet à certaines des réglementations qui s'appliquent aux véhicules de plus de 3,5 tonnes (pas d'obligation de formation des conducteurs, absence d'un permis de conduire spécifique, durées de conduite et de travail non soumis à la réglementation européenne, ...) et n'était, jusqu'à une époque récente, pratiquement pas contrôlée.

Il a longtemps eu mauvaise réputation, l'absence de réglementation spécifique favorisant la croissance, certes forte, mais souvent anarchique du secteur.

¹ Le poids à vide moyen d'un véhicule léger étant d'environ 2 tonnes, le poids maximum des marchandises transportées se situe généralement entre 1 et 1,5 tonnes. On observe une relation inverse entre la charge utile du véhicule et son poids à vide. Plus le véhicule est grand, plus il est lourd et moins sa charge utile est importante.

² Les VUL se différencient des autres véhicules légers, de manière schématique, par l'absence de banquette arrière.

³ Si les VUL utilisés en transport public de marchandises ne représentent que 1 % du parc total en activité, les temps de conduite du transport léger (souvent excessifs) sont générateurs de risques.

2 – Champ de l'étude : 818 entreprises en Pays de la Loire

Le transport léger recouvre des situations et des activités très diverses. L'hétérogénéité des entreprises de moins de 3,5 tonnes de PMA est en effet flagrante, tant au niveau des produits transportés (courriers, vracs industriels, colis, déménagement, animaux vivants, transport de fonds, ...), que des tailles rencontrées (microstructures sans salariés mais aussi entreprises de grande dimension dont l'organisation repose parfois sur l'existence de filiales et d'établissements multiples).

Sur le plan statistique, le transport léger est difficile à identifier. Au sens large, les entreprises dont l'activité est le transport routier de marchandises à l'aide de véhicules utilitaires légers peuvent être recensées sous divers codes NAF : le transport routier de marchandises proprement dit (codes 602L à 602P), l'organisation de transport de fret (codes 634A à 634C), les autres activités de courrier (641C), les transports de fonds (746Z) ou encore le routage (748G).

Nous retiendrons ici un champ un peu plus restreint correspondant aux entreprises dont l'activité principale exercée relève de la convention collective du transport routier, exception faite du transport de voyageurs. Il s'agit des dix codes NAF suivants :

602L	Transports routiers de marchandises de proximité
602M	Transports routiers de marchandises interurbains
602N	Déménagements
602P	Location de camions avec conducteurs
634A	Messagerie, fret express
634B	Affrètement
634C	Organisation des transports internationaux
641C	Autres activités de courrier
712A	Location d'autres matériels de transport terrestre
746Z	Enquêtes et sécurité

En conséquence, le champ de l'étude est constitué des entreprises :

- inscrites au registre des transporteurs,
- dont le siège est situé dans l'un des cinq départements de la région des Pays de la Loire ¹,
- ne détenant pas une licence communautaire ²,
- dont le code d'activité principale exercée appartient à la liste suivante : 602L, 602M, 602N, 602P, 634A, 634B, 634C, 641C, 712A, 746Z.

¹ On notera ainsi que les entreprises extérieures aux Pays de la Loire, mais implantées au niveau national et ayant à ce titre des établissements (agences) dans la région ne sont pas comprises dans le champ de l'étude.

² On s'intéresse aux entreprises dont le parc est, à priori, constitué exclusivement de véhicules légers.

Parmi les 2679 entreprises inscrites au registre des transporteurs en avril 2007, 992 sont titulaires exclusivement d'une licence intérieure, soit 37% des inscriptions en Pays de la Loire.

Registre des transporteurs - Situation avril 2007

	Nombre d'entreprises inscrites		Ensemble
	Titulaires exclusifs d'une licence intérieure	Titulaires d'au moins une licence communautaire	
Loire-Atlantique	389	547	936
Maine-et-Loire	230	371	601
Mayenne	61	201	262
Sarthe	157	261	418
Vendée	155	307	462
Ensemble	992	1 687	2 679

Ont été retirés de ces 992 entreprises :

- d'abord les entreprises en cours de liquidation ou radiées entre en avril et août 2007 (date à laquelle a été constitué la population mère),
- puis celles ne relevant pas de la convention collective des transports routiers (les codes APE n'étant pas indiqué dans le registre, il a été nécessaire de recourir à divers sites internet qui proposent les extraits de K-Bis d'entreprises),
- enfin celles appartenant à la convention collective, mais ayant pour activité le transport de voyageurs.

Ces diverses opérations ont permis d'aboutir à la population mère de l'enquête, correspondant aux critères de délimitation du champ de l'étude, constitué de 818 entreprises.

Registre des transporteurs et champ de l'étude

	Nombre d'entreprises				
	titulaires exclusifs d'une licence intérieure (1)	en cours de liquidation ou radiées (2)	ne relevant pas de la convention collective (3)	ayant pour activité le transport de voyageurs (4)	retenues dans le champ de l'étude (5)
Loire-Atlantique	389	10	38	3	338
Maine-et-Loire	230	3	31	4	192
Mayenne	61	-	10	4	47
Sarthe	157	6	21	3	127
Vendée	155	1	31	9	114
Ensemble	992	20	131	23	818

(1) : Situation avril 2007

(2) : Entreprises radiées entre avril et août 2007

(3) : Convention collective des transports routiers (codes NAF 602L, 602M, 602N, 602P, 634A, 634B, 634C, 641C, 712A, 746Z)

(4) : Codes NAF 602B et 602G

(5) : Population mère = 1 - (2+3+4)

3 – Une intégration récente et partielle dans la réglementation du transport routier de marchandises

Le secteur n'a été que récemment intégré au transport routier de marchandises en matière de règles d'accès à la profession et de réglementations sociales. Son intégration est encore partielle :

- les véhicules ne sont pas équipés de chronotachygraphe (le contrôle des heures se fait par le biais des livrets individuels de contrôle ou des horaires de service),
- les règles relatives à la durée des temps de travail et de conduite et à leur contrôle sont particulières,
- les dispositions en matière de capacité financière et de capacité professionnelle sont plus légères,
- le dispositif de formation obligatoire des conducteurs (FIMO et FCOS) ne s'applique pas au transport léger,
- le mécanisme de récupération partielle de la TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) ne concerne que les entreprises utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes.

L'application des réglementations sociales est, de plus, limitée dans le transport léger par l'importance de la part des effectifs non salariés. Ainsi les transporteurs conducteurs échappent à toutes les dispositions limitant les temps de conduite ou imposant des temps de repos ¹.

En revanche, les conducteurs salariés du transport léger doivent respecter les règles de la durée du travail de leur convention collective, en l'occurrence celle du secteur du transport routier de marchandises. La réglementation en la matière est ainsi indépendante du PTAC du véhicule. Trois régimes de temps de travail peuvent être distingués :

- les conducteurs de messagerie sont assujettis aux règles du droit commun de la durée du travail, à savoir 35 heures légales par semaine. La durée maximale hebdomadaire de travail est fixée à 48 heures par semaine isolée et à 44 heures par semaine en moyenne sur une période de 12 semaines consécutives ;
- les "grands routiers", qui effectuent au moins 6 repos journaliers par mois hors de leur domicile, ont une durée légale de 43 heures par semaine. Ils peuvent travailler jusqu'à 56 heures sur une semaine isolée et jusqu'à 50 heures par semaine en moyenne sur un mois, ainsi que 220 heures par mois.
- les "autres personnels roulants", qui effectuent moins de 6 repos journaliers par mois hors de leur domicile, ont une durée légale de 39 heures par semaine. Ils peuvent travailler jusqu'à 48 heures par semaine isolée et par semaine en moyenne sur un mois, ainsi que 208 heures par mois.

¹ La réglementation européenne relative aux temps de conduite ne concerne que les conducteurs (salariés ou non) conduisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC. Le transport léger n'est donc pas concerné par la règle des 9h00 de conduite journalière maximum avec une pause de 45 minutes après 4h30 de conduite continue.

En application de la loi 98-69 du 6 février 1998, dite loi Gayssot, les entreprises de transport léger ont maintenant l'obligation de s'inscrire au registre des transporteurs, au même titre que celles exploitant un parc de PL. La loi Gayssot n'est devenue effective qu'à compter de la date de parution de son décret d'application, le 30 août 1999 ¹.

Dans ce nouveau cadre législatif, elles doivent posséder une licence de transport intérieur, leur permettant d'utiliser des VUL d'au moins deux essieux (à l'exclusion donc des deux roues). L'obtention de la licence de transport intérieur s'accompagne de la délivrance d'autant de copies conformes que l'entreprise dispose de véhicules. Chaque VUL doit comporter une copie, devant être présentée par le conducteur lors des contrôles routiers.

L'inscription au registre des transporteurs est soumise à des conditions d'honorabilité professionnelle (vérification du casier judiciaire), de capacité financière, de capacité professionnelle. Ces dispositions sont moins fortes que pour l'obtention de la licence communautaire qui concerne les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PMA. Elles ont néanmoins provoqué un assainissement du secteur en éliminant d'office un certain nombre d'entreprises qui ne répondaient pas aux conditions demandées.

Pour les donneurs d'ordres du transport léger, l'inscription obligatoire au registre des transporteurs et les contrôles qui en résultent (contrôle annuel dans le cadre du dispositif relatif à la capacité financière et sanction possible en Commission des Sanctions Administratives) constitue une garantie. Ces dispositions ont considérablement réduit les cas de transporteurs légers qui travaillaient de manière clandestine.

La capacité professionnelle

Son objectif est de garantir une formation ou une qualification minimum des responsables d'entreprises. Le transport léger bénéficie d'un régime dérogatoire substituant le justificatif de capacité à l'attestation de capacité, requise dans les entreprises utilisant des véhicules excédant 3,5 tonnes de PMA. L'obtention du justificatif est moins contraignante que celle de l'attestation. Deux voies seulement sont ainsi retenues (les voies de l'examen et de l'expérience professionnelle sont prévues pour l'attestation de capacité) :

- un stage de 10 jours dans un organisme de formation agréé,
- le diplôme (baccalauréat "exploitation des transports").

La capacité financière

Cette mesure vise à s'assurer d'une solidité financière minimale et en particulier de la solvabilité à l'égard d'éventuels sous-traitants ou fournisseurs. Elle détermine le nombre de titres que l'entreprise de transport léger peut exploiter. L'entreprise doit présenter chaque année un montant minimum de capitaux propres par véhicule. Ce montant exigible est plus faible pour les entreprises de transport léger : 900 € (contre 9 000 € pour le premier véhicule et 5 000 € pour les suivants dans les structures exploitant un parc de PL).

¹ Les inscriptions furent rares en 1999, voire nulles dans certaines régions. L'essentiel s'est fait en 2000 et les années suivantes.

4 – Le registre des transporteurs : une fiche d'identité certes exhaustive mais incomplète des entreprises

41 – Une localisation de l'activité concentrée en Loire-Atlantique et dans les couronnes périurbaines

La localisation départementale des entreprises et des effectifs montre que dans le transport léger, plus encore que dans l'ensemble du TRM, l'activité est surreprésentée en Loire-Atlantique et dans une moindre mesure dans le Maine-et-Loire.

Répartition départementale de l'activité "Transport léger"

	Entreprises transport léger	Entreprises TRM *	Entreprises tout secteur *	Copies licences intérieures	Effectifs salariés TRM **	Emploi tout secteur ***
Loire-Atlantique	41,3%	36,9%	33,4%	42,3%	35,2%	36,5%
Maine-et-Loire	23,5%	22,3%	22,2%	20,6%	16,7%	21,9%
Mayenne	5,7%	8,8%	11,4%	6,1%	12,0%	8,8%
Sarthe	15,5%	16,4%	14,0%	17,3%	13,6%	15,5%
Vendée	13,9%	15,6%	18,9%	13,6%	22,5%	17,3%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Source : INSEE - SIRENE (au 31 décembre 2005)

** Source : Unédic (au 31 décembre 2006)

*** Source : INSEE (estimations au 31 décembre 2005)

La Loire-Atlantique représentent ainsi 41 % des entreprises de transport léger contre 37 % de celles du TRM et 33 % de celles de l'ensemble de l'économie. La Mayenne est en revanche notablement sous-représentée.

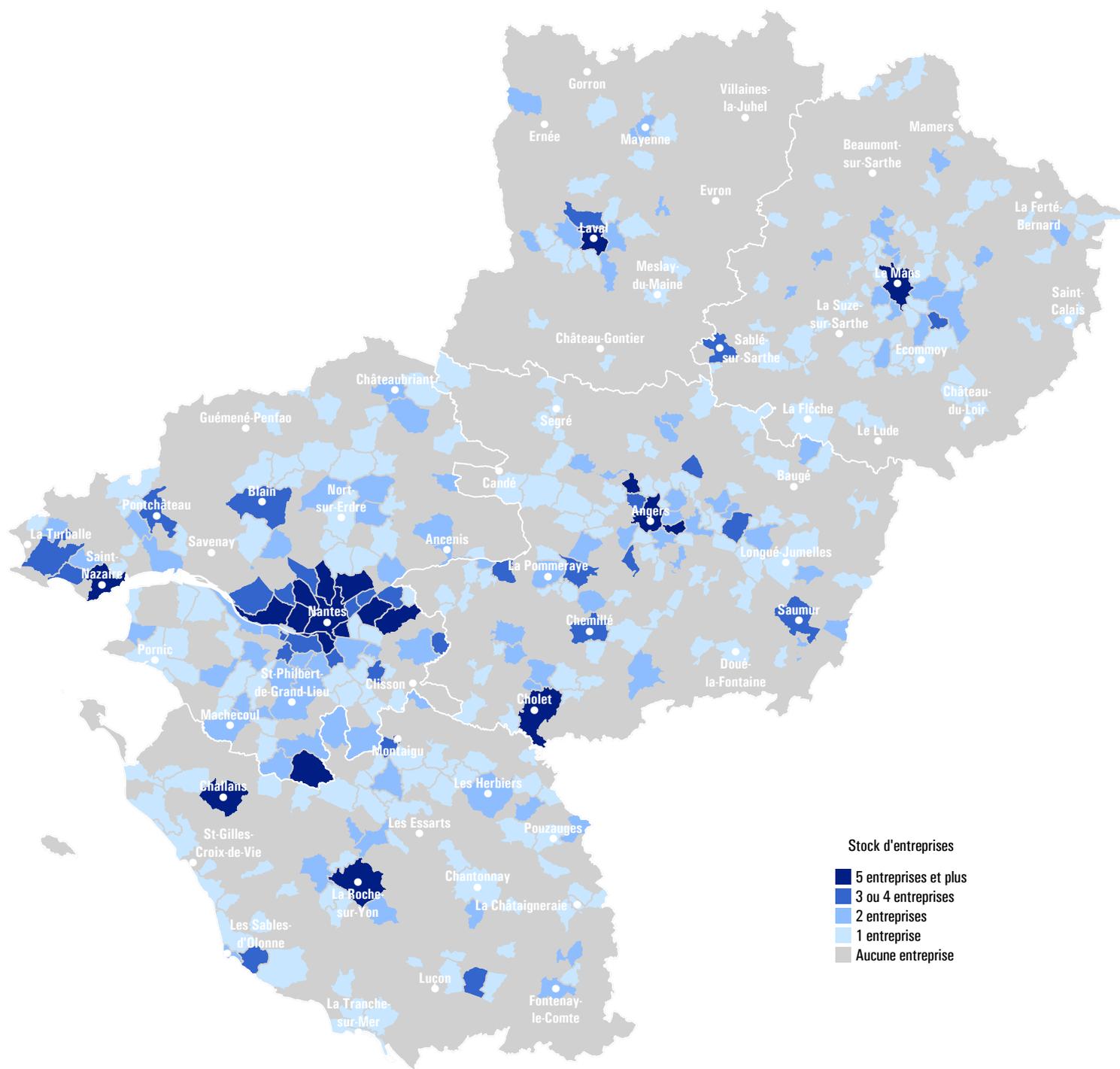
Localisation communale de l'activité "Transport léger" en 2007 (10 premières communes)

	Entreprises de transport léger	Copies licences intérieures	Taille moyenne *
Nantes (44)	61	229	3,8
Le Mans (72)	31	97	3,1
Saint-Herblain (44)	23	46	2,0
Angers (49)	22	48	2,2
Rezé (44)	13	30	2,3
Saint-Sébastien-sur-Loire (44)	12	25	2,1
Laval (53)	12	43	3,6
La Chapelle-sur-Erdre (44)	11	36	3,3
La Roche-sur-Yon (85)	11	68	6,2
Cholet (49)	10	39	3,9

* Nombre de copies / nombre d'entreprises

Localisation communale des entreprises de transport léger

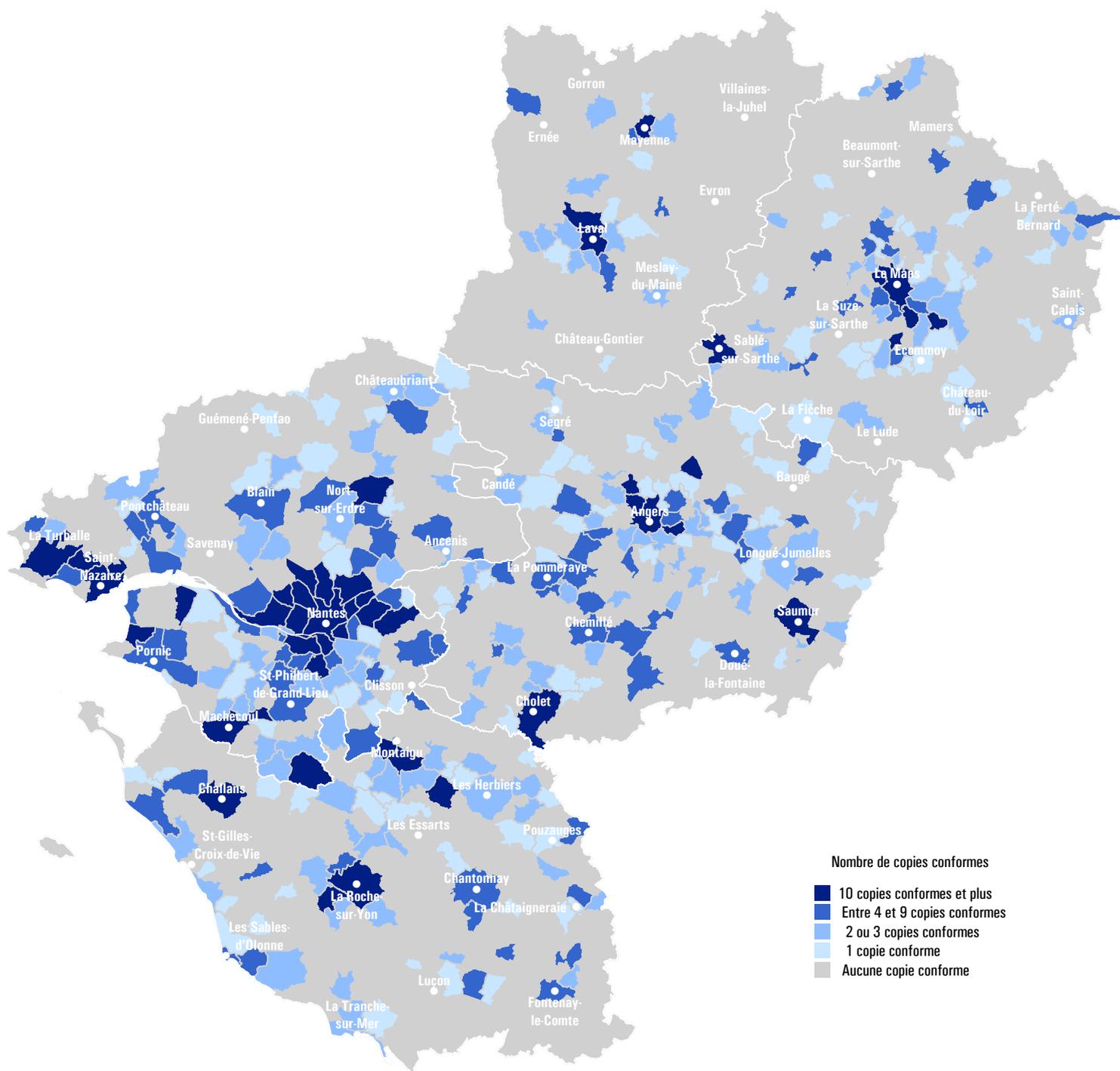
Situation avril 2007



Source : DRE Pays de la Loire – Registre des Transporteurs

Localisation communale des copies conformes de licences intérieures

Situation avril 2007



Source : DRE Pays de la Loire – Registre des Transporteurs

Globalement, l'activité est concentrée dans les aires urbaines de la région. Ainsi, les communes situées dans les couronnes périurbaines regroupent, à elles seules, 28 % des copies conformes de licences intérieures (indicateur qui dans une première approche peut-être assimilé à l'effectif employé puisque il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants) mais seulement 13 % de la totalité des emplois de la région (tous secteurs confondus). La sous-représentation de l'espace rural qui en découle n'est pas une surprise, le transport léger étant particulièrement adapté aux livraisons en zone urbaine.

Répartition spatiale de l'activité "Transport léger"

	Entreprises transport léger	Entreprises tout secteur *	Copies licences intérieures	Emploi tout secteur **
Pôle urbain	43,4%	40,5%	50,9%	60,3%
Couronne périurbaine	30,2%	21,9%	28,2%	12,7%
Espace rural	26,4%	37,6%	20,9%	27,0%
Ensemble	100%	100%	100%	100%

* Source : INSEE - SIRENE (au 31 décembre 2005)

** Source : INSEE (RP 1999)

Parmi les principales agglomérations de la région, c'est à Nantes, Laval et La Roche-sur-Yon que le poids du transport léger est le plus fort.

Poids du transport léger par unités urbaines

	(CCLI / emplois) x 1000	Ent. TL / ent. TRM	(Ent. TL / ent.) x 1000
Nantes (44)	2,1	52%	6,8
Angers (49)	1,3	55%	4,7
Le Mans (72)	1,3	39%	5,9
Saint-Nazaire (44)	1,1	37%	2,3
Laval (53)	1,7	50%	6,0
La Roche-sur-Yon (85)	1,9	55%	4,2
Cholet (49)	1,2	36%	4,1
Saumur (49)	1,5	23%	1,8
Les Sables-d'Olonne (85)	0,7	67%	2,4
Sablé-sur-Sarthe (72)	0,9	57%	7,4
Mayenne (53)	1,8	40%	5,4
Fontenay-le-Comte (85)	0,6	40%	2,4
Les Herbiers (85)	0,2	20%	2,6
Challans (85)	1,8	42%	4,7
Ancenis (44)	0,3	25%	3,2
Château-Gontier (53)	0,1	20%	1,4
Châteaubriant (44)	0,4	29%	2,8
Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85)	0,3	10%	0,7

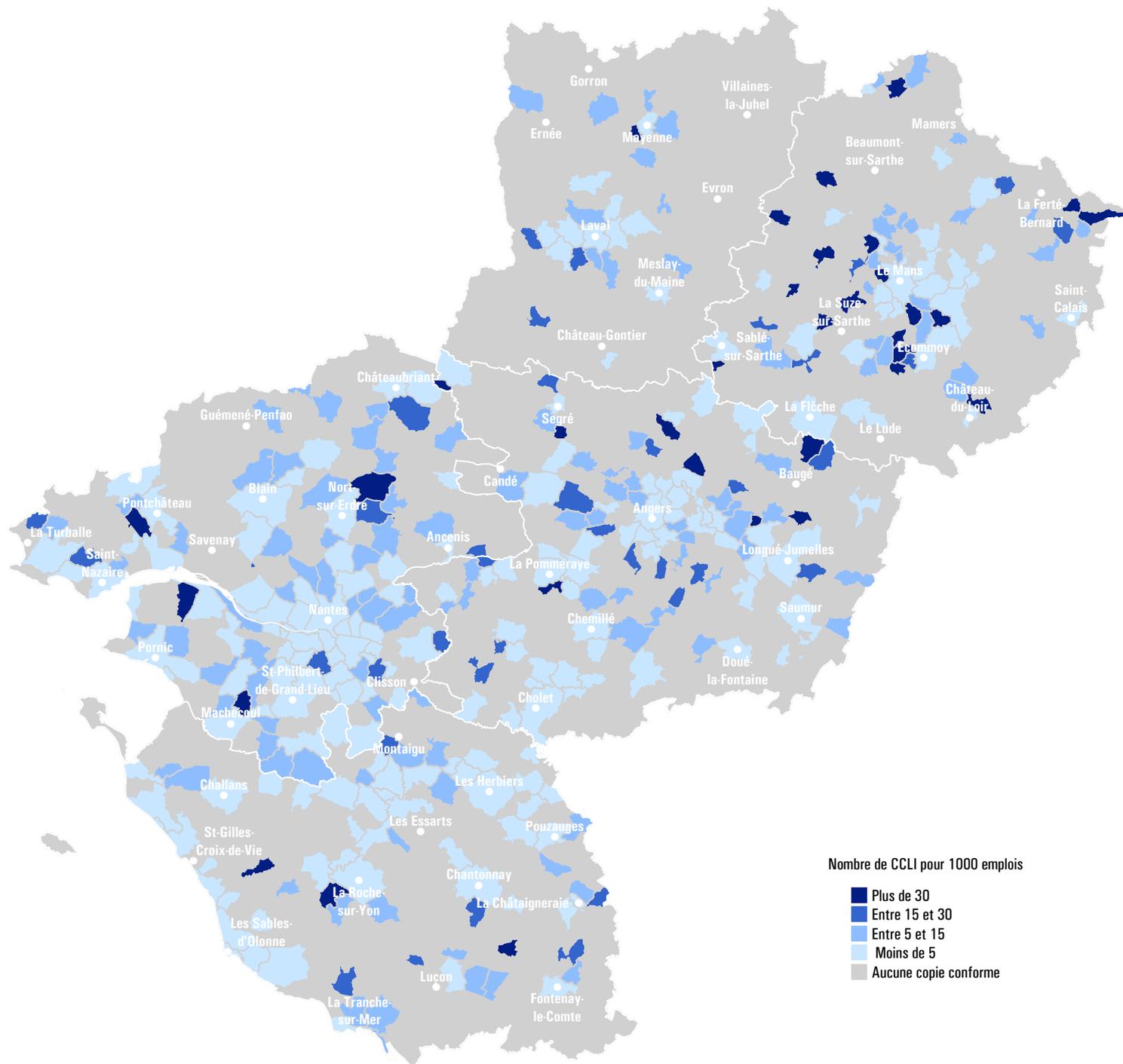
Colonne 1 : nombre de copies pour 1000 emplois (ensemble de l'économie - source : INSEE, RP 1999)

Colonne 2 : entreprises de transport léger / entreprises TRM (source : INSEE - SIRENE au 31 décembre 2005)

Colonne 3 : nombre d'entreprises de transport léger pour 1000 entreprises (ensemble de l'économie - RP 1999)

**Poids de l'emploi "Transport léger" sur l'emploi communal total
(nombre de copies conformes de licences intérieures pour 1000 emplois)**

Situation avril 2007



Source : DRE Pays de la Loire – Registre des Transporteurs

42 – Une majorité d'entreprises individuelles et/ou unipersonnelles

Les transporteurs légers sont majoritairement des entreprises individuelles. Le solde se partage entre les SARL (26 %) et les EURL (19 %).

Forme juridique

	Entreprises inscrites	
	Nombre	%
Entreprise individuelle	448	54,8%
EURL	152	18,6%
SARL	212	25,9%
Autres	6	0,7%
Ensemble	818	100%

Entreprise individuelle ou société

Lors de la création de l'entreprise, le créateur doit choisir sa forme juridique, entreprise individuelle ou société (société anonyme, SA ; société anonyme à responsabilité limitée, SARL ...). L'entreprise individuelle (EI), détenue par une personne physique seule maître à bord, est une structure souple aux formalités réduites, adaptée aux activités les moins risquées et les moins capitalistiques. Mais, a contrario, l'entrepreneur individuel ¹ est totalement responsable sur ses biens, le financement et la transmission de l'entreprise sont plus difficiles et il est impossible de faire appel à des associés.

Depuis quelques années, en particulier avec la mise en place de la loi pour l'initiative économique de 2003, les créateurs d'entreprises peuvent accéder plus facilement à d'autres formes juridiques, SARL ou EURL (Entreprise Unipersonnelle à Responsabilité Limitée), grâce à un environnement juridique simplifié.

Si le dirigeant d'une EI est toujours un non-salarié, ce n'est pas le cas dans les SARL, le dirigeant, appelé gérant, pouvant être salarié. Posséder des parts dans la société fait du gérant un associé. Si l'associé-gérant est majoritaire (il possède plus 50 % des parts) ou s'il fait partie d'un collège majoritaire (les associés-gérants possèdent ensemble plus de 50 % du capital), c'est un non-salarié.

Le revenu d'activité de l'entrepreneur individuel est exclusivement constitué par le bénéfice de l'entreprise. Le revenu net d'activité est équivalent au résultat courant avant impôt (RCAI) de l'entreprise. Le RCAI est la somme du résultat d'exploitation et du résultat financier. Le résultat d'exploitation est égal au produit d'exploitation moins les charges d'exploitation. Les produits d'exploitation comprennent essentiellement les ventes de marchandises et de services et les subventions d'exploitation. Les charges d'exploitation sont essentiellement constituées par les achats de marchandises, de matières premières, de prestations, les salaires, traitements et charges sociales.

Source : Insee Première, *Les revenus des entrepreneurs individuels en 2005*, n° 1175, février 2008

¹ Entrepreneur individuel : travailleur indépendant exerçant une activité non salariée au sens de la législation sociale, c'est-à-dire sans « lien de subordination » à un employeur et pouvant travailler seul ou être employeur. Il exerce toujours sa profession dans le cadre d'une entreprise individuelle.

La moitié des entreprises détient une seule licence. On retrouve ici le profil caractéristique des transporteurs légers où le créateur de la structure est à la fois le chef d'entreprise et l'unique conducteur.

Nombre de CCLI détenues et forme juridique de l'entreprise
(nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

	Entreprise individuelle	EURL	SARL	Autres	Total
1 copie conforme	61,2%	46,1%	30,7%	33,3%	50,2%
2 copies conformes	23,7%	23,0%	22,2%	16,7%	23,1%
De 3 à 5 copies conformes	12,1%	13,8%	25,9%	0,0%	15,9%
De 6 à 9 copies conformes	2,5%	10,5%	10,8%	16,7%	6,2%
10 copies conformes et plus	0,7%	6,6%	10,4%	33,3%	4,5%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%

Situation mars 2007 (CCLI : Copies Conformes de Licences Intérieures)

Dans la suite du rapport, on utilisera le terme d'entreprises unipersonnelles (à ne pas confondre avec la notion juridique d'entreprise individuelle) pour désigner les structures au sein desquelles le dirigeant non salarié est également le seul conducteur.

43 – Trois entreprises sur quatre inscrites en transport de proximité

Dans 75 % des cas, les entreprises de transport léger ont pour activité le transport de marchandises de proximité (code APE 602L). Cette activité, associée fréquemment à un centre urbain, consiste à enlever ou livrer des marchandises sur de courtes distances. Une entreprise sur dix est inscrite sous le code 602M : il s'agit de transports interurbains pouvant dépasser dans certains cas les frontières nationales. L'importance de l'activité courrier en Mayenne et Vendée doit être notée.

Secteur d'activité de l'entreprise et département du siège
(nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Total
TRM de proximité	77,5%	72,9%	70,2%	81,9%	70,2%	75,7%
TRM interurbains	10,7%	16,1%	2,1%	9,4%	5,3%	10,5%
Courrier	4,7%	6,3%	25,5%	3,1%	17,5%	7,8%
Autres	7,1%	4,7%	2,1%	5,5%	7,0%	6,0%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Situation mars 2007

La catégorie "Autres" est hétérogène. Elle regroupe principalement les code APE suivants : 602N (déménagement), 602P (location de camions avec conducteurs) et 634A (messagerie, fret express). Elle a été constituée afin d'obtenir un ensemble statistiquement significatif.

Secteur d'activité de l'entreprise et nombre de CCLI détenues
(nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

	1 copie conforme	2 copies conformes	De 3 à 5 copies	De 6 à 9 copies	10 copies et plus	Total
TRM de proximité	76,2%	75,7%	76,9%	84,3%	54,1%	75,7%
TRM interurbains	10,9%	10,6%	6,9%	11,8%	16,2%	10,5%
Courrier	8,3%	7,4%	9,2%	0,0%	10,8%	7,8%
Autres	4,6%	6,3%	6,9%	3,9%	18,9%	6,0%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Situation mars 2007 (CCLI : Copies Conformes de Licences Intérieures)

Cette segmentation est, la suite du rapport le montrera, à manipuler avec précaution. Il convient de garder à l'esprit que le code APE correspond à l'activité principale de l'entreprise telle qu'elle est déclarée au moment de l'inscription. Malgré sa précision, la nomenclature laisse une certaine marge d'appréciation. Dans certains cas, la déclaration d'une activité de service rendu aux entreprises permet par exemple d'échapper à l'attribution d'un code transport. En outre l'activité peut évoluer au cours des années sans que l'inscription soit automatiquement modifiée.

44 – La faible espérance de vie des transporteurs légers

Les entreprises sont de création récente : près des $\frac{3}{4}$ ont moins de 10 ans d'existence, seulement 8 % ont 15 ans ou plus. L'âge moyen est de 7 ans (contre 9,5 ans pour l'ensemble de l'économie).

Âge et secteur d'activité de l'entreprise
(nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

	TRM de proximité	TRM interurbain	Courrier	Autres	Total
Moins de 2 ans	28,3%	24,4%	10,9%	22,4%	26,2%
De 2 à 4 ans	23,4%	19,8%	12,5%	14,3%	21,6%
De 5 à 9 ans	27,8%	17,4%	46,9%	20,4%	27,8%
De 10 à 14 ans	14,9%	17,4%	18,8%	26,5%	16,1%
15 ans et plus	5,7%	20,9%	10,9%	16,3%	8,3%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%

Situation mars 2007

Âge et forme juridique de l'entreprise
(nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

	Entreprise individuelle	EURL	SARL	Autres	Total
Moins de 2 ans	18,5%	34,2%	36,8%	16,7%	26,2%
De 2 à 4 ans	15,8%	28,3%	29,7%	0,0%	21,6%
De 5 à 9 ans	35,9%	19,7%	17,0%	0,0%	27,8%
De 10 à 14 ans	18,8%	13,8%	11,8%	33,3%	16,1%
15 ans et plus	10,9%	3,9%	4,7%	50,0%	8,3%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%

Situation mars 2007

Cette "jeunesse" des effectifs peut s'expliquer par deux phénomènes :

- l'engouement suscité par le secteur auprès des créateurs d'entreprise,
- une sous-estimation des risques encourus engendrant des disparitions prématurées.

45 – Classement des entreprises : 10 millionnaires en Pays de la Loire

Les poids lourds du transport léger sont de taille modeste :

- par les caractéristiques des outils de production (aucun ne dépasse 50 salariés) ;
- par leur dimension financière (comparativement aux volumes d'affaires brassés par l'ensemble du secteur des transports de marchandises).

Ainsi, selon le classement établi annuellement par le mensuel *L'Officiel des Transporteurs*¹, le n° 1 du transport léger en Pays de la Loire (Mat-Courses Taxicolis) n'est que la 90^{ème} entreprise régionale de TRM : son chiffre d'affaires en 2006 (6 740 000 €) peut être rapporté à celui de Graveleau (450 000 000 €), 1^{ère} entreprise de TRM en Pays de la Loire.

Classement 2006 des entreprises de transport léger en Pays de la Loire

Rang	Raison sociale	Commune	CA (K€)	Nombre de CCLI *	Code APE	Date de création
1	Mat-Courses Taxicolis	Rouillon (72)	6 740	30	602P	1987
2	France Alliance 85 (G.R.L.E.)	La Roche-sur-Yon (85)	2 770	26	602L	2004
3	Transports Canet	Mulsanne (72)	2 710	39	602L	1997
4	Allo Chrono Courses	Avrillé (49)	1 930	48	602L	1994
5	Start Line	Orvault (44)	1 830	7	602M	1992
6	Transports Express de l'Ouest	Cholet (49)	1 660	22	602L	2004
7	Voie Express	La Roche-sur-Yon (85)	1 620	22	634B	2000
8	Delivery Service	Nantes (44)	1 259	23	602L	1998
9	TM Transport	Sainte-Luce-sur-Loire (44)	1 160	18	602L	2003
10	Trans-Vit 53	Laval (53)	1 090	22	602L	1987
11	Trans Films Dubois	Chauvé (44)	990	5	602L	1987
12	Transec SARL	Nantes (44)	880	19	602M	1991
13	Transporturgent.com	Nantes (44)	760	12	602L	1998
14	Les Coursiers Nantais (Cogepart 44)	Nantes (44)	759	10	602M	1991
15	N.E.E.D.S. (Nantes Express Entrepôts Distribution Services)	La Chapelle-sur-Erdre (44)	751	20	602M	1994
16	Yakovenko Transports	Trignac (44)	738	16	602L	2001
17	T.D.R. (Transports Dahmani Rachid)	Nantes (44)	690	30	602L	2005
18	J.P. Transports	Saint-Jean-de-Monts (85)	687	7	602M	2004
19	T.L.C. (Transports Le Clainche)	Pont-Saint-Martin (44)	662	16	602M	1999
20	C.C.S. (Claude Courses Services)	Mayenne (53)	650	12	602L	1993
21	Presti-Courses	Le Mans (72)	633	16	602P	1998
22	A.T.C. SARL (Aux Transports Changéens)	Changé (53)	621	18	602L	1996
23	Express Services Transports	La Roche-sur-Yon (85)	604	10	641C	1997
24	M.T.S. (Martin Technique Services)	Les Clouzeaux (85)	585	17	602L	2000
25	Super Express	Saint-Gervais-en-Belin (72)	570	14	602L	2002
26	L'Express	Sautron (44)	556	7	602L	1992
27	T.D.T. Courses (Thierry Dei-Tos Courses)	Le Mans (72)	545	16	641C	1997
28	SDAC Services Entreprises	Thouaré-sur-Loire (44)	531	15	641C	2001
29	Transports Béhier Guy	Saint-Rigomer-des-Bois (72)	502	9	602L	2001

Champ : entreprises dont le chiffre d'affaires a dépassé 500 000 € lors du dernier exercice connu

* Copies conformes de licences intérieures

602L - Transports routiers de marchandises de proximité

602M - Transports routiers de marchandises interurbains

602P - Location de camions avec conducteur

634B - Affrètement

641C - Autres activités de courrier

¹ Hors-série de novembre 2007, supplément au n° 2431-2432

Le Top 5

1. Mat-Courses Taxicolis est de loin la première entreprise régionale de transport léger. Elle est une filiale de Taxicolis, entreprise située dans le département du Nord ¹. Spécialisée sur le marché de la course à la demande, son activité déborde des frontières nationales. L'entreprise est en forte expansion : son chiffre d'affaires s'est établi en 2007 à 7 300 000 € (+ 26 % par rapport à 2005). Elle a quatre établissements secondaires, dont l'un est situé dans la région (Laval). Elle emploie 35 salariés dont 22 conducteurs et exploite une flotte de 30 véhicules.
2. France Alliance 85 (nom commercial de G.R.L.E.) exploite 25 véhicules et emploie 30 salariés. C'est une entreprise de messagerie, franchise de France Alliance Transport. Elle a un rayon d'action régional, limité à la Vendée, la Loire-Atlantique et le Maine-et-Loire. Au 31/06/2007, son chiffre d'affaires s'est élevé à 2 989 854 € (2 766 885 € en 2006 et 2 514 535 € en 2005).
3. Les Transports Canet (entreprise sarthoise de 45 salariés) ont enregistré au 31/03/2007 un chiffre d'affaires de 2 260 000 €, en baisse sensible par rapport aux exercices précédents (2 714 294 € en 2006 et 2 535 104 € en 2005). L'évolution du résultat net est en revanche positive : 64 746 € en 2007, 50 587 € en 2006 et 1 661 € en 2005.
4. Allo Chrono Courses, situé en périphérie d'Angers, a une flotte d'environ 50 véhicules. Présents à la fois sur les marchés de l'express et de la messagerie, ses volumes d'activité sont en progression : 2 752 412 € en 2007 (exercice sur 15 mois), 1 928 472 € en 2006 et 1 834 691 € en 2005.
5. Start Line, basé à Orvault dans l'agglomération nantaise, a deux établissements secondaires situés à La Roche-sur-Yon (85) et Saint-Barthélemy-d'Anjou (49). L'entreprise ne communique plus ses comptes depuis 2005. Elle employait à l'époque 14 salariés. Elle aurait connu certaines difficultés depuis cette date. Selon l'INSEE (base de données Sirène), la dernière tranche d'effectif connue est de 6 à 9 salariés (au 31/12/2006).

¹ Longtemps détenue par le groupe La Poste, Taxicolis a été vendu en septembre 2008 à Flash Europe International, filiale "transport" du groupe Symbiose basé à Metz (57), spécialisé dans le transport et l'affrètement d'urgence, y compris en transport aérien, pour l'industrie automobile notamment.

5 – L'enquête postale : un excellent taux de réponse, garant d'une photographie précise du secteur

En Pays de la Loire, les entreprises de transport léger n'exercent, dans leur immense majorité, qu'une seule activité. Ainsi, dans 94 % des cas, l'entreprise interrogée a pour unique activité le transport léger de marchandises. Remarquons néanmoins que la taille de ces entreprises est nettement inférieure à celle des entreprises polyvalentes (1,9 salariés contre 5,4).

Caractéristiques des entreprises du secteur en fonction de l'éventail d'activités exercées

	Chiffre d'affaire moyen	Résultat net moyen	Nombre moyen de salariés	Nombre moyen de conduct.	Nombre moyen de véhicules	Nombre moyen de CCLI *
Monoactivité	157 866 €	19 505 €	1,9	2,8	2,8	2,7
Pluriactivité	487 588 €	32 529 €	5,4	5,4	6,3	5,0
Ensemble	178 659 €	20 299 €	2,1	2,9	3,0	2,8

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Dans seulement 1 % des cas (soit au total 4 entreprises sur les 490 ayant retourné un questionnaire exploitable), l'activité transport léger est minoritaire, c'est à dire représentant moins de 50 % du chiffre d'affaires ¹.

Les entreprises de transport léger ne diversifient donc pas leur activité puisqu'en Pays de la Loire 98 % du chiffre d'affaires des entreprises du secteur est concentré dans la branche correspondante d'activité.

Répartition de l'activité des entreprises du secteur

Transport léger de marchandises	97,8%
Transport de marchandises (plus de 3,5 T)	0,8%
Transport de voyageurs	0,7%
Autres activités	0,7%
Ensemble	100%

Résultats pondéré par le chiffre d'affaires des entreprises

¹ L'activité principale de ces 4 entreprises est respectivement la suivante : "Location de véhicules", "Exploitant agricole", "Transport de marchandises (véhicule de plus de 3,5 tonnes)", "Transport de voyageurs".

51 – Emploi et parc de véhicules : mon entreprise, mon camion et moi

Les entreprises de petite taille sont nombreuses dans le transport et encore plus dans le transport léger. L'effectif moyen par entreprise est très faible. Il s'établit à environ trois personnes (salarié et non salarié) contre dix personnes pour l'ensemble du secteur des transports routiers de marchandises. L'organisation du secteur reste très duale : une masse de très petites entreprises côtoie quelques grandes structures pour lesquelles, d'ailleurs, elles peuvent travailler en sous-traitance. Nombreuses sont les entreprises sans salariés, où le chef d'entreprise est en même temps le conducteur et le propriétaire du véhicule. Il s'agit en majorité d'entreprises individuelles (au sens juridique du terme).

511 – 2500 emplois en Pays de la Loire

On recense environ 1750 salariés dans les entreprises de transport léger des Pays de la Loire (2,1 salariés par entreprise), soit environ 7 % de l'ensemble des transports routiers de marchandises. Le personnel de conduite représente 97 % d'entre-eux ; les 3 % restants (une cinquantaine de personnes) sont des sédentaires affectés aux tâches administratives. L'emploi total, y compris les chefs d'entreprise non salariés, est légèrement supérieur à 2500 personnes.

Les ressources humaines dans le transport léger Ordres de grandeur en Pays de la Loire

Salariés	1 750
Salariés conducteurs	1 700
Salariés sédentaires	50
Conducteurs	2 400
Chefs d'entreprises conducteurs	720
Chefs d'entreprises sédentaires	90
Emploi total	2 550

En Pays de la Loire, plus de la moitié des entreprises du secteur (54 %) n'ont pas de salarié. Cette part est voisine de celle observée dans d'autres régions françaises : 65 % en Poitou-Charentes, 52 % en Aquitaine, 49 % en Languedoc-Roussillon, 55 % dans le Limousin.

Répartition des entreprises selon le nombre de salariés

Aucun salarié	53,7%
1 salarié	19,4%
De 2 à 4 salariés	14,1%
De 5 à 9 salariés	6,9%
De 10 à 24 salariés	4,9%
25 salariés et plus	1,0%
Ensemble	100%

Seulement 1 % des entreprises emploient 25 salariés ou plus. Les structures de 10 salariés et plus représentent 6 % du nombre total d'entreprises mais 51 % des effectifs salariés.

L'importance numérique des entreprises sans salariés est liée à leur attractivité sur le plan économique. Elle provient d'une part des contraintes pesant sur le salariat (charges sociales, durée du travail, etc.), d'autre part à l'exclusion des VUL du champ d'application des règlements communautaires.

Les disparités de taille selon la localisation géographique de l'entreprise sont fortes :

- le nombre de salariés par entreprise varie de 1,5 dans les communes appartenant à l'espace rural à 2,7 dans les pôles urbains ;
- il s'élève à 2,8 en Mayenne (là où les entreprises de courrier, en moyenne de plus grande dimension que les autres entreprises de transport léger, sont particulièrement implantées), près de moitié moins en Maine-et-Loire (1,5).

Nombre moyen de salariés et localisation du siège de l'entreprise

Pôle urbain	2,7
Couronne périurbaine	2,0
Espace rural	1,5
Ensemble	2,1

Nombre moyen de salariés et département du siège de l'entreprise

Loire-Atlantique	2,1
Maine-et-Loire	1,5
Mayenne	2,8
Sarthe	2,4
Vendée	2,6
Ensemble	2,1

Nombre moyen de salariés et forme juridique de l'entreprise

Entreprise individuelle	0,7
EURL	2,6
SARL	4,6
Autres *	11,5
Ensemble	2,1

* Société par actions simplifiée ou en commandite simple

La typologie des transporteurs légers peut se faire selon le degré d'implication du chef d'entreprise aux tâches de conduite, elle-même inversement proportionnelle à la taille de la structure :

1. Le "transporteur conducteur" est l'exploitant unique qui conduit lui-même son véhicule, tout en assumant les responsabilités de l'entrepreneur. Cette double casquette implique un investissement en temps important, dépassant assez largement 50 heures par semaine, d'autant plus fort que le statut de non salarié permet d'échapper aux dispositions limitant les temps de conduite et de travail.

Cette catégorie représente plus de la moitié des entreprises en Pays de la Loire (54 %).

2. Dans l'étape suivante, l'entrepreneur, appelé "transporteur patron" doit faire face à l'expansion de l'activité. Il embauche ses premiers salariés (dans un premier temps des conducteurs, éventuellement dans un second temps du personnel affecté aux tâches administratives de secrétariat et de comptabilité) tout en restant lui-même aux commandes d'un véhicule (considérant que l'entreprise ne peut pas encore supporter la charge afférente à une personne perçue comme "improductive"). Il franchit là un cap important lié à l'obligation d'organiser le travail et d'assurer la rémunération de ses employés. De manière naturelle, l'existence d'effectifs salariés sédentaires s'accroît avec la taille de l'entreprise. Elle s'observe rarement dans les structures de moins de 5 salariés.

Cette catégorie représente environ un tiers des entreprises en Pays de la Loire (comprises entre 1 et 4 salariés).

3. Enfin, dans la poursuite du développement de l'entreprise, le chef d'entreprise quitte sa fonction de conducteur de véhicule et devient "transporteur dirigeant" pour se consacrer à plein temps, et avec l'appui de collaborateurs, aux tâches structurelles que sont les fonctions commerciale, administrative ou d'exploitation. Cette évolution est souvent vécue comme une contrainte, imposée plus par le développement des réglementations et la nécessité d'améliorer le

fonctionnement de l'entreprise (optimisation de l'organisation des tournées et de la réception des demandes des clients) que par des besoins de prospection commerciale.

Ce stade est franchi aux alentours de 5 salariés et représente de 10 à 15 % des entreprises en Pays de la Loire.

La croissance du revenu avec l'âge de l'entreprise et de l'entrepreneur coïncide avec la croissance des effectifs salariés. Si près de 40 % des entreprises d'un an ont des salariés, elles sont 50 % dans ce cas à 5 ans et environ 60 % au delà de 10 ans.

512 – Trois conducteurs par entreprise

On compte 2400 conducteurs de véhicules dans les entreprises de transport léger des Pays de la Loire (2,9 conducteurs par entreprise).

Répartition des entreprises selon le nombre de conducteurs

1 conducteur	53,4%
2 conducteurs	19,4%
De 3 à 5 conducteurs	15,3%
De 6 à 9 conducteurs	5,7%
10 conducteurs et plus	6,1%
Ensemble	100%

Ils sont plutôt jeunes (57 % ont moins de 40 ans contre 30 % des chefs d'entreprise et 49 % de l'ensemble de la population des Pays de la Loire) et à 68 % ont moins de 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise.

Âge des conducteurs		Âge du chef d'entreprise		Population des Pays de la Loire	
Moins de 30 ans	26,6%	Moins de 30 ans	5,7%	Moins de 30 ans	25,2%
De 30 à 39 ans	30,9%	De 30 à 39 ans	24,7%	De 30 à 39 ans	23,4%
De 40 à 49 ans	25,1%	De 40 à 49 ans	38,9%	De 40 à 49 ans	23,6%
50 ans et plus	17,5%	50 ans et plus	30,7%	50 ans et plus	27,8%
Ensemble	100%	Ensemble	100%	Ensemble	100%

Source : INSEE (estimation au 1^{er} janvier 2004)

Ancienneté des conducteurs		Ancienneté du chef d'entreprise	
Moins de 1 an	25,1%	Moins de 2 ans	14,8%
De 1 à 3 ans	28,1%	De 2 à 4 ans	24,7%
De 3 à 5 ans	14,9%	De 5 à 9 ans	25,3%
Plus de 5 ans	31,9%	De 10 à 14 ans	22,4%
Ensemble	100%	15 ans et plus	12,8%
		Ensemble	100%

Neuf conducteurs salariés sur dix bénéficient d'un CDI. Le recours à d'autres formes de statut (CDD ou intérim) est proportionnel aux fluctuations d'activité de l'entreprise (variations saisonnières). Il est d'autant plus faible que l'entreprise est de grande dimension.

Nature du contrat de travail des conducteurs salariés et taille de l'entreprise

	C.D.I.	C.D.D.	Intérim	Ensemble
1 salarié	83,0%	14,8%	2,3%	100%
De 2 à 4 salariés	89,9%	10,1%	0,0%	100%
De 5 à 9 salariés	95,0%	5,0%	0,0%	100%
De 10 à 24 salariés	87,7%	12,0%	0,3%	100%
25 salariés et plus	98,5%	1,5%	0,0%	100%
Ensemble	90,8%	8,9%	0,3%	100%

L'embauche du premier salarié intervient en moyenne 3 ans après la création de l'entreprise. Elle s'effectue naturellement plus tôt dans les entreprises de grande dimension (un peu plus d'un an et demi pour celle comptant au moins 5 salariés).

Délai entre la date de création de l'entreprise et la date d'embauche du premier conducteur

1 salarié	3,9
De 2 à 4 salariés	3,1
De 5 à 9 salariés	1,5
10 salariés et plus	2,0
Ensemble	3,1

Unité : année

513 – Des chefs d'entreprise jeunes ... dans la fonction

L'expérience des transporteurs légers comme chef d'entreprise est en récente : 40 % exercent depuis moins de 5 ans et leur ancienneté moyenne est de 7 ans. Au total les deux tiers ont moins de 10 ans d'expérience dans la fonction.

Ancienneté du chef d'entreprise

Moins de 2 ans	14,8%
De 2 à 4 ans	24,7%
De 5 à 9 ans	25,3%
De 10 à 14 ans	22,4%
15 ans et plus	12,8%
Ensemble	100%

L'âge moyen des entreprises est identique à celle de leur responsable (7 ans). Les cas de changement de chefs d'entreprise au sein du transport léger sont extrêmement rares en raison d'une part de la faible espérance de vie des structures, d'autre part de la difficulté à transmettre l'affaire au moment de la retraite de l'entrepreneur ¹.

¹ La reprise de l'activité s'accompagne d'ailleurs souvent d'un changement de raison sociale ou de forme juridique. Elle entraîne donc de facto l'extinction de l'ancienne structure et une nouvelle immatriculation auprès du Registre du Commerce et des Sociétés

L'âge moyen des chefs d'entreprise est de 45 ans. La part des moins de 30 ans est marginale (6 %). A l'instar de leurs confrères des autres secteurs dont l'âge moyen est également de 45 ans (source : INSEE - RGP 1999), les responsables d'entreprises sont, dans le transport léger, plus âgées que la population générale.

Âge du chef d'entreprise		Population des Pays de la Loire	
Moins de 30 ans	5,7%	Moins de 30 ans	25,2%
De 30 à 39 ans	24,7%	De 30 à 39 ans	23,4%
De 40 à 49 ans	38,9%	De 40 à 49 ans	23,6%
50 ans et plus	30,7%	50 ans et plus	27,8%
Ensemble	100%	Ensemble	100%

Source : INSEE (estimation au 1^{er} janvier 2004)

Le niveau d'études des chefs d'entreprise est faible. Plus de la moitié d'entre-eux ont une formation scolaire de niveau collège (Brevet des Collèges, CAP ou BEP). Seulement un quart des répondants est titulaire du Baccalauréat.

Répartition des entreprises selon le diplôme du chef d'entreprise

Aucun diplôme	15,5%
B.E.P.C. / Brevet des Collèges	10,5%
C.A.P. / B.E.P.	47,8%
Baccalauréat	14,6%
Diplôme supérieur	11,5%
Ensemble	100%

Ce faible niveau scolaire a des incidences sur la gestion des entreprises. Les études nationales du CNR et du SESP (cf. bibliographie en fin de rapport) ont en effet mis en évidence chez certains entrepreneurs, notamment les derniers arrivés dans la profession, l'absence de bases solides en comptabilité ou en droit et en particulier la mauvaise connaissance de leurs coûts de revient. Les transporteurs déjà établis éprouvent des difficultés à lutter à armes égales avec ces nouveaux entrants qui pratiquent des prix très bas, voire facturent à perte, pour se faire une place dans un marché concurrentiel.

En Pays de la Loire, ce phénomène est à nuancer puisque les titulaires d'un diplôme égal ou supérieur au Baccalauréat ont moins d'ancienneté que l'ensemble des chefs d'entreprise (5 ans contre 7 ans). Le niveau d'études des chefs d'entreprise est ainsi en progression, à l'image d'ailleurs de l'ensemble de la population.

Âge moyen de l'entreprise et diplôme du chef d'entreprise		Nombre moyen de salariés et diplôme du chef d'entreprise	
Aucun diplôme	8,4	Aucun diplôme	1,4
B.E.P.C. / Brevet des Collèges	8,4	B.E.P.C. / Brevet des Collèges	1,2
C.A.P. / B.E.P.	7,1	C.A.P. / B.E.P.	2,0
Baccalauréat	5,3	Baccalauréat	3,1
Diplôme supérieur	4,7	Diplôme supérieur	3,2
Ensemble	6,9	Ensemble	2,1

Le niveau d'études des entrepreneurs est lié à la forme juridique de l'entreprise et plus encore à sa taille (cf. tableaux ci-dessus). En revanche, il n'y a pas de relations proportionnelles entre le diplôme de l'entrepreneur et la rentabilité de l'entreprise. On observe même que les diplômés de l'enseignement supérieur affichent des marges inférieures à la moyenne du secteur. Ce résultat, apparemment surprenant, trouve son fondement dans le fait que la rentabilité décroît avec la taille : les entreprises de grande dimension ont une plus grande intensité capitalistique (plus de capital à rémunérer) et génèrent ainsi un résultat net rapporté au chiffre d'affaires plus faible que le reste de la profession.

Marge nette réalisée *
et diplôme du chef d'entreprise

	Ensemble	Hors EI **
Aucun diplôme	14,2%	5,5%
B.E.P.C. / Brevet des Collèges	16,5%	5,0%
C.A.P. / B.E.P.	13,3%	5,4%
Baccalauréat	10,6%	5,1%
Diplôme supérieur	4,8%	3,4%
Ensemble	11,3%	4,8%

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

Le profil des chefs d'entreprises est très variable. L'étude du CNR (cf. bibliographie en fin de rapport) distingue quatre profils types :

- les salariés du transport qui se mettent à leur compte parfois avec l'appui de leur ancien employeur qui leur assure un débouché, parfois en reprenant des clients insatisfaits (le statut d'indépendant permet en outre de ne plus être limité par la réglementation sur les temps de travail auxquels sont astreints les salariés),
- les chômeurs, souvent d'origine modeste, qui se lancent dans l'activité du fait de sa facilité d'accès (elle ne nécessite qu'une faible mise de fonds initiale, 900 € de capitaux propres, une quinzaine de jours de formation et un simple permis B),
- les actifs issues d'autres secteurs, sans rapport avec le transport ou la logistique, qui décident de se reconverter, généralement avec un projet d'entreprise solide,
- les jeunes diplômés (titulaires d'une qualification transport ou diplômés de troisième cycle ne trouvant pas de débouchés dans leur filière).

Pour l'ensemble de ces créateurs d'entreprise, le transport léger est appréhendé comme un secteur recelant des opportunités, facile d'accès et ne requérant pas d'expérience particulière.

En Pays de la Loire, les chefs d'entreprises se répartissent, selon leur situation professionnelle antérieure, en deux catégories :

- 2/3 étaient en activité,
- 1/3 étaient à la recherche d'un emploi stable (chômeurs, intérimaires) ou étudiants.

Ces derniers sont à la tête de structures de petite dimension (environ un salarié par entreprise contre le double en moyenne générale).

**Répartition des entreprises
selon la situation antérieure du chef d'entreprise**

Salarié dans cette même entreprise	3,3%
En activité dans une autre entreprise	62,4%
A la recherche d'un emploi	31,1%
Autres situations (étudiant, intérimaire)	3,1%
Ensemble	100%

**Nombre moyen de salariés
et situation antérieure du chef d'entreprise**

Salarié dans cette même entreprise	2,6
En activité dans une autre entreprise	2,7
A la recherche d'un emploi	1,2
Autres situations (étudiant, intérimaire)	0,9
Ensemble	2,1

Parmi les chefs d'entreprises ayant eu une expérience professionnelle antérieure (c'est le cas de 88 % d'entre-eux) :

- plus d'1/3 sont issus du secteur des transports routiers de marchandises,
- environ 20 % étaient déjà dirigeant d'entreprise (5 % dans le transport routier de marchandises).

**Répartition des entreprises
selon l'expérience professionnelle du chef d'entreprise**

Sans expérience	12,0%
Dirigeant d'une entreprise de transport routier de marchandises	3,9%
Salarié d'une entreprise de transport routier de marchandises	27,6%
Dirigeant d'une entreprise sans rapport avec le transport routier de marchandises	13,3%
Salarié d'une entreprise sans rapport avec le transport routier de marchandises	43,2%
Ensemble	100%

La part des femmes, comme dans le reste du transport routier de marchandises, progresse régulièrement mais demeure faible (moins de 10 % des chefs d'entreprise en France). Néanmoins, dans les petites structures, le conjoint de l'entrepreneur est fréquemment en charge des tâches administratives (comptabilité et facturation), sans qu'il n'apparaisse pour autant dans l'organigramme de l'entreprise et le plus souvent sans percevoir de rémunération. Cette activité est assez peu reconnue et valorisée, s'inscrivant dans le cadre réducteur de l'entraide familiale.

514 – Flotte : 100 000 kilomètres par an et peu de fourgonnettes

Les entreprises de transport léger situées en Pays de la Loire exploitent une flotte d'environ 2450 véhicules, chiffre assez proche du nombre de copies conformes de licences intérieures (2277) ¹. L'écart s'explique en partie par la présence des taxis et deux-roues qui ne donne pas lieu à délivrance de copies conformes.

Ce chiffre de 2450 camionnettes est à comparer au niveau global du parc de véhicules légers en Pays de la Loire : 292 400 unités au 1^{er} janvier 2007. Le transport léger de marchandises pour compte d'autrui ne représente ainsi que 0,8 % des VUL immatriculés dans la région.

En moyenne les entreprises ont trois véhicules légers affectés au transport de marchandises, mais la moitié ne dispose que d'un véhicule et 85 % en ont moins de cinq. La profession compte cependant quelques entreprises (6 %) disposant de plus de 9 véhicules.

¹ Comptage exhaustif tiré du Registre des Transporteurs

**Répartition des entreprises
selon le nombre de véhicules**

1 véhicule	48,8%
De 2 à 4 véhicules	36,2%
De 5 à 9 véhicules	9,5%
De 10 à 24 véhicules	5,2%
25 véhicules et plus	0,4%
Ensemble	100%

Le ratio véhicule / personnel roulant est dans la majorité des entreprises très voisin de un. Ce résultat n'est guère surprenant dans la mesure où, dans le transport léger comme dans le reste du TRM, les conducteurs sont généralement affectés à un véhicule. Néanmoins, on observe des différences notables selon la taille de l'entreprise :

- dans les structures de très petite taille (0 à 2 salariés), le nombre de véhicules est parfois supérieur (de 1 voire 2 véhicules) au nombre de conducteurs. C'est le cas en particulier des entreprises sans salarié où l'achat d'un véhicule de remplacement se justifie par le fait que le transporteur ne veut pas prendre le risque de voir son activité paralysée en cas d'indisponibilité ou de panne de son véhicule principal. Des opportunités d'achat de véhicules d'occasion, la spécialisation par activité et de fortes variations saisonnières d'activité expliquent aussi cette situation.
- à l'inverse, dans la plupart des entreprises de grande dimension (plus de 5 salariés), le rapport véhicule / conducteur est légèrement inférieur à 1. La gestion du parc est optimisée et tient alors compte des périodes d'absences du personnel roulant (congés annuels, congés maladie, congés récupérateurs, temps partiel) qui permettent, au quotidien, de libérer au moins un équivalent temps complet, évitant ainsi d'attribuer un véhicule à chaque conducteur ¹. Ce phénomène est accentué par le travail de nuit (encore marginal mais pratiqué surtout dans les grandes entreprises) qui, dans le cadre d'un recours planifié et régulier, autorise l'affectation, sur 24 heures, d'un véhicule à deux conducteurs.
- dans les entreprises de taille intermédiaire, dans un souci de simplification de la gestion du parc, le nombre de véhicules est égal au nombre de conducteurs.

**Personnel de conduite et flotte de véhicules
selon la taille de l'entreprise**

	Nb moyen de VUL	Nb moyen de conduc.	Ratio véh. / cond.
Aucun salarié	1,25	1,08	1,16
1 salarié	1,94	1,85	1,05
De 2 à 4 salariés	3,54	3,53	1,00
De 5 à 9 salariés	7,09	7,32	0,97
10 salariés et plus	16,00	16,83	0,95
Ensemble	3,00	2,94	1,02

¹ On observe que, pour un jour moyen de semaine, le taux de présence des employés est souvent inférieur à 100 % alors que le taux d'utilisation du parc en service est généralement de 100 %.

Les parcs sont essentiellement constitués de gros utilitaires. Sur l'ensemble des entreprises interrogées, les fourgons de charge utile d'environ 900 kg et de PTAC de 3,5 tonnes, de type « Master » ou « Trafic », sont largement dominants (plus de 70 % du parc régional). Les fourgonnettes de type « Berlingot » ou « Kano », véhicules de charge utile de 600 à 800 kg (PTAC de 1,5 tonne environ), forment environ 20 % du parc. Les autres véhicules (voitures et deux roues) représentent moins d'un VUL sur dix.

**Répartition du parc de véhicules légers
selon le type de carrosserie et le rayon géographique de l'activité de l'entreprise**

	Voitures	Fourgonnettes	Fourgons	Deux roues	Taxis	Ensemble
Communes d'implantation ou limitrophes	9,2%	26,8%	58,8%	1,3%	3,9%	100%
Département	3,4%	9,2%	87,4%	0,0%	0,0%	100%
Région ou plusieurs départements	5,3%	17,4%	74,9%	0,0%	2,4%	100%
Plusieurs régions	8,6%	17,6%	71,5%	1,6%	0,8%	100%
International	4,5%	26,4%	63,8%	1,5%	3,8%	100%
Ensemble	6,5%	18,9%	72,8%	0,7%	1,1%	100%

Fourgonnettes



Fourgons



Le poids moyen des envois varie selon les segments du marché : 100 kg en messagerie traditionnelle, 30 kg en moyenne en messagerie express, moins de 10 kg en trace directe¹. Le marché de la course à la demande relève ainsi d'urgences pour lesquelles le délai est plus discriminant (dans la négociation tarifaire) que le volume. Par conséquent, il concerne des envois de faible poids moyen, peut s'effectuer sur de grandes distances et permet donc l'utilisation de VUL de petite dimension (voitures et fourgonnettes). Ces derniers sont aussi surreprésentés sur trois autres segments : la distribution de courrier, la desserte communale et les longues distances. Les distances intermédiaires (zones de prédilection des organisations de type messagerie) et en particulier l'échelle départementale sont en revanche desservies en priorité par les fourgons. Ces gros utilitaires sont par nature particulièrement adaptés aux tournées des messagers légers caractérisés par de multiples points de livraison et un chargement moyen plus conséquent que la trace directe.

¹ Le taux de chargement moyen des véhicules légers est compris entre 20 et 50 % de leur charge utile dans le domaine de la messagerie. Il est beaucoup plus volatile dans la trace directe.

**Répartition du parc de véhicules légers
selon le type de carrosserie et l'activité principale de l'entreprise**

	Voitures	Fourgonnettes	Fourgons	Deux roues	Taxis	Ensemble
TRM de proximité	6,2%	15,3%	77,2%	0,6%	0,7%	100%
TRM interurbains	13,1%	18,5%	66,9%	1,5%	0,0%	100%
Courrier	6,4%	37,3%	49,1%	1,8%	5,5%	100%
Autres	2,2%	30,9%	64,7%	0,0%	2,2%	100%
Ensemble	6,5%	18,9%	72,8%	0,7%	1,1%	100%

La moitié des véhicules sont détenues en pleine propriété, 40 % le sont en crédit bail ¹ (location longue durée et/ou avec option achat). Le solde (10 %) est constitué de véhicules de location.

**Répartition du parc de véhicules légers
selon le mode de détention et la taille de l'entreprise**

	Pleine propriété	Location pure	Crédit-bail	Ensemble
Aucun salarié	61,1%	4,1%	34,8%	100%
1 salarié	49,4%	10,2%	40,3%	100%
De 2 à 4 salariés	48,5%	2,5%	48,9%	100%
De 5 à 9 salariés	41,6%	9,9%	48,5%	100%
10 salariés et plus	49,6%	14,7%	35,8%	100%
Ensemble	50,6%	9,0%	40,4%	100%

La pleine propriété est plébiscitée par les entreprises unipersonnelles. Les plus grandes structures (5 salariés et plus) se singularisent par un moindre intérêt vis à vis de la pleine propriété et du crédit-bail et au contraire par un recours plus fréquent à la location pure. L'attrait pour la pleine propriété est proportionnel à l'étendue du rayon géographique de l'entreprise. Le crédit-bail est particulièrement utilisé par les structures rayonnant sur un seul département et dans une moindre mesure par celles opérant dans la distribution de courrier.

**Répartition du parc de véhicules légers
selon le mode de détention et le rayon géographique de l'activité de l'entreprise**

	Pleine propriété	Location pure	Crédit-bail	Ensemble
Communes d'implantation ou limitrophes	40,5%	11,8%	47,7%	100%
Département	34,6%	3,8%	61,6%	100%
Région ou plusieurs départements	51,6%	21,4%	27,0%	100%
Plusieurs régions	55,4%	8,2%	36,4%	100%
International	61,9%	1,6%	36,6%	100%
Ensemble	50,6%	9,0%	40,4%	100%

L'âge des véhicules est souvent lié au mode d'acquisition. On observe ainsi au niveau national que :

- les contrats de location longue durée permettent aux entreprises de renouveler régulièrement leur parc (tous les trois ans en moyenne),
- l'âge moyen des véhicules en propriété est plus élevé (environ 5 ans).

¹ Il s'agit d'un contrat de location d'une durée de 3 à 7 ans assorti généralement, en fin de contrat, d'une promesse de vente consentie par l'établissement financier pour un faible pourcentage (3 à 10 %) de la valeur d'origine.

En Pays de la Loire, le parc des entreprises est renouvelé au même rythme (en moyenne au bout de 4 ans et 9 mois), soit un taux de renouvellement annuel de 21 %. Les entreprises de petite dimension renouvellent leur parc plus rapidement que les autres en raison d'une utilisation plus intensive des véhicules. De façon générale, la règle suivante est observée quelque soit le profil de l'entreprise ; à savoir une corrélation très forte entre le kilométrage moyen annuel des véhicules et le taux de renouvellement du parc.

Taux de renouvellement annuel du parc de véhicules légers selon la taille de l'entreprise

Aucun salarié	39%
1 salarié	40%
De 2 à 4 salariés	24%
De 5 à 9 salariés	20%
De 10 à 24 salariés	18%
25 salariés et plus	15%
Ensemble	21%

Taux de renouvellement annuel du parc de véhicules légers selon le rayon géographique de l'activité de l'entreprise

Communes d'implantation ou limitrophes	19%
Département	18%
Région ou plusieurs départements	22%
Plusieurs régions	21%
International	28%
Ensemble	21%

Le kilométrage moyen annuel déclaré par les entreprises s'établit à près de 100 000 kilomètres par véhicule. Il est relativement uniforme selon l'entreprise et son activité : dans 75 % des cas, compris entre 50 000 et 150 000 kilomètres par an. Des exceptions concernent :

- les entreprises unipersonnelles qui font un usage important de leur véhicule ;
- les traces directes pour lesquelles les distances sont, par définition, assez variables et pour lesquelles une forte dispersion autour de la moyenne est observée ;
- le champ géographique de l'activité (le kilométrage moyen des entreprises actives à l'international est ainsi de 122 000 kilomètres ; les conducteurs salariés sont alors découchés, un système de récupérations permettant de respecter globalement le temps de travail mensuel).

Répartition des entreprises selon le kilométrage moyen annuel des véhicules

Moins de 50 000 kms	8,8%
De 50 000 à 99 000 kms	38,9%
De 100 000 à 149 000 kms	36,3%
De 150 000 à 199 000 kms	13,1%
200 000 kms et plus	2,9%
Ensemble	100%

Kilométrage moyen annuel selon la taille de l'entreprise

Aucun salarié	104,7
1 salarié	101,6
De 2 à 4 salariés	87,9
De 5 à 9 salariés	81,2
De 10 à 24 salariés	90,1
25 salariés et plus	91,3
Ensemble	99,2

Unité : millier de kilomètres

515 – Des entreprises faiblement syndiquées

Seulement 8,5 % des entreprises interrogées sont adhérentes d'un syndicat professionnel. Ce niveau de syndicalisation, en apparence très faible¹, est à relativiser puisque les entreprises adhérentes sont

¹ Le taux de syndicalisation des entreprises est très variable selon les secteurs. Les trois principales organisations patronales nationales (Medef, CGPME et UPA) revendiquent au total 1,6 millions d'adhérents sur les 2,8 millions d'entreprises dénombrées par l'INSEE, soit un taux de syndicalisation global de 58 %. Dans le secteur des transports routiers de marchandises, on estime que la F.N.T.R., l'Unostra, l'O.T.R.E. et T.L.F. regroupent entre le quart et le tiers des entreprises.

de plus grande dimension que les non adhérentes. Ainsi, les entreprises syndiquées représentent 29 % des effectifs salariés du secteur.

Caractéristiques des entreprises du secteur en fonction de l'adhésion à un syndicat professionnel

	Chiffre d'affaire moyen	Résultat net moyen	Nombre moyen de salariés	Nombre moyen de conduct.	Nombre moyen de véhicules	Nombre moyen de CCLI *
Adhérentes	481 907 €	33 190 €	7,4	7,3	7,3	7,4
Non adhérentes	150 603 €	19 205 €	1,7	2,5	2,6	2,4
Ensemble	178 659 €	20 299 €	2,1	2,9	3,0	2,8

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Le taux de syndicalisation est très variable selon le département de localisation de l'entreprise ; il varie de 4 % en Maine-et-Loire à 18 % en Mayenne.

Adhésion à un syndicat professionnel et localisation départementale du siège (nombre d'entreprises exprimé en % des répondants)

	Loire- Atlantique	Maine-et- Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Total
Adhérentes	8,7%	4,4%	17,9%	11,3%	7,5%	8,5%
Non adhérentes	91,3%	95,6%	82,1%	88,8%	92,5%	91,5%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Adhésion à un syndicat professionnel et rayon géographique de l'activité (nombre d'entreprises exprimé en % des répondants)

	Communes d'implant. ou limitrop.	Dépar- tement	Région ou plusieurs départ.	Plusieurs régions	Interna- tional	Total
Adhérentes	2,0%	4,8%	6,6%	12,2%	10,1%	8,5%
Non adhérentes	98,0%	95,2%	93,4%	87,8%	89,9%	91,5%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

On observe une bonne corrélation entre le taux de syndicalisation et le rayon géographique de l'activité, résultat guère surprenant dans la mesure où les entreprises de petite dimension, moins représentées par les organisations professionnelles, desservent en général des zones proches de leur siège. Les entreprises actives à l'étranger font exception avec un taux de syndicalisation (10 %) plus faible que celles présentes à l'échelle nationale (12 %) ; on le verra dans la suite du rapport, la desserte de pays étrangers n'est pas l'apanage des structures de grande dimension.

52 – La diversité de l'activité

521 – L'éventail très large des zones desservies

Contrairement à une idée reçue, l'activité des véhicules légers ne se fait pas majoritairement à courte distance même si la ville est le domaine privilégié d'intervention, compte tenu des contraintes liées à la circulation et au stationnement dans les agglomérations importantes. Ainsi, et c'est l'une des surprises

de l'enquête menée en Pays de la Loire, la plupart des transporteurs légers (56 %) ont une activité qui dépasse le cadre régional. A peine plus d'un quart des répondants (28 %) ont un rayon d'action limité au département d'implantation. De plus, une part non négligeable des entreprises (près de 20 % dans la région) est active à l'échelle internationale.

Département du siège de l'entreprise et rayon géographique de l'activité

	Loire-Atlantique	Maine-et-Loire	Mayenne	Sarthe	Vendée	Total
Communes d'implantation ou limitrophes	9,7%	12,4%	6,9%	17,1%	6,0%	10,9%
Département	15,9%	15,9%	20,7%	18,3%	22,4%	17,5%
Région ou plusieurs départements	20,5%	14,2%	6,9%	3,7%	22,4%	15,6%
Plusieurs régions	39,5%	36,3%	37,9%	41,5%	29,9%	37,7%
International	14,4%	21,2%	27,6%	19,5%	19,4%	18,3%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Remarquons que parmi les pays desservies, l'Italie est notablement sous-représenté, comparé à d'autres pays limitrophes de poids économique similaire (Allemagne, Espagne et dans une moindre mesure Royaume-Uni).

Principales villes desservies par les entreprises ayant un rayon géographique départemental

Nantes	14,3%
Angers	6,8%
Saint-Nazaire	5,0%
Le Mans	5,0%
La Roche-sur-Yon	4,3%
Saumur	3,7%
Cholet	3,7%
Saint-Herblain	3,1%
Les Sables-d'Olonne	3,1%
Châteaubriant	2,5%
Autres	48,4%
Ensemble	100%

Principales villes desservies par les entreprises ayant un rayon géographique régional

Nantes	24,2%
Angers	14,8%
La Roche-sur-Yon	13,3%
Cholet	7,8%
Le Mans	6,3%
Niort	2,3%
Laval	2,3%
Rennes	1,6%
Challans	1,6%
Saint-Nazaire	1,6%
Autres	24,2%
Ensemble	100%

Principales régions desservies par les entreprises ayant un rayon géographique national

Pays de la Loire	32,2%
Île-de-France	22,4%
Bretagne	20,5%
Centre	6,3%
Poitou-Charentes	5,4%
Aquitaine	2,8%
Basse-Normandie	2,2%
Nord Pas-de-Calais	2,2%
Rhône-Alpes	1,9%
Midi-Pyrénées	1,3%
Autres	2,8%
Ensemble	100%

Principaux pays desservies par les entreprises ayant un rayon géographique international

Allemagne	28,1%
Espagne	26,9%
France	15,0%
Royaume-Uni	11,9%
Italie	5,6%
Belgique	3,1%
Pays-Bas	1,9%
Pologne	1,3%
Luxembourg	1,3%
Roumanie	1,3%
Autres	3,8%
Ensemble	100%

Cet élargissement géographique de l'activité a pris de l'ampleur ces dernières années : les entreprises actives à l'international sont ainsi de création récente, elles sont en moyenne sensiblement plus jeunes que les autres (5,4 ans contre 7,3 ans).

**Âge moyen de l'entreprise
et rayon géographique de l'entreprise**

Communes d'implantation ou limitrophes	7,6
Département	8,3
Région ou plusieurs départements	6,4
Plusieurs régions	7,2
International	5,4
Ensemble	6,9

**Nombre moyen de salariés
et rayon géographique de l'entreprise**

Communes d'implantation ou limitrophes	1,9
Département	2,4
Région ou plusieurs départements	2,6
Plusieurs régions	2,1
International	1,8
Ensemble	2,1

La segmentation par taille révèle quelques enseignements marquants : les plus petites entreprises sont surreprésentées à l'international (sans doute parce que les non-salariés échappent aux dispositions limitant les temps de conduite) et sur les très courtes distances alors que les échelons intermédiaires (départements et régions) sont privilégiés par les structures de plus grande dimension (spécialisées dans les organisations de type messagerie).

Alors que le transport léger est dans la messagerie une activité qui ne dépasse pas l'échelon régional (pour 2/3 des entreprises présentes majoritairement sur le segment), étant en charge des opérations terminales de ramasse et de distribution, la trace directe (ou course à la demande) se pratique à un horizon géographique beaucoup plus large, le plus souvent national (près de 50 % des répondants), mais aussi international (plus d'un 1/3 des cas). D'après une enquête menée par l'Inrets en 1986 (on ne dispose pas de chiffres plus récents portant sur l'ensemble des entreprises françaises), en moyenne, les trajets effectués à l'aide de VUL sont assez courts (30 kilomètres). Si l'on considère les seuls trafics effectués en trace directe, la distance moyenne de parcours est plus importante : elle s'élève à environ 80 kilomètres.

**Nature des trajets
et rayon géographique de l'entreprise**

	Tournée	Trace directe	Ensemble
Communes d'implantation ou limitrophes	16,4%	3,9%	10,9%
Département	29,1%	3,5%	17,5%
Région ou plusieurs départements	22,0%	8,3%	15,6%
Plusieurs régions	28,4%	48,3%	37,7%
International	4,1%	36,1%	18,3%
Ensemble	100%	100%	100%

Nombre d'entreprises exprimé en % des répondants

Champ : entreprises dont 50 % et plus de l'activité est réalisé dans la catégorie considérée

522 – Prédominance des pièces et produits industriels

La répartition par produits montre la prédominance des pièces ou produits industriels qui sont transportés par les 2/3 des entreprises régionales et représentent 40 % du chiffre d'affaires total du secteur en Pays de la Loire. Pour près d'un répondant sur deux, c'est l'activité majoritaire (pour un répondant sur cinq, c'est même l'unique activité).

Répartition des entreprises en fonction de la nature de la marchandise transportée

	Part de l'activité de l'entreprise		
	1 % et plus	50 % et plus	100%
Presse	17,7%	4,6%	1,5%
Courrier / plis	33,9%	9,9%	1,9%
Produits pharmaceutiques	22,3%	2,3%	0,8%
Produits électroménagers	20,8%	1,7%	0,0%
Pièces ou produits industriels	68,4%	48,2%	20,2%
V.P.C., commerce en ligne	14,5%	4,6%	2,9%
Déménagement	5,5%	2,3%	1,1%
Autres produits	43,2%	21,9%	8,4%
Ensemble	226,3%	95,6%	36,8%

Nombre d'entreprises exprimé en % des répondants

Interprétation du 226,3 % : chaque entreprise est en moyenne présente sur 2,26 segments.

La catégorie "Autres produits" a été souvent citée : activité majoritaire pour plus de 20 % des entreprises, elle assure 28 % du chiffre d'affaires total du secteur. Les entreprises positionnées sur ce segment sont spécialisées dans les organisations de type messagerie (en moyenne, pour près des 3/4 de leurs chiffres d'affaires).

Profil des entreprises dont la catégorie "Autres produits" est l'activité majoritaire

	Autres produits *	Ensemble du secteur
Nombre moyen de salariés	2,7	2,1
Chiffre d'affaires moyen	234 870 €	179 724 €
Part de la messagerie (en % du CA)	71,3%	58,2%
Part de la sous-traitance (en % du CA)	39,7%	41,9%
Marge nette réalisée (en % du CA)	10,2%	11,3%

* Champ : entreprises dont la catégorie "Autres produits" représente 50 % et plus du CA

Le poids de cette catégorie peut s'expliquer :

- d'une part par le fait que les entreprises de transport léger (en particulier celles intervenant dans les circuits de messagerie) ont parfois une mauvaise connaissance du contenu des colis qu'elles transportent ;
- d'autre part par l'importance supposée, a posteriori, des produits agricoles (la principale faiblesse du questionnaire est de les avoir omis, oubli d'autant plus regrettable que les Pays de la Loire sont la 2^{ème} région productrice en la matière).

Le poids des activités postales (presse et courrier) doit être mentionnée même si elles constituent souvent un poste secondaire pour les entreprises situées sur ce segment. On observe le phénomène inverse dans les domaines de la vente à distance et du déménagement : elles sont pratiquées par peu

d'entreprises mais représentent pour une part importante d'entre-elles (20 %) l'intégralité du chiffre d'affaires.

**Répartition du chiffre d'affaires
des entreprises de transport léger
en fonction de la nature de la marchandise**

Presse	4,0%
Courrier / plis	11,0%
Produits pharmaceutiques	5,6%
Produits électroménagers	4,4%
Pièces ou produits industriels	40,8%
V.P.C., commerce en ligne	3,3%
Déménagement	2,9%
Autres produits	28,0%
Ensemble	100%

**Nombre moyen de salariés
et nature de la marchandise transportée**

Presse	0,9
Courrier / plis	4,0
Produits pharmaceutiques	3,5
Produits électroménagers	5,5
Pièces ou produits industriels	1,5
V.P.C., commerce en ligne	0,4
Déménagement	1,1
Autres produits	2,7
Ensemble	2,1

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée représente 50 % et plus du chiffre d'affaires

Les entreprises spécialisées dans l'acheminement de courrier, produits pharmaceutiques et électroménagers se distinguent des autres transporteurs légers par leur taille : elles emploient en moyenne plus de 3 salariés. A l'inverse, c'est dans le secteur de la vente à distance que cette taille moyenne est la plus faible : moins de 0,5 salarié par entreprise.

523 – Une demande diffuse

La demande de transport léger s'avère diffuse, puisque touchant tous les secteurs de l'économie : industriels et grande distribution mais aussi entreprises de services et particuliers. Le marché du transport léger se distingue donc profondément de celui des envois lourds en ce qui concerne la diversité de la demande. Il se singularise aussi de part le rôle des grands donneurs d'ordre messagers par lesquels transite une part importante des envois.

**Répartition des entreprises en fonction
de la nature du donneur d'ordre**

	Part de l'activité de l'entreprise		
	1 % et plus	50 % et plus	100%
Industriels	50,1%	21,9%	5,7%
Transporteurs	64,2%	38,9%	18,5%
Commerce / distribution	29,1%	12,4%	5,3%
Edition / imprimerie	18,3%	3,6%	1,1%
Entreprises de services	19,6%	5,7%	2,7%
Administrations	9,9%	0,8%	0,4%
Particuliers	16,6%	3,2%	0,6%
Autres donneurs d'ordres	18,5%	7,2%	3,4%
Ensemble	226,3%	93,7%	37,7%

Nombre d'entreprises exprimé en % des répondants

Interprétation du 226,3 % : chaque entreprise est en moyenne présente sur 2,26 segments.

La répartition de l'activité des entreprises en fonction de la nature du donneur d'ordre est ainsi révélatrice de l'importance de la sous-traitance. Pour près des 2/3 des répondants, une partie ou la totalité de l'activité provient d'un confrère (transporteur léger ou conventionnel). 30 % d'entre-eux (soit

au total 19 % des entreprises) travaillent exclusivement pour une clientèle appartenant au secteur des transports.

**Répartition du chiffre d'affaires
des entreprises de transport léger
en fonction de la nature du donneur d'ordre**

Industriels	28,3%
Transporteurs	30,7%
Commerce / distribution	12,4%
Edition / imprimerie	5,4%
Entreprises de services	6,9%
Administrations	1,7%
Particuliers	4,2%
Autres donneurs d'ordres	10,5%
Ensemble	100%

**Nombre moyen de salariés
et nature du donneur d'ordre**

Industriels	1,8
Transporteurs	1,7
Commerce / distribution	2,1
Edition / imprimerie	1,8
Entreprises de services	2,3
Administrations	0,8
Particuliers	2,5
Autres donneurs d'ordres	3,1
Ensemble	2,1

Champ : entreprises dont le type de donneurs d'ordre considéré représente 50 % et plus du chiffre d'affaires

Chaque entreprise a en moyenne 28 clients en transport léger. La dispersion des réponses est très forte et en fait la plupart des entreprises ont un portefeuille de clients très réduit : inférieur à 5 pour près de la moitié d'entre eux (11,5 % ont même un seul client).

**Répartition des entreprises
selon le nombre de clients en transport léger**

1 ou 2	22,1%
De 3 à 5	24,2%
De 6 à 14	25,5%
De 15 à 49	13,9%
50 et plus	14,3%
Ensemble	100%

**Nombre moyen de salariés
selon le nombre de clients en transport léger**

1 ou 2 clients	0,6
De 3 à 5	1,4
De 6 à 14	1,9
De 15 à 49	3,5
50 et plus	5,6
Ensemble	2,1

Le nombre de clients est lié à la taille de l'entreprise et en particulier au nombre de salariés. On observe ainsi que l'activité des entreprises sans salarié dépend dans 16 % des cas d'un client unique.

**Code APE de l'entreprise
et nombre de clients en transport léger**

602L - TRM de proximité	23
602M - TRM interurbains	26
602N - Déménagement	144
602P - Location de camions avec conducteur	45
634A - Messagerie, fret express	17
641C - Autres activités de courrier	42
Ensemble	28

La nature de l'activité conditionne aussi la taille du portefeuille client :

- les entreprises de déménagement ont en moyenne près de 150 clients,
- les transporteurs sous-traitants ont par nature moins d'interlocuteurs que ceux dont l'activité repose sur des contrats directs.

**Nombre moyen de clients et
nature des relations commerciales**

	Part de l'activité de l'entreprise					Ensemble
	0 %	De 1 à 33 %	De 34 à 66 %	De 67 à 99 %	100 %	
Sous-traitance	38	78	16	17	6	28
Contrats directs	6	17	16	78	38	28

53 – La dualité des modes d'organisation

531 – Partage du marché entre messagerie et course à la demande

Dans le domaine du transport léger, les livraisons peuvent s'effectuer selon deux systèmes distincts :

- la trace directe correspondant au marché de la course à la demande (cas le plus fréquemment rencontré lorsque l'envoi relève d'une urgence),
- la tournée (s'inscrivant dans une organisation de type messagerie).

Au niveau français, ces deux modes d'organisation assurent chacun d'eux environ la moitié des volumes transportés. En Pays de la Loire, le rapport est plus favorable à la tournée qui représente 58 % du chiffre d'affaires total du secteur.

**Répartition du chiffre d'affaires
des entreprises de transport léger
en fonction de la nature des trajets**

Tournée	58,2%
Trace directe	41,8%
Ensemble	100%

**Nombre moyen de salariés
et nature des trajets**

Tournée	2,9
Trace directe	1,3
Ensemble	2,1

Champ : entreprises dont 50 % et plus du CA
est réalisé dans la catégorie considérée

Les entreprises du transport léger s'inscrivent assez naturellement dans les chaînes de messagerie ¹ au sein desquelles elles interviennent dans le cadre des tournées de collecte et de livraison, assurant à ce titre les opérations terminales. Ces entreprises travaillent le plus souvent en sous-traitance, pour le compte de grands opérateurs (appelés messagers, expressistes ou intégrateurs) et s'avèrent, en ce sens, sensibles à la perte d'un client, à un renversement de conjoncture et aux stratégies menées par leur(s) donneur(s) d'ordres.

Remarquons que les répondants ont pu éprouvé certaines difficultés pour positionner leur activité. Ce biais tient sans doute, pour partie, à la place qu'occupe le transport léger au sein des organisations de messagerie. En charge des livraisons et/ou des enlèvements dits du dernier kilomètre, les entreprises du transport léger n'en perçoivent, en effet, qu'un maillon ; les autres leur échappant et n'étant pas maîtrisés par elles.

¹ La messagerie est une modalité du transport de marchandises qui assure, dans un délai inférieur à 48 heures et par des véhicules essentiellement routiers, l'acheminement de colis (ayant des expéditeurs et des destinataires multiples) par un enlèvement, un groupage/dégroupage et une distribution. Son système d'exploitation repose sur des plates-formes régionales et sur des lignes qui les relient entre elles. Elle implique donc des ruptures de charge et des passages à quais.

Les tournées, effectuées dans une aire locale, s'articulent quotidiennement autour de deux vagues. Le matin, elles intègrent majoritairement des livraisons. Elles répondent, en cela, au délai garanti de l'express avant 12 h. Celles de l'après midi sont différentes pour plusieurs raisons :

- elles peuvent intégrer des envois moins urgents à délais non garantis,
- elles concernent surtout des enlèvements,
- les délais sont plus difficiles à tenir (la congestion automobile est plus importante et la période de travail est plus courte, les enlèvements devant être réalisés avant 18 h pour un chargement qui s'est effectué en début d'après midi chez le messenger).

**Répartition du chiffre d'affaires du secteur
en fonction de la nature des trajets
et du rayon géographique de l'entreprise**

	Part du chiffre d'affaires		
	Tournée	Trace directe	Ensemble
Communes d'implantation ou limitrophes	79,5%	20,5%	100%
Département	88,9%	11,1%	100%
Région ou plusieurs départements	82,3%	17,7%	100%
Plusieurs régions	56,6%	43,4%	100%
International	13,6%	86,4%	100%
Ensemble	58,2%	41,8%	100%

Dans la messagerie, le mode de rémunération du transporteur repose sur un paiement à la position ou à la fiche ¹ complété parfois par un forfait par tournée, dit de mise à quai.

L'accès direct au marché est observé dans le cadre des activités de traces directes (notion voisine de la course). La course est un terme utilisée pour désigner un envoi urgent émanant généralement d'un seul expéditeur et comprenant un (le plus souvent) ou plusieurs destinataires. Le système des livraisons en traces directes est né de l'externalisation des services internes de courses des entreprises industrielles et commerciales. Son développement est fortement corrélé aux évolutions des systèmes productifs et à l'émergence des politiques de flux tendus où l'absence de stock engendre des risques de ruptures de chaîne. Le transport léger apparaît en ce sens comme une variable d'ajustement des systèmes de Juste-à-Temps (JAT). Il permet ainsi de pallier aux dysfonctionnements des stratégies de réduction des stocks : erreurs ou retards dans la passation de commandes, pièces de machines et outils en panne, etc. Les coûts engendrés par la suspension de l'activité justifient alors de mobiliser un véhicule pour assurer une livraison résiduelle ou acheminer une pièce de rechange. Outre le faible volume des envois, ne motivant généralement pas l'utilisation d'un poids lourd, c'est la souplesse et la rapidité du transport léger qui expliquent son recours dans le cadre de la trace directe.

La rémunération pour les prestations en traces directes s'effectue selon deux modalités :

- au forfait,
- selon un barème kilométrique, fonction du type de véhicule, auquel peut s'ajouter une rémunération supplémentaire selon la marchandise (intégrant un coût d'assurance plus important si le produit est à forte valeur ajoutée)

¹ Une position correspond, dans une tournée, à la livraison d'un destinataire. Une position comporte autant de fiches que d'expéditeurs différents, le destinataire pouvant être livré par plusieurs expéditeurs.

Notons que la frontière entre les deux modes d'organisation (tournées et traces directes) est parfois floue. Ainsi, si les courses s'effectuent généralement en traces directes (notamment lorsque l'envoi relève d'une urgence), dans certains cas (livraisons de produits alimentaires ou électroménagers) un système de tournée dédiée c'est à dire de livraisons consécutives de plusieurs clients sur un même parcours peut être privilégié.

Alors que la messagerie renvoie à une obligation de moyens, la trace directe induit une obligation de résultat puisque le caractère urgent des envois s'accompagne d'une exigence forte de réactivité.

Les organisations en tournées apparaissent plutôt comme le fait d'entreprises de grande taille (avec néanmoins un accès direct au fret assez répandu), tandis que les entreprises de moins de 5 salariés sont plus nombreuses à se positionner sur des organisations en traces directes effectuées majoritairement pour des clients industriels et commerciaux.

**Répartition du chiffre d'affaires du secteur
en fonction de la nature des trajets
et du nombre de salariés de l'entreprise**

	Part du chiffre d'affaires		
	Tournée	Trace directe	Ensemble
Aucun salarié	39,6%	60,4%	100%
1 salarié	63,6%	36,4%	100%
De 2 à 4 salariés	58,9%	41,1%	100%
De 5 à 9 salariés	57,7%	42,3%	100%
De 10 à 24 salariés	70,5%	29,5%	100%
25 salariés et plus	53,0%	47,0%	100%
Ensemble	58,2%	41,8%	100%

La messagerie est le mode d'organisation le plus répandu pour la plupart des catégories de marchandises (les produits industriels et le déménagement font exception). Elle est particulièrement utilisée dans les livraisons de produits pharmaceutiques, électroménagers et de la vente à distance (plus de 85 % de l'activité).

**Répartition du chiffre d'affaires du secteur
en fonction de la nature des trajets
et de la marchandise transportée**

	Part du chiffre d'affaires		
	Tournée	Trace directe	Ensemble
Presse	68,0%	32,0%	100%
Courrier / plis	73,3%	26,7%	100%
Produits pharmaceutiques	92,1%	7,9%	100%
Produits électroménagers	96,5%	3,5%	100%
Pièces ou produits industriels	34,7%	65,3%	100%
V.P.C., commerce en ligne	86,7%	13,3%	100%
Déménagement	41,2%	58,8%	100%
Autres produits	71,3%	28,7%	100%
Ensemble	58,2%	41,8%	100%

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée représente 50 % et plus du CA

532 – Le travail en sous-traitance : souvent la règle

La sous-traitance est largement répandue dans le transport léger. En Pays de la Loire, elle représente environ 40 % du chiffre d'affaires du secteur, soit nettement plus que la part observée dans l'ensemble du transport routier de marchandises (5 à 6,5 %).

**Répartition du chiffre d'affaires
des entreprises de transport léger
en fonction de la nature des relations commerciales**

Sous-traitance	41,9%
Contrats directs	58,1%
Ensemble	100%

**Nombre moyen de salariés
et nature des relations commerciales**

Sous-traitance	1,6
Contrats directs	2,8
Ensemble	2,1

Champ : entreprises dont 50 % et plus du CA est réalisé dans la catégorie considérée

Parmi les entreprises interrogées, environ 60 % sont concernées par le travail en sous-traitance. Elles sont soit donneurs d'ordre (ce qui leur permet de contourner les contraintes sociales du salariat), soit sous-traitants (la majorité d'entre elles), à moins qu'elles ne pratiquent les deux types d'activités¹.

Les transporteurs qui interviennent comme sous-traitants ont souvent une marge d'initiative très limitée dans l'organisation et les modalités du transport (au point même que, dans les cas où ils ne travaillent que pour un seul donneur d'ordre, leur activité pourrait souvent être requalifiée de salariée). Le fait de travailler en sous-traitance exclusive place parfois ces entreprises dans une situation de précarité extrême en raison des fluctuations conjoncturelles d'activité des donneurs d'ordre. En outre, la concurrence très forte entre sous-traitants donne, dans la négociation, un avantage très net aux donneurs d'ordre qui peuvent toujours trouver un autre sous-traitant disponible.

**Nombre de clients de l'entreprise et forme juridique
(nombre d'entreprises exprimé en % des répondants)**

	Entreprise individuelle	EURL	SARL	Total
1 ou 2	66,7%	17,2%	15,2%	100%
De 3 à 5	54,6%	20,4%	24,1%	100%
De 6 à 14	45,6%	24,6%	28,9%	100%
De 15 à 49	48,4%	22,6%	29,0%	100%
50 et plus	48,4%	17,2%	32,8%	100%
Ensemble	53,2%	20,6%	25,3%	100%

Le phénomène de sous-traitance exclusive, s'il demeure une forme organisationnelle banale dans le transport léger, ne se développerait plus depuis quelques années, en raison en particulier de la multiplication des condamnations pour travail dissimulé ou prêt illégal de main-d'œuvre et de l'instauration en 2001 du contrat type sous-traitance².

¹ La formulation de la question a pu être mal interprétée par certaines entreprises et notamment celles de grande dimension qui sont à la fois opérateurs de transport et donneurs d'ordre. La question avait pour but de quantifier la sous-traitance passive (activité des entreprises intervenant comme sous-traitants) et non pas la sous-traitance active (transporteurs légers qui sous-traitent une partie de leur activité).

² Ce contrat type n'a pas force de loi. Il a néanmoins permis de normaliser les relations de sous-traitance en définissant les modalités commerciales entre professionnels du transport léger. Notons en particulier que le contrat type prévoit que le commanditaire doit s'assurer que le sous-traitant ne pratique pas un prix ne couvrant pas ses charges.

Contrairement à la messagerie, la course à la demande ne dépend pas en majorité de grands donneurs d'ordre. La sous-traitance y est donc moins importante. L'activité du secteur est moins organisée et, par nature, les livraisons ne sont pas régulières.

Répartition des entreprises en fonction de la part de l'activité sous-traitée et organisée en tournée

		Part de l'activité de l'entreprise sous-traitée					Ensemble
		0 %	De 1 à 33 %	De 34 à 66 %	De 67 à 99 %	100 %	
Part de l'activité organisée en tournée	0 %	42,3%	22,2%	22,2%	21,5%	26,6%	28,9%
	De 1 à 33 %	6,3%	26,4%	16,7%	16,1%	9,4%	13,2%
	De 34 à 66 %	3,6%	4,2%	35,2%	7,5%	2,9%	7,7%
	De 67 à 99 %	9,0%	19,4%	14,8%	44,1%	10,8%	18,4%
	100 %	38,7%	27,8%	11,1%	10,8%	50,4%	31,6%
Ensemble		100%	100%	100%	100%	100%	100%

		Part de l'activité de l'entreprise sous-traitée					Ensemble
		0 %	De 1 à 33 %	De 34 à 66 %	De 67 à 99 %	100 %	
Part de l'activité organisée en tournée	0 %	35,6%	12,1%	9,1%	15,2%	28,0%	100%
	De 1 à 33 %	11,1%	30,2%	14,3%	23,8%	20,6%	100%
	De 34 à 66 %	10,8%	8,1%	51,4%	18,9%	10,8%	100%
	De 67 à 99 %	11,4%	15,9%	9,1%	46,6%	17,0%	100%
	100 %	28,9%	13,4%	4,0%	6,7%	47,0%	100%
Ensemble		23,6%	14,9%	11,7%	19,7%	29,7%	100%

Nombre d'entreprises exprimé en % des répondants

Le recours à la sous-traitance est homogène selon la nature de la marchandise (entre un tiers et la moitié de l'activité). Deux secteurs se distinguent :

- la vente à distance où plus qu'ailleurs le travail en sous-traitance est la règle (87 % de l'activité),
- les entreprises de déménagement qui à 96 % font affaire directement avec leurs clients.

Répartition du chiffre d'affaires du secteur en fonction de la nature des relations commerciales et de la marchandise transportée

	Part du chiffre d'affaires		
	Sous-traitance	Contrats directs	Ensemble
Presse	32,6%	67,4%	100%
Courrier / plis	47,5%	52,5%	100%
Produits pharmaceutiques	44,9%	55,1%	100%
Produits électroménagers	52,9%	47,1%	100%
Pièces ou produits industriels	34,6%	65,4%	100%
V.P.C., commerce en ligne	87,0%	13,0%	100%
Déménagement	4,1%	95,9%	100%
Autres produits	39,7%	60,3%	100%
Ensemble	41,9%	58,1%	100%

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée représente 50 % et plus du CA

54 – Des résultats financiers contrastés

541 – Des volumes d'activité restreints mais en vive croissance

Dans les Pays de la Loire, le secteur du transport léger a dégagé en 2007 un chiffre d'affaires global d'environ 145 millions d'€, ordre de grandeur à comparer à celui de l'ensemble du secteur des transports routiers de marchandises en 2005 (2 350 millions d'€ dans une délimitation restreinte englobant les codes NAF 602L à 602P, 3 425 millions d'€ dans une délimitation élargie, étendue aux codes NAF 634A à 634C).

L'éventail des chiffres d'affaires réalisés est extrêmement large. Il témoigne de la grande diversité du secteur tant en ce qui concerne la taille des entreprises, le rayon géographique de l'activité ou la nature des marchandises et des relations commerciales.

Répartition des entreprises selon le chiffre d'affaires réalisé

Moins de 50 000 €	17,1%
De 50 000 à 99 999 €	40,3%
De 100 000 à 199 999 €	23,4%
De 200 000 à 499 999 €	12,2%
500 000 € et plus	7,0%
Ensemble	100%

Le chiffre d'affaires moyen par entreprise s'élève à 179 000 € (9,4 % des entreprises ayant répondu au questionnaire n'ont pas indiqué pas leur chiffre d'affaires). Il est très différent selon le département du siège de l'entreprise : 131 000 € en Maine-et-Loire, près du double en Vendée (251 000 €).

Chiffre d'affaires moyen et département du siège de l'entreprise

Loire-Atlantique	161 799 €
Maine-et-Loire	131 377 €
Mayenne	177 061 €
Sarthe	228 463 €
Vendée	250 955 €
Ensemble	178 659 €

De façon générale, le type d'activité est le premier déterminant du revenu. La segmentation par code APE (secteur d'activité attribué par l'INSEE à la création de l'entreprise) révèle ainsi des niveaux moyens de chiffre d'affaires variables. Les entreprises spécialisées dans la distribution de courrier (641C) sont celles qui réalisent les chiffres d'affaires moyens les plus faibles. En haut de l'échelle, la location de camions avec conducteurs (602P) est le secteur où les volumes d'activités par entreprise sont les plus forts.

Chiffre d'affaires moyen et code APE de l'entreprise

602L - TRM de proximité	156 380 €
602M - TRM interurbains	183 357 €
602N - Déménagement	223 369 €
602P - Location de camions avec conducteur	572 938 €
634A - Messagerie, fret express	203 963 €
641C - Autres activités de courrier	137 884 €
Ensemble	178 659 €

Les entreprises spécialisées sur un type de produits ont des chiffres d'affaires nettement plus faibles que les entreprises polyvalentes (118 000 € contre 218 000 € de CA moyen par entreprise). Certaines catégories de produits génèrent des volumes d'activités plus élevées que d'autres : c'est le cas en particulier des produits électroménagers et pharmaceutiques. A l'inverse, le secteur de la vente à distance (V.P.C. et commerce en ligne) est celui où l'activité par transporteur léger est la plus faible : avec un chiffre d'affaires moyen aussi bas (43 000 € pour les entreprises qui ne livrent que ce type de produits), on peut penser que le transport léger est dans ce cas une activité, le plus souvent exercée à temps partiel, insuffisante pour assurer un niveau de revenu satisfaisant.

Chiffre d'affaires moyen et nature de la marchandise transportée

	Part de l'activité de l'entreprise		
	10 % et plus	50 % et plus	100%
Presse	170 792 €	95 615 €	121 621 €
Courrier / plis	183 324 €	219 092 €	101 150 €
Produits pharmaceutiques	192 438 €	207 789 €	111 898 €
Produits électroménagers	183 489 €	348 755 €	NR
Pièces ou produits industriels	172 391 €	158 612 €	96 276 €
V.P.C., commerce en ligne	154 061 €	58 743 €	42 916 €
Déménagement	168 705 €	188 845 €	287 933 €
Autres produits	253 821 €	234 870 €	175 500 €
Ensemble	178 659 €	179 724 €	117 705 €

NR : non renseigné (effectif nul)

Lecture du tableau : les entreprises dont au moins 10 % de l'activité consiste à acheminer de la presse ont un chiffre d'affaires moyen de 170 792 €.

La polyvalence de l'entreprise est un facteur de développement, quelque soit l'indicateur utilisé. Ainsi on observe que le chiffre d'affaires moyen de l'ensemble des entreprises du secteur (179 000 €) est :

- 1,52 fois plus important que celui des entreprises réalisant 100 % de leur activité sur une seule catégorie de produit (118 000 €),
- 1,43 fois plus important que celui des entreprises réalisant 100 % de leur activité avec un seul type de donneur d'ordre (125 000 €),
- 1,75 fois plus important que celui des entreprises réalisant 100 % de leur activité en trace directe (102 000 €),
- 1,06 fois plus important que celui des entreprises réalisant 100 % de leur activité en messagerie (168 000 €),
- 1,73 fois plus important que celui des entreprises réalisant 100 % de leur activité en contrats directs (103 000 €).
- 1,15 fois plus important que celui des entreprises réalisant 100 % de leur activité en sous-traitance (156 000 €).

L'explication réside dans les circonstances qui poussent un créateur d'entreprise à devenir acteur du transport léger. Un des cas les plus fréquemment rencontré est celui du conducteur, salarié d'une entreprise de TRM, qui se met à son compte, sur la base d'un premier marché obtenu auprès de son ancien employeur. A la création de l'entreprise et dans les premiers mois de fonctionnement, le nombre de clients est réduit. L'activité repose généralement sur une activité unique, effectuée le plus souvent en sous-traitance avec un seul véhicule (et donc sans salarié). Ce n'est qu'une fois que le chef d'entreprise a rôlé et viabilisé ce mode de fonctionnement qu'il peut éventuellement envisagé de diversifier son activité en entrant sur de nouveaux marchés et ainsi élargir son chiffre d'affaires.

Dans certains cas (il a été nécessaire de recourir à divers sites internet qui proposent des extraits de K-Bis d'entreprises ¹), il a été possible de collecter le chiffre d'affaires de l'exercice précédent. Cette information, recueilli pour 30 % des répondants, permet de répartir les entreprises selon l'évolution du chiffre d'affaires entre les deux derniers exercices. Elle révèle un fort dynamisme de l'activité dans la région : la croissance du chiffre d'affaires de la profession a été de 17 %.

Au niveau français, sur le seul transport léger de proximité, le chiffre d'affaires a progressé de près de 89 % en cinq ans, soit un rythme de croissance annuelle moyen supérieur à 13 %. Le secteur est encore dans une phase initiale de développement et n'a pas encore amorcé l'étape suivante dite de "maturité".

Pour près de 60 % des entreprises, le volume d'activité s'est accru de plus de 5 % entre les deux derniers exercices. Cette évolution récente a fortement accentuée les inégalités de taille entre entreprises. Ainsi, les entreprises dont le chiffre d'affaires dépassait 200 000 € en 2005 / 2006 se sont montrés très dynamiques (progression de près de 20 % du CA lors du dernier exercice) alors que celles de moins de 50 000 € de chiffre d'affaires voyaient leur volume d'activité chuter de 28 %.

Répartition des entreprises selon l'évolution du chiffre d'affaires entre les deux derniers exercices

Moins de - 20 %	5,0%
Entre - 20 % et - 5 %	12,9%
Entre - 5 % et + 5 %	25,2%
Entre + 5 % et + 20 %	25,2%
Plus de + 20 %	31,7%
Ensemble	100%

Evolution du chiffre d'affaires entre les deux derniers exercices selon le CA initial de l'entreprise

Moins de 50 000 €	-28,0%
De 50 000 à 99 999 €	-1,2%
De 100 000 à 199 999 €	18,1%
De 200 000 à 499 999 €	23,5%
500 000 € et plus	18,1%
Ensemble	16,6%

542 – Le transport léger : une activité rentable ?

Le résultat net comptable peut être assimilé au bénéfice de l'entreprise. Il est la somme du résultat d'exploitation et du résultat financier. Le résultat d'exploitation est égal au produit d'exploitation moins les charges d'exploitation. Dans le transport léger (et plus généralement dans les entreprises de services), les produits d'exploitation comprennent principalement les ventes de prestations (notion proche de celle du chiffre d'affaires). Les charges d'exploitation sont essentiellement constituées par

¹ "Carte d'identité" de l'entreprise : document officiel attestant de l'existence juridique de la structure, mis à jour annuellement et établi par le Registre du Commerce et des Sociétés (RCS) d'après les comptes déposés auprès des Tribunaux de Commerce.

les achats de marchandises (véhicule), de matières premières (carburant), les salaires et charges sociales.

Un chiffre d'affaires élevé n'est ainsi pas garant d'une activité rentable : accroître le volume d'activités peut conduire à accumuler les charges d'exploitation sans voir le bénéfice augmenter dans les mêmes proportions.

Le résultat net moyen s'élève à 20 300 € (16,3 % des entreprises ayant répondu au questionnaire n'ont pas indiqué leur résultat net comptable). Près de 57 % des entreprises déclarent un résultat net inférieur à cette moyenne. La proportion d'entreprises ayant affiché des pertes (résultat net négatif) au cours du dernier exercice est de 6 %.

Répartition des entreprises selon le résultat net comptable réalisé

Résultat négatif	5,9%
De 0 à 5 000 €	15,6%
De 5 000 à 19 999 €	34,6%
De 20 000 à 49 999 €	37,8%
50 000 € et plus	6,1%
Ensemble	100%

La distinction du résultat net comptable moyen en fonction du statut de l'entreprise permet d'isoler les entreprises individuelles des autres formes juridiques. Elle est essentielle en raison :

- du caractère particulier des entreprises individuelles ¹ (le revenu d'activité de l'entrepreneur individuel est, en théorie, exclusivement constitué par le bénéfice de l'entreprise),
- de leur l'importance dans le transport léger (54 % des entreprises en Pays de la Loire).

Pour ces entreprises individuelles, le résultat net moyen (25 400 €) permet de dégager un revenu mensuel de l'ordre de 2115 €. Il apparaît relativement faible compte tenu de l'investissement en temps des entrepreneurs individuels. Selon des études similaires à la nôtre menées en Aquitaine (2005), Limousin (2001) et Poitou-Charentes (2005), le temps moyen de travail des entrepreneurs est voisin de 200 heures par mois dans le transport léger (55 heures hebdomadaires en Aquitaine, 50 à 55 heures hebdomadaires dans le Limousin, 184 heures mensuelles en Poitou-Charentes).

Rémunération nette mensuelle des entrepreneurs individuels et chiffre d'affaires de l'entreprise

	Rémunér. mensuelle	Nombre d'entrep.
Moins de 50 000 €	976 €	21,5%
De 50 000 à 99 999 €	1 917 €	48,1%
De 100 000 à 199 999 €	2 993 €	24,5%
200 000 € et plus	4 633 €	6,0%
Ensemble	2 115 €	100%

¹ Précisons que contrairement à ce que leur dénomination peut laisser penser, ces structures peuvent employer des salariés. C'est d'ailleurs le cas d'un tiers des entreprises individuelles de transport léger en Pays de la Loire. Le terme "individuelle" fait référence au fait que l'entreprise est détenue par une personne physique seule maître à bord.

Corrélativement à la forte croissance du secteur évoquée plus haut, les résultats financiers sont en nette progression et ne sont plus, en tout cas, aussi mauvais qu'a pu le laisser penser une opinion largement répandue dans la profession. Le renforcement de la réglementation et notamment l'obligation d'inscription au registre est sans doute le facteur qui explique le plus l'amélioration de la rentabilité du transport léger.

La marge nette (ratio du résultat net par le chiffre d'affaires) est un des indicateurs les plus caractéristiques de la rentabilité de l'entreprise. Il s'élève en moyenne à 11 % dans la région ¹.

Répartition des entreprises selon la marge nette réalisée *

Inférieure à 0 %	5,4%
Entre 0 et 15 %	35,8%
Entre 15 et 30 %	19,8%
Entre 30 et 45 %	33,1%
Supérieure à 45 %	5,9%
Ensemble	100%

Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

Marge nette réalisée * et forme juridique de l'entreprise

Entreprise individuelle	27,6%
EURL	6,0%
SARL	4,5%
Autres **	3,4%
Ensemble	11,3%

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** Soc. par actions simplifiée ou en commandite simple

C'est en apparence une performance remarquable comparée à celle de l'ensemble du secteur des transports routiers de marchandises qui oscille habituellement, au niveau national, entre 1 et 3 % de marge nette. Mais elle doit être nuancée en raison de la très forte proportion d'entreprises individuelles (54 %) dans le secteur du transport léger des Pays de la Loire, pour lesquelles, comme évoqué précédemment, le résultat net est la composante principale ² du revenu de l'entrepreneur ³. La marge nette des entreprises individuelles est donc par nature plus grande celle de la moyenne du secteur (27,6 % contre 11,3 %). Compte tenu du faible volume d'activité généré par la plupart d'entre elles (70 % ont un chiffre d'affaires inférieur à 100 000 €), un tel niveau de marge n'est pourtant pas suffisant pour assurer systématiquement une rémunération élevée : par exemple, les entrepreneurs individuels à la tête d'une structure de moins de 50 000 € de CA (représentant 11 % de l'ensemble des entreprises interrogés et 21 % des seules entreprises individuelles) ont un revenu mensuel inférieur à 1 000 €.

On peut ainsi estimer que pour une entreprise individuelle engendrant un chiffre d'affaires annuel de 92 000 € (moyenne relevée dans la région), l'activité offre une rémunération satisfaisante à partir d'une marge nette de 30 %, permettant alors de dégager un résultat net annuel de 28 000 € (soit un revenu mensuel de 2300 €). Or, la marge nette moyenne des entrepreneurs individuels n'est que de 27,6 % dans la région.

¹ Il n'a pas été possible de calculer ce ratio pour 17,3 % des entreprises qui n'ont pas répondu soit à la question sur le chiffre d'affaires (9,4 %), soit à celle sur le résultat net (16,3 %).

² En théorie, le résultat net est la composante exclusive du revenu de l'entrepreneur individuel. Dans la pratique, d'après les services de l'Équipement, certains dirigeants prélèvent une partie des dotations aux amortissements afin de se constituer un revenu complémentaire.

³ Dans les autres formes juridiques, le chef d'entreprise peut avoir le statut de salarié, son traitement figurant dans ce cas dans les charges d'exploitation.

Abstraction faite de ces entreprises individuelles, la marge nette du secteur est de 4,8 %. Compte tenu de la valeur observée de l'indicateur dans le transport routier de marchandises (en général moins de 3 % du chiffre d'affaires), l'activité transport léger peut être considéré comme globalement rentable en Pays de la Loire. Le secteur est néanmoins affecté par l'impact du poids croissant des dépenses de carburant, liée d'une part à l'envolée du prix du pétrole, d'autre part à la spécificité de la réglementation de l'activité (qui ne bénéficie pas du mécanisme de récupération partielle de la T.I.P.P.).

**Marge nette réalisée *
et taille de l'entreprise**

	Ensemble	Hors EI **
Aucun salarié	24,4%	9,6%
1 salarié	23,5%	9,1%
De 2 à 4 salariés	10,9%	6,0%
De 5 à 9 salariés	4,8%	3,0%
10 salariés et plus	3,6%	3,6%
Ensemble	11,3%	4,8%

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

Les spécificités des entreprises individuelles (faible volume d'activités et non-affectation du revenu dans les charges d'exploitation) conduisent à observer, pour l'ensemble des structures, une relation inversement proportionnelle entre la marge nette et le chiffre d'affaires réalisé. Ce phénomène n'est pas propre au transport léger ; il est commun à tous les secteurs peu concentrés ou le poids numérique des structures sans salariés est important. Hors entreprises individuelles, les prémices d'un effet taille sur la rentabilité des entreprises apparaissent pour les structures de plus de 500 000 € de chiffres d'affaires (marge nette de 3,6 % contre 3,0 % pour la tranche inférieure).

**Marge nette réalisée *
et chiffre d'affaires de l'entreprise**

	Ensemble	Hors EI **
Moins de 50 000 €	27,7%	17,0%
De 50 000 à 99 999 €	26,3%	10,9%
De 100 000 à 199 999 €	18,6%	8,7%
De 200 000 à 499 999 €	7,2%	2,8%
500 000 € et plus	3,5%	3,6%
Ensemble	11,3%	4,8%

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

La nature de marchandises transportées est plus discriminante que le type du donneur d'ordre. Les marges nettes les plus élevées (23,1 % du chiffre d'affaires) sont réalisées parmi les entreprises spécialisées dans l'acheminement de produits issues de la vente à distance (V.P.C. et commerce en ligne). Ce segment a aussi la particularité d'être celui où le chiffre d'affaires moyen est le plus faible. Il se singularise ainsi des autres segments où l'insuffisance des marges peut être compensée théoriquement par des volumes d'affaires conséquents.

Marge nette réalisée *
et nature de la marchandise transportée

	Ensemble	Hors EI **
Presse	21,4%	2,5%
Courrier / plis	7,8%	3,7%
Produits pharmaceutiques	5,5%	1,0%
Produits électroménagers	7,1%	2,4%
Pièces ou produits industriels	13,2%	6,5%
V.P.C., commerce en ligne	23,1%	8,6%
Déménagement	8,9%	4,1%
Autres produits	10,2%	4,1%
Ensemble	11,3%	4,8%

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée est majoritaire

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

Le secteur le moins lucratif est celui de la pharmacie avec une marge nette quatre fois inférieure à celle de la vente à distance (5,5 % contre 23,1 %) et deux fois inférieure à celle de l'ensemble de la profession (5,5 % contre 11,3 %).

La rentabilité des entreprises selon la nature du donneur d'ordre majoritaire est plus homogène. Seules les structures dont plus de 50 % de l'activité dépend de donneurs d'ordre particuliers (principalement pour des prestations de déménagement) se démarquent avec une marge nette sensiblement plus faible (6 %) que la moyenne (11,3 %).

Marge nette réalisée *
et nature du donneur d'ordre

	Ensemble	Hors EI **
Industriels	10,9%	5,3%
Transporteurs	11,9%	5,3%
Commerce / distribution	12,5%	3,4%
Edition / imprimerie	13,0%	NS
Entreprises de services	10,9%	3,3%
Administrations	NS	NS
Particuliers	6,0%	3,7%
Autres donneurs d'ordres	13,2%	5,9%
Ensemble	11,3%	4,8%

Champ : entreprises dont le type de donneurs d'ordre considéré est majoritaire

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

NS : non significatif (effectif trop faible)

La segmentation par nature des trajets montre que la course à la demande est légèrement plus rentable que la messagerie (1 point d'écart). Contrairement à une idée reçue, la sous-traitance génère de meilleures marges nettes que les contrats directs (12,5 % contre 10,3 %). Ce différentiel s'explique en partie par la forme juridique des entreprises : la proportion d'entreprises individuelles est plus forte parmi les entités dont 50 % et plus de l'activité est issue de contrats de sous-traitance (le donneur d'ordre est dans ce cas un transporteur). Hors entreprises individuelles, sous-traitance et contrats directs offre des niveaux de rentabilité presque équivalents (4,9 % contre 4,6 %).

Marge nette réalisée * et nature des trajets

	Ensemble	Hors EI **
Tournée	10,9%	4,3%
Trace directe	11,8%	5,6%
Ensemble	11,3%	4,8%

Champ : entreprises dont le segment considéré est majoritaire

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

Marge nette réalisée * et nature des relations commerciales

	Ensemble	Hors EI **
Sous-traitance	12,5%	4,9%
Contrats directs	10,3%	4,6%
Ensemble	11,3%	4,8%

Champ : entreprises dont le segment considéré est majoritaire

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

55 – Des perspectives d'évolution limitées par le prix élevé des carburants

551 – Une réglementation jugée inadaptée

Les atouts les plus fréquemment cités par les chefs d'entreprises de transport léger de marchandises sont la qualité de service (38 %) suivi par la réactivité et les délais d'acheminement (31 %). Ce dernier atout est notamment mis en avant par les petites entreprises. En revanche, la notoriété de la société et sa capacité d'entreposage sont d'autant plus citées que l'entrepreneur emploie de salariés. L'utilisation de véhicules spécifiques est perçue comme un point fort surtout par les entreprises actives à l'international tandis que les structures distribuant du courrier mettent plus que les autres leur notoriété en évidence.

Atouts de l'entreprise sur le marché du transport léger selon le nombre de salariés

	Aucun salarié	1 salarié	De 2 à 4 salariés	De 5 à 9 salariés	10 sal. et plus	Ensemble
Prix	8,2%	14,4%	10,6%	3,1%	8,6%	9,4%
Réactivité / délais d'acheminement	33,7%	32,2%	27,3%	23,4%	25,9%	31,2%
Rayon d'action / zones desservies	7,5%	2,9%	7,6%	6,3%	5,2%	6,4%
Capacité d'entreposage	0,9%	0,6%	1,5%	1,6%	6,9%	1,3%
Utilisation de véhicules spécifiques	4,1%	4,6%	3,0%	1,6%	3,4%	3,8%
Age des véhicules	1,7%	1,7%	0,8%	9,4%	1,7%	2,1%
Notoriété de la société	4,1%	6,9%	11,4%	20,3%	13,8%	7,5%
Qualité de service	39,9%	36,8%	37,9%	34,4%	34,5%	38,3%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Selon les dirigeants du transport léger, les principales menaces pour leur entreprise sont les suivantes :

1 – Le prix élevé des carburants (37 % des réponses)

D'après l'Enquête Annuelle d'Entreprise menée conjointement par l'INSEE et le ministère en charge des transports, le poste carburant représentait en 2003 7 % des coûts dans le transport léger de proximité et 17 % dans le transport léger interurbain, soit des niveaux inférieurs à ceux du transport routier conventionnel (20 à 25 %). Néanmoins, la profession comme l'ensemble du secteur des transports subi de plein fouet l'envolée du prix du gazole observée ces dernières années.

L'augmentation des prix du carburant apparaît d'autant plus comme une menace que le transport léger ne bénéficie pas du mécanisme de récupération partielle de la TIPP. C'est d'ailleurs la principale revendication des chefs d'entreprises du secteur (cf. annexe 5).

2 – Des tarifs trop bas, la concurrence déloyale et la réglementation sociale et fiscale cités en 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} position (au total 40 % des réponses).

Ces menaces sont liées puisque la dureté de la situation concurrentielle qui contribue à maintenir une pression à la baisse sur les prix est aggravée pour beaucoup de dirigeants du secteur par la lourdeur et l'inadaptation de la réglementation.

Les distorsions de concurrence peuvent être regroupés en trois catégories :

- la concurrence entre salariés et artisans (la principale concurrence dont souffrent les PME de transport léger provient des transporteurs conducteurs qui ont moins de contraintes réglementaires en matière de temps de travail et qui, ayant souvent gagé leurs emprunts sur des biens personnels, comme leur logement, n'ont parfois pas d'autres alternatives que de pratiquer des prix bas pour poursuivre leur activité) ;
- la concurrence des taxis qui peuvent faire, en complément de leur activité principale, du transport de marchandises (cette concurrence s'effectue dans un cadre réglementaire différent de celui qui prévaut dans le transport léger puisque les taxis n'ont pas à respecter une capacité financière par véhicule et ont la possibilité de récupérer une partie des taxes carburant) ;
- la concurrence internationale (encore marginale, notamment à cause du caractère local de l'activité et de la situation géographique excentrée des Pays de la Loire, elle pourrait s'intensifier dans les années à venir en raison de l'absence de dispositif réglementaire à l'échelle européenne concernant l'usage des VUL pour compte d'autrui).

3 – Le ralentissement de l'économie (12 % des réponses)

Cette menace est surtout mis en avant par les petites entreprises qui craignent, de part leur dépendance vis à vis de la grande distribution ou des autres transporteurs, d'être les premiers touchés en cas de réduction de l'activité économique.

Principales menaces pour l'entreprise sur le marché du transport léger selon le nombre de salariés

	Aucun salarié	1 salarié	De 2 à 4 salariés	De 5 à 9 salariés	10 sal. et plus	Ensemble
Concurrence déloyale	13,9%	17,9%	14,7%	18,2%	21,8%	15,6%
Prix élevé des carburants	37,0%	39,7%	40,4%	30,3%	34,5%	37,4%
Tarifs trop bas	17,3%	14,1%	14,7%	19,7%	14,5%	16,3%
Délais de paiement trop longs	2,6%	5,4%	2,9%	3,0%	5,5%	3,4%
Réglementation sociale et fiscale	11,3%	9,8%	17,6%	18,2%	12,7%	12,5%
Ralentissement de l'économie	13,9%	10,3%	8,1%	9,1%	5,5%	11,5%
Congestion automobile	1,2%	0,5%	0,0%	0,0%	1,8%	0,8%
Insécurité routière	2,8%	2,2%	1,5%	1,5%	3,6%	2,4%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

552 – Evolution de l'activité : croissance en 2007, stabilisation en 2008

Le secteur est demeuré globalement bien orienté en 2007 avec seulement un quart des répondants signalant une baisse d'activité. Cependant, la situation est très contrastée :

- selon la taille de l'entreprise (75 % des structures de plus 10 salariés ont augmenté leur activité contre moins de 30 % des entreprises unipersonnelles),
- selon l'activité exercée (les entreprises de courrier se sont montrées les plus dynamiques),
- selon la nature des relations commerciales (les structures dont l'activité dépend à 50 % et plus de la sous-traitance ont plus souffert que celles travaillant en contrats directs).

Evolution passée (en 2007) de l'activité de l'entreprise selon le nombre de salariés

	Aucun salarié	1 salarié	De 2 à 4 salariés	De 5 à 9 salariés	10 sal. et plus	Ensemble
Croissance forte (plus de 10 %)	9,5%	14,3%	20,3%	24,2%	34,5%	14,6%
Croissance modérée (autour de 5 %)	19,4%	35,2%	24,6%	30,3%	41,4%	25,3%
Stabilité	42,1%	26,4%	27,5%	30,3%	17,2%	34,6%
Baisse modérée (autour de 5 %)	14,7%	8,8%	14,5%	9,1%	6,9%	12,7%
Baisse forte (plus de 10 %)	14,3%	15,4%	13,0%	6,1%	0,0%	12,9%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Les responsables d'entreprise estiment pour la plupart que leur activité va se stabiliser en 2008. Les plus pessimistes sont les entreprises unipersonnelles, celles actives à l'international (pour lesquelles le poste carburant pèse le plus) et les sous-traitants.

Evolution prévue (en 2008) de l'activité de l'entreprise selon le nombre de salariés

	Aucun salarié	1 salarié	De 2 à 4 salariés	De 5 à 9 salariés	10 sal. et plus	Ensemble
Croissance forte (plus de 10 %)	4,8%	2,2%	10,1%	15,6%	10,3%	6,2%
Croissance modérée (autour de 5 %)	21,1%	44,4%	34,8%	31,3%	41,4%	29,5%
Stabilité	51,8%	36,7%	46,4%	40,6%	41,4%	46,7%
Baisse modérée (autour de 5 %)	13,9%	12,2%	7,2%	3,1%	6,9%	11,5%
Baisse forte (plus de 10 %)	8,4%	4,4%	1,4%	9,4%	0,0%	6,2%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

A la question "De combien pourriez-vous augmenter votre activité sans embaucher ?", la majorité des dirigeants répondent de 0 à 5 %. Le volant de main d'oeuvre immédiatement mobilisable dépend de la taille de l'entreprise : il est d'autant plus faible que la structure compte de salariés.

Possibilité d'augmenter l'activité sans recruter selon le nombre de salariés

	Aucun salarié	1 salarié	De 2 à 4 salariés	De 5 à 9 salariés	10 sal. et plus	Ensemble
De 0 à 5 %	53,5%	53,9%	55,9%	59,4%	71,4%	55,4%
De 5 à 10 %	28,4%	29,2%	30,9%	28,1%	28,6%	28,9%
De 10 à 20 %	10,3%	10,1%	11,8%	9,4%	0,0%	9,8%
Plus de 20 %	7,8%	6,7%	1,5%	3,1%	0,0%	5,9%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Les perspectives d'embauche sont limitées : deux entreprises sur trois n'envisagent pas de recruter à court ou moyen terme et moins de 15 % pensent le faire en 2008. L'immense majorité des entreprises unipersonnelles exclue de passer le cap du salariat, en raison des contraintes réglementaires qu'il implique, et cherchent plutôt à consolider l'existant.

**Intentions de recrutement de l'entreprise
selon le nombre de salariés**

	Aucun salarié	1 salarié	De 2 à 4 salariés	De 5 à 9 salariés	10 sal. et plus	Ensemble
Non	81,7%	56,0%	47,8%	43,8%	41,4%	66,8%
Oui en 2008	3,2%	19,8%	21,7%	46,9%	41,4%	14,4%
Oui ultérieurement	15,1%	24,2%	30,4%	9,4%	17,2%	18,8%
Ensemble	100%	100%	100%	100%	100%	100%

6 – Annexes

61 – Le questionnaire de l'enquête

Transport léger de marchandises (par véhicules de moins de 3,5 tonnes)

Enquête auprès des professionnels

Madame, Monsieur,

Vous dirigez une entreprise de transport routier de marchandises au moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PMA et êtes à ce titre inscrit au registre des transporteurs.

La Direction Régionale de l'Équipement des Pays de la Loire mène actuellement 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'étude vise en particulier à identifier les principales caractéristiques économiques des entreprises du secteur.

Dans ce but, nous vous prions de compléter ce questionnaire, adressé aux entreprises détentrices de licences intérieures, et de nous le retourner, avant le 1^{er} décembre 2007, dans l'enveloppe jointe pré-affranchie.

Votre questionnaire sera traité confidentiellement : les résultats seront révélés uniquement sous forme de moyennes et aucune réponse individuelle ne pourra être identifiée.

Vous remerciant à l'avance de votre collaboration, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le Directeur Régional
de l'Équipement

Le président de l'Observatoire
Régional des Transports



Pour plus de renseignements, vous pouvez contacter
l'Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire, chargé par la D.R.E. de la réalisation de l'étude :
Denis DOUILLARD (02 51 82 55 94)
Yves LE GROS (02 40 67 28 07)

Transport léger de marchandises (par véhicules de moins de 3,5 tonnes)

Enquête auprès des professionnels

Veillez répondre aux questions suivantes :

- soit en cochant les cases (exemple :) ,
- soit en renseignant les bacs (exemple : 14).

VOUS ET VOTRE ENTREPRISE

01 – Votre activité indiquée sur l'étiquette d'identification a-t-elle évolué ?

- Oui → Si oui, veuillez la préciser ci-dessous :
Non
-

02 – Quelle est la répartition de votre activité en pourcentage ?

- Transport léger de marchandises (véhicule de moins de 3,5 tonnes) %
- Transport de marchandises (véhicule de plus de 3,5 tonnes) %
- Transport de voyageurs (y compris taxi et ambulance) %
- Autres activités : %

Veillez vérifier que le total de vos réponses est égal à 100 %.

03 – Depuis quelle année dirigez-vous votre entreprise ?

04 – Quelle est votre année de naissance ? 19

05 – Etes-vous adhérent d'un syndicat professionnel ? Oui Non

06 – Quel est le montant du capital social de votre société ? €
(ne concerne pas les entreprises individuelles pour lesquelles la notion de capital social n'existe pas.)

07 – Quel est le chiffre d'affaires de votre dernier exercice ? €
Si sa durée est différente de 12 mois, précisez la durée de l'exercice : mois

08 – Quel est le résultat net comptable de cet exercice (bénéfice) ? €

09 – Quel est votre diplôme le plus élevé ?

- Aucun diplôme
- B.E.P.C. / Brevet des Collèges
- C.A.P. / B.E.P.
- Baccalauréat
- Diplôme supérieur
(au dessus du Baccalauréat)

10 – Avant de diriger votre entreprise, étiez-vous ?

- Salarié dans cette même entreprise
- En activité dans une autre entreprise
- A la recherche d'un emploi
- Autre situation :

11 – Quelle était votre situation professionnelle antérieure ?

- Sans expérience
- Dirigeant d'une entreprise de transport routier de marchandises
- Salarié d'une entreprise de transport routier de marchandises
- Dirigeant d'une entreprise sans rapport avec le transport routier de marchandises
- Salarié d'une entreprise sans rapport avec le transport routier de marchandises

MARCHANDISES ET CLIENTS POUR LE TRANSPORT LEGER

12 – Combien avez-vous de clients en transport léger (approximativement) ?

13 – Quel est le rayon géographique de votre activité "transport léger" ? (une seule réponse possible)

- Activité limitée à la commune d'implantation et/ou aux communes limitrophes
- Activité à l'échelle du département → Donnez le nom des deux principales villes desservies :
- Activité à l'échelle régionale ou sur plusieurs départements → Donnez le nom des deux principales villes desservies :
- Activité à l'échelle nationale ou sur plusieurs régions → Donnez le nom des deux principales régions desservies :
- Activité à l'échelle internationale → Donnez le nom des deux principaux pays desservies :

14 – Quelle est la répartition de votre activité "transport léger" en fonction de la nature de la marchandise transporté ?

- Presse %
- Courrier / plis %
- Produits pharmaceutiques %
- Produits électroménagers %
- Pièces ou produits industriels %
- V.P.C., commerce en ligne %
- Déménagement %
- Autres produits %
- Total des réponses égal à 100 %*

15 – Quelle est la répartition de votre activité "transport léger" en fonction de la nature du donneur d'ordre ?

- Industriels %
- Transporteurs %
- Commerce / distribution %
- Edition / imprimerie %
- Entreprises de services %
- Administrations %
- Particuliers %
- Autres donneurs d'ordres %
- Total des réponses égal à 100 %*

CONJONCTURE ET PERSPECTIVES

29 – Qu'est-ce qui vous distingue en priorité sur le marché du transport léger ?

(deux réponses possibles)

- Prix
- Réactivité / délais d'acheminement
- Rayon d'action / zones desservies
- Capacité d'entreposage
- Utilisation de véhicules spécifiques
- Age des véhicules
- Notoriété de la société
- Qualité de service

30 – Quelles sont les principales menaces pour votre entreprise ?

(deux réponses possibles)

- Concurrence déloyale
- Prix élevé des carburants
- Tarifs trop bas
- Délais de paiement trop longs
- Réglementation sociale et fiscale
- Ralentissement de l'économie
- Congestion automobile
- Insécurité routière

31 – Comment a évolué votre activité depuis le 1^{er} janvier 2007 ?

- Croissance forte (plus de 10 %)
- Croissance modérée (autour de 5 %)
- Stabilité
- Baisse modérée (autour de 5 %)
- Baisse forte (plus de 10 %)

32 – Comment pensez-vous que votre activité évoluera en 2008 ?

- Croissance forte (plus de 10 %)
- Croissance modérée (autour de 5 %)
- Stabilité
- Baisse modérée (autour de 5 %)
- Baisse forte (plus de 10 %)

33 – De combien pourriez-vous augmenter votre activité sans embaucher ?

- De 0 à 5 %
- De 5 à 10 %
- De 10 à 20 %
- Plus de 20 %

34 – Pensez-vous développer votre entreprise en embauchant ?

- Non
- Oui en 2008
- Oui ultérieurement

35 – Si vous avez des remarques ou des commentaires sur votre activité "transport léger", veuillez les formuler ci-après :

.....

.....

.....

36 – Désirez-vous recevoir les résultats de cette enquête ?

- Oui → Si oui, veuillez préciser vos coordonnées postales :
- Non

.....

.....

.....

*Nous vous remercions de votre participation.
Veuillez utiliser l'enveloppe jointe pré-affranchie pour le retour du questionnaire.*

62 – Taux de réponse au questionnaire

Département

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Loire-Atlantique	338	58,6%
Maine-et-Loire	192	59,4%
Mayenne	47	61,7%
Sarthe	127	64,6%
Vendée	114	58,8%
Ensemble	818	59,9%

Espace urbain / rural

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Pôle urbain	355	59,2%
Couronne périurbaine	247	57,9%
Espace rural	216	63,4%
Ensemble	818	59,9%

Unité urbaine

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Nantes (44)	171	59,1%
Angers (49)	44	61,4%
Le Mans (72)	44	70,5%
Laval (53)	18	61,1%
Saint-Nazaire (44)	18	44,4%
La Roche-sur-Yon (85)	11	54,5%
Cholet (49)	10	40,0%
Les Sables-d'Olonne (85)	6	50,0%
Saumur (49)	3	66,7%
Autres unités urbaines	172	64,0%
Communes rurales	321	58,3%
Ensemble	818	59,9%

Copies conformes de licences intérieures

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
1 copie conforme	411	61,1%
2 copies conformes	189	58,7%
De 3 à 5 copies conformes	130	52,3%
De 6 à 9 copies conformes	51	66,7%
10 copies conformes et plus	37	70,3%
Ensemble	818	59,9%

Code APE (Activité Principale Exercée)

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
602L - TRM de proximité	619	59,5%
602M - TRM interurbains	86	59,3%
602N - Déménagement	12	83,3%
602P - Loc. de cam. avec cond.	22	72,7%
634A - Messagerie, fret express	12	75,0%
634B - Affrètement	2	50,0%
634C - Org. des transp. int.	1	0,0%
641C - Activités de courrier	64	54,7%
Ensemble	818	59,9%

Secteur d'activité

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
TRM de proximité	619	59,5%
TRM interurbains	86	59,3%
Courrier	64	54,7%
Autres	49	73,5%
Ensemble	818	59,9%

Forme juridique

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Entreprise individuelle	448	58,9%
EURL	152	67,1%
SARL	212	56,6%
Autres	6	66,7%
Ensemble	818	59,9%

Âge de l'entreprise

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Moins de 2 ans	214	58,4%
De 2 à 4 ans	177	60,5%
De 5 à 9 ans	227	58,1%
De 10 à 14 ans	132	61,4%
15 ans et plus	68	66,2%
Ensemble	818	59,9%

Chiffre d'affaires

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Moins de 50 000 €	41	58,5%
De 50 000 à 99 999 €	84	57,1%
De 100 000 à 199 999 €	59	61,0%
De 200 000 à 499 999 €	47	66,0%
500 000 € et plus	31	71,0%
Chiffre d'affaires non connu	556	59,2%
Ensemble	818	59,9%

Capital social

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
Moins de 5 000 €	80	62,5%
De 5 000 à 9 999 €	214	60,3%
10 000 € et plus	73	63,0%
Ent. individuelle ou non connu	451	58,8%
Ensemble	818	59,9%

Effectif

	Nombre d'entreprises	Taux de réponse
De 0 à 5	33	48,5%
De 5 à 10	6	66,7%
De 10 à 15	8	87,5%
15 et plus	6	66,7%
Effectif non connu	765	60,0%
Ensemble	818	59,9%

63 – Chiffres d'affaires unitaires

Chiffres d'affaires unitaires et localisation du siège de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Pôle urbain	97 905 €	70 212 €	66 597 €	67 697 €	6 253 €
Couronne périurbaine	91 072 €	57 364 €	60 507 €	61 776 €	8 462 €
Espace rural	67 057 €	53 510 €	52 899 €	55 018 €	6 310 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et département du siège de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Loire-Atlantique	74 645 €	53 141 €	53 044 €	53 833 €	7 405 €
Maine-et-Loire	81 329 €	52 754 €	53 792 €	55 317 €	6 818 €
Mayenne	63 742 €	50 858 €	50 323 €	49 798 €	4 610 €
Sarthe	89 501 €	73 573 €	68 359 €	72 347 €	9 001 €
Vendée	84 135 €	67 075 €	68 335 €	72 056 €	5 287 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et capital social de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Moins de 5 000 €	92 751 €	43 199 €	43 799 €	48 516 €	6 358 €
De 5 000 à 9 999 €	72 508 €	56 795 €	59 621 €	61 069 €	6 731 €
10 000 € et plus	65 256 €	66 942 €	67 576 €	68 223 €	7 354 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et forme juridique de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Entreprise individuelle	144 063 €	56 045 €	51 849 €	53 396 €	5 976 €
EURL	63 194 €	49 406 €	47 672 €	51 432 €	6 687 €
SARL	63 029 €	56 872 €	60 797 €	61 013 €	6 751 €
Autres **	156 624 €	211 903 €	175 724 €	175 724 €	13 963 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

** Société par actions simplifiée ou en commandite simple

Chiffres d'affaires unitaires et âge de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Moins de 2 ans	64 838 €	46 251 €	47 846 €	54 201 €	5 629 €
De 2 à 4 ans	82 181 €	60 212 €	60 612 €	64 015 €	6 993 €
De 5 à 9 ans	71 083 €	51 958 €	51 226 €	51 835 €	7 850 €
De 10 à 14 ans	83 778 €	57 346 €	54 993 €	53 087 €	5 516 €
15 ans et plus	115 425 €	103 964 €	97 726 €	92 195 €	7 984 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et nombre de clients de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
1 ou 2	160 880 €	60 330 €	60 330 €	58 305 €	69 500 €
De 3 à 5	80 658 €	48 982 €	50 622 €	51 704 €	29 509 €
De 6 à 14	73 660 €	51 488 €	48 260 €	51 146 €	16 643 €
De 15 à 49	55 594 €	46 544 €	43 987 €	49 215 €	9 630 €
50 et plus	82 896 €	81 185 €	84 943 €	83 652 €	3 083 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et secteur d'activité de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
TRM de proximité	75 108 €	53 537 €	53 095 €	55 501 €	7 038 €
TRM interurbains	90 671 €	63 962 €	62 508 €	56 904 €	7 454 €
Courrier	51 517 €	41 123 €	41 487 €	48 331 €	3 871 €
Autres	114 018 €	101 608 €	100 921 €	96 989 €	7 446 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et code APE de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
602L - TRM de proximité	75 108 €	53 537 €	53 095 €	55 501 €	7 038 €
602M - TRM interurbains	90 671 €	63 962 €	62 508 €	56 904 €	7 454 €
602N - Déménagement	159 550 €	111 685 €	131 394 €	131 394 €	2 220 €
602P - Location de camions avec conducteur	130 957 €	129 113 €	119 052 €	113 173 €	13 521 €
634A - Messagerie, fret express	65 560 €	49 613 €	52 448 €	53 990 €	15 046 €
641C - Autres activités de courrier	51 517 €	41 123 €	41 487 €	48 331 €	3 871 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et rayon géographique de l'activité de l'entreprise

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Communes d'implantation ou limitrophes	59 301 €	42 853 €	40 769 €	43 812 €	6 874 €
Département	67 428 €	49 114 €	56 563 €	57 936 €	5 400 €
Région ou plusieurs départements	72 503 €	57 321 €	57 567 €	59 350 €	9 360 €
Plusieurs régions	75 329 €	54 839 €	54 732 €	56 611 €	5 809 €
International	123 436 €	90 711 €	77 086 €	77 392 €	8 465 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et nature de la marchandise transportée

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Presse	105 177 €	53 937 €	39 689 €	43 824 €	21 465 €
Courrier / plis	51 005 €	44 424 €	46 125 €	47 960 €	6 458 €
Produits pharmaceutiques	54 681 €	44 210 €	39 206 €	45 172 €	57 719 €
Produits électroménagers	55 484 €	53 071 €	106 143 €	116 252 €	106 143 €
Pièces ou produits industriels	98 649 €	66 034 €	61 282 €	63 074 €	5 379 €
V.P.C., commerce en ligne	139 514 €	39 861 €	36 003 €	37 204 €	9 838 €
Déménagement	173 108 €	103 865 €	103 865 €	109 331 €	1 687 €
Autres produits	80 576 €	62 543 €	68 565 €	65 319 €	7 433 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

Champ : entreprises dont 50 % et plus de l'activité est réalisé dans la catégorie considérée

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et nature des trajets

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Tournée	64 605 €	51 534 €	53 873 €	55 725 €	7 246 €
Trace directe	115 503 €	72 443 €	64 019 €	67 142 €	5 395 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

Champ : entreprises dont 50 % et plus de l'activité est réalisé dans la catégorie considérée

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

Chiffres d'affaires unitaires et nature des relations commerciales

	CA par salarié	CA par conducteur	CA par véhicule	CA par CCLI *	CA par client
Sous-traitance	77 972 €	51 744 €	51 122 €	52 625 €	11 764 €
Contrats directs	79 517 €	63 792 €	63 084 €	66 302 €	4 855 €
Ensemble	79 484 €	58 715 €	58 241 €	59 958 €	6 818 €

Champ : entreprises dont 50 % et plus de l'activité est réalisé dans la catégorie considérée

* Copies conformes de licences intérieures (il existe théoriquement autant de copies que de véhicules roulants)

64 – Traitements statistiques tirés du registre des transporteurs

Département

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
Loire-Atlantique	41,3%	2,9	6,9
Maine-et-Loire	23,5%	2,4	6,6
Mayenne	5,7%	3,0	7,1
Sarthe	15,5%	3,1	7,2
Vendée	13,9%	2,7	6,1
Ensemble	100%	2,8	6,8

Espace urbain / rural

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
Pôle urbain	43,4%	3,3	6,1
Couronne périurbaine	30,2%	2,6	7,6
Espace rural	26,4%	2,2	7,0
Ensemble	100%	2,8	6,8

Unité urbaine

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
Nantes (44)	20,9%	3,1	6,3
Angers (49)	5,4%	3,2	5,7
Le Mans (72)	5,4%	3,0	5,2
Laval (53)	2,2%	3,9	6,7
Saint-Nazaire (44)	2,2%	3,9	6,5
La Roche-sur-Yon (85)	1,3%	6,2	5,0
Cholet (49)	1,2%	3,9	5,7
Les Sables-d'Olonne (85)	0,7%	1,5	5,8
Saumur (49)	0,4%	7,7	2,8
Autres unités urbaines	21,0%	2,6	7,8
Communes rurales	39,2%	2,3	7,1
Ensemble	100%	2,8	6,8

Copies conformes de licences intérieures

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
1 copie conforme	50,2%	1,0	6,3
2 copies conformes	23,1%	2,0	7,5
De 3 à 5 copies conformes	15,9%	3,7	6,9
De 6 à 9 copies conformes	6,2%	7,0	6,3
10 copies conformes et plus	4,5%	17,9	9,0
Ensemble	100%	2,8	6,8

Code APE (Activité Principale Exercée)

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
602L - TRM de proximité	75,7%	2,7	6,2
602M - TRM interurbains	10,5%	2,9	8,3
602N - Déménagement	1,5%	1,9	5,5
602P - Loc. de cam. avec cond.	2,7%	4,6	13,3
634A - Messagerie, fret express	1,5%	3,6	6,2
634B - Affrètement	0,2%	18,0	9,8
634C - Org. des transp. int.	0,1%	3,0	4,8
641C - Activités de courrier	7,8%	2,4	8,8
Ensemble	100%	2,8	6,8

Secteur d'activité

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
TRM de proximité	75,7%	2,7	6,2
TRM interurbains	10,5%	2,9	8,3
Courrier	7,8%	2,4	8,8
Autres	6,0%	4,2	9,3
Ensemble	100%	2,8	6,8

Forme juridique

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
Entreprise individuelle	54,8%	1,8	8,0
EURL	18,6%	3,4	5,2
SARL	25,9%	4,3	5,1
Autres	0,7%	9,3	15,0
Ensemble	100%	2,8	6,8

Âge de l'entreprise

	Nombre d'ent.	Taille moyenne	Âge moyen
Moins de 2 ans	26,2%	2,1	1,2
De 2 à 4 ans	21,6%	2,8	3,6
De 5 à 9 ans	27,8%	3,1	7,7
De 10 à 14 ans	16,1%	3,1	12,5
15 ans et plus	8,3%	3,2	18,6
Ensemble	100%	2,8	6,8

Département

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
Loire-Atlantique	41,3%	42,3%	2,9
Maine-et-Loire	23,5%	20,6%	2,4
Mayenne	5,7%	6,1%	3,0
Sarthe	15,5%	17,3%	3,1
Vendée	13,9%	13,6%	2,7
Ensemble	100%	100%	2,8

Espace urbain / rural

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
Pôle urbain	43,4%	50,9%	3,3
Couronne périurbaine	30,2%	28,2%	2,6
Espace rural	26,4%	20,9%	2,2
Ensemble	100%	100%	2,8

Unité urbaine

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
Nantes (44)	20,9%	23,3%	3,1
Angers (49)	5,4%	6,2%	3,2
Le Mans (72)	5,4%	5,8%	3,0
Laval (53)	2,2%	3,1%	3,9
Saint-Nazaire (44)	2,2%	3,1%	3,9
La Roche-sur-Yon (85)	1,3%	3,0%	6,2
Cholet (49)	1,2%	1,7%	3,9
Les Sables-d'Olonne (85)	0,7%	0,4%	1,5
Saumur (49)	0,4%	1,0%	7,7
Autres unités urbaines	21,0%	19,8%	2,6
Communes rurales	39,2%	32,7%	2,3
Ensemble	100%	100%	2,8

Copies conformes de licences intérieures

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
1 copie conforme	50,2%	17,7%	1,0
2 copies conformes	23,1%	16,6%	2,0
De 3 à 5 copies conformes	15,9%	21,0%	3,7
De 6 à 9 copies conformes	6,2%	15,6%	7,0
10 copies conformes et plus	4,5%	29,0%	17,9
Ensemble	100%	100%	2,8

Code APE (Activité Principale Exercée)

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
602L - TRM de proximité	75,7%	73,1%	2,7
602M - TRM interurbains	10,5%	11,1%	2,9
602N - Déménagement	1,5%	1,0%	1,9
602P - Loc. de cam. avec cond.	2,7%	4,4%	4,6
634A - Messagerie, fret express	1,5%	1,9%	3,6
634B - Affrètement	0,2%	1,6%	18,0
634C - Org. des transp. int.	0,1%	0,1%	3,0
641C - Activités de courrier	7,8%	6,8%	2,4
Ensemble	100%	100%	2,8

Secteur d'activité

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
TRM de proximité	75,7%	73,1%	2,7
TRM interurbains	10,5%	11,1%	2,9
Courrier	7,8%	6,8%	2,4
Autres	6,0%	9,0%	4,2
Ensemble	100%	100%	2,8

Forme juridique

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
Entreprise individuelle	54,8%	34,8%	1,8
EURL	18,6%	22,4%	3,4
SARL	25,9%	40,3%	4,3
Autres	0,7%	2,5%	9,3
Ensemble	100%	100%	2,8

Âge de l'entreprise

	Nombre d'ent.	Nombre de CCLI	Nb moyen de CCLI
Moins de 2 ans	26,2%	19,9%	2,1
De 2 à 4 ans	21,6%	21,6%	2,8
De 5 à 9 ans	27,8%	31,4%	3,1
De 10 à 14 ans	16,1%	17,7%	3,1
15 ans et plus	8,3%	9,5%	3,2
Ensemble	100%	100%	2,8

65 – Remarques et commentaires des répondants

Les entreprises destinataires du questionnaire avaient la possibilité, en dernière page du document, de formuler des remarques et commentaires. Sur 490 répondants, 197 d'entre-eux (soit 40 %) ont utilisé cet espace de libre expression.

Voici ces remarques in extenso, classés par ordre décroissant de salariés de l'entreprise.

25 salariés et plus

Le prix du marché est trop bas. Cela est dû aux indépendants et micro entreprises non soumis et non respect de la réglementation en vigueur (heures de conduite)

Législation des transports draconienne : livrets, feuilles de route, horaires, obligations mal définies.

De 10 à 24 salariés

Beaucoup de concurrence déloyale, entreprise roulant avec des vieux véhicules donc moins d'investissement, également pas assez de contrôles vis-à-vis des associations qui font du transport léger sans capacité.

Capacité financière trop faible, relever le montant par véhicule. Accès à la profession avec attestation de capacité et non un justificatif !!!

Difficultés croissantes d'exercer notre profession en milieu urbain : peu de stationnement et verbalisation à outrance de nos véhicules !

Il est anormal que des indépendants roulent uniquement pour un transporteur ou un client seulement (voir Urssaf) mais aussi certaines sociétés qui exploitent leurs chauffeurs. Il faudrait plus de contrôles à ce niveau.
Ex : Altex (plusieurs fois prud'hommes)

Les tarifs pratiqués en sous-traitance et notamment avec TNT national sont trop bas par rapport aux charges supportées par l'entreprise. Nous avons un bon chiffre d'affaires, nous travaillons très dur en faisant beaucoup de sacrifices mais nous ne sommes pas récompensés. Trop de charges patronales, cela est vraiment démesuré.

Ne pas être reconnu en tant que transporteur (les inconvénients mais aucun avantage) gasoil etc...

Nous demandons de faire des contrôles plus fréquemment au niveau des licences de transport (certains roulent sans licence et cassent les prix)

Problème de recrutement, gendarmerie pas assez conciliante, quasiment inexistant sur conventions collectives (donc métier non reconnu), aucune détaxation sur le gasoil

De 5 à 9 salariés

Activité en danger si nous n'avons pas de détaxe carburant comme les autres transporteurs routiers

Il est souvent impossible de facturer l'indice du gasoil à nos clients. Les tarifs sont souvent restés les mêmes depuis 99 et pas facile de se battre avec des grands commissionnaires de transports.

Il faudrait réglementer les prix sur les appels d'offres aux moins disants car les nouveaux venus sur les marchés cassent les prix et les donneurs d'ordres en profitent pour ne pas répercuter la hausse des carburants et autres charges (smic, salaires, entretien ...) et refuser les augmentations aux dates anniversaires.

Il me semble souhaitable d'envisager pour les professionnels du transport en moins de 3,5 T, une aide sur l'acquisition de véhicules respectant les dernières normes anti-pollution, ainsi qu'une détaxe sur le carburant comme cela est déjà fait pour les agriculteurs et les marins-pêcheurs.

Je souhaiterais que les prix du marché soient un peu plus corrects car il y a certains donneurs d'ordres qui pratiquent des prix bas donc il faudrait un peu plus de contrôles au niveau des prix.

La menace du déficit de points sur le permis de conduire entraîne la désaffection de la profession. Nous conduisons sous tension permanente, compteur, panneaux, etc ...

Le non respect de la législation par certains de mes concurrents (temps de conduite, heures supplémentaires non payées) tire les tarifs vers le bas

Même réglementation que pour les plus de 3,5 T de PTAC. Nous devrions pouvoir exercer en plus de 3,5 T avec l'expérience acquise sur plusieurs années (bloque énormément l'évolution de l'entreprise).

Mise en place d'un barème minimal du prix d'un transport au km

Nous ne bénéficions pas de la remise sur le carburant alors que nous sommes des professionnels. Nous le payons comme le particulier.

Nous ne touchons pas la TIPP mais nous payons les mêmes taxes que les autres transporteurs.

Nous sommes considérés comme des transporteurs à part entière pour payer les charges sociales mais nous ne bénéficions pas des mêmes avantages fiscaux (exemple sur le gasoil).

Pourquoi ne bénéficions-nous pas de la TIPP. Il me semble que les taxis la récupèrent. Concurrence déloyale car ils transportent de plus en plus de petits colis.

Si possible baissez les charges patronales et salariales. Merci.

Trop d'entreprises individuelles avec comme chauffeur unique le gérant qui roule plus de 10 h journalières pour un SMIC

Une part importante du marché "transport léger" est prise par des sociétés de taxi alors que celle-ci ne possède pas de licence de transport. Pourquoi ?

De 2 à 4 salariés

Aide au sujet du prix du gasoil pour les petits transporteurs !!!

Cela fait dix ans que j'exerce en tant que dirigeant au sein de cette entreprise de transports de marchandises. Afin de pouvoir évoluer, il me faudrait l'attestation de capacité par expérience.

Charges sociales étouffantes ! Prix du gasoil étouffant !

Convention collective non adaptée à la spécificité de mon activité (période de préavis d'un mois pour démission impossible à gérer, pas de réglementation pour les astreintes, pas de souplesse suffisante sur les temps de travail, ...)

Grosse inquiétude pour l'année 2008 suite à la baisse de travail en 2007

Horaires ingérables. Réglementation trop stricte à simplifier

Il est difficile de travailler avec peu de charge utile, il faudrait limiter le transport léger jusqu'à 5 ou 6 T de PTAC de façon à exploiter 1,5 T à 2 T de charge utile.

Il n'est pas normal que le gasoil ne soit pas détaxé comme pour les poids lourds, les taxis, les pêcheurs

Je souhaiterais être reconnu comme véritable transporteur en bénéficiant de la récupération de la TIPP. Que l'activité de moins de 3,5 tonnes et sa réglementation soit mise à plat vis à vis des pays européens concernant le tonnage (ex : 4 tonnes PTAC ou PTR 7 tonnes) donc modification de la licence de transport car je trouve anormal de devoir passer la capacité pour utiliser une remorque.

Kamypass est membre de la coopérative "Anjou Acheminement"

La concurrence déloyale reste le problème majeur quant à la vie des sociétés

La seule façon de survivre dans la profession est de fidéliser la clientèle.

Les principales menaces pour l'entreprise sont la hausse des carburants et le prix des tarifs incompatibles avec une bonne rentabilité ramené au taux horaire. Nous sommes sous le SMIC. C'est de l'exploitation pure et simple. Je pense d'ailleurs arrêter ma société.

Notre activité est fragilisée par deux paramètres : 1/ certains de nos concurrents pratiquent des prix abusivement bas - 2/ des contraintes ou obligations légales correspondant au transport routier lourd.

Nous sommes considérés dans la catégorie "transports publics" avec sa convention collective mais nous n'avons pas leurs avantages notamment le remboursement de la TIPP alors que nous subissons aussi les hausses de carburants

Nous sommes des transporteurs, pourquoi n'avons nous pas les mêmes avantages que les poids lourds c'est-à-dire "TIPP" car nous utilisons beaucoup de gasoil aussi ? Merci

Pas assez de contrôles concernant la concurrence déloyale (horaires des salariés- tarifs excessivement bas)

Pas d'aide concernant les taxes sur le carburant alors que les +3,5 T sont aidés.

Trop de charges pour embaucher

Trop de charges sociales. Carburant trop cher.

Trouvez-vous normal que ce soit les clients (transporteurs) de nos entreprises de transport léger qui fixent les tarifs ?

Véritable statut de transporteur

1 salarié

Activité dans sa globalité non structurée. Mesures sociales et fiscales ne tenant pas compte de la spécificité de l'activité. 1 semaine en messagerie = 50 h de travail.

Aucune aide de la part des banques pour nous aider à supporter l'avance de carburant + les salaires + les charges. Je suis en attente de règlement de notre prestation lors de l'embauche de salarié avec des nouveaux contrats envers les donneurs d'ordres. Donc j'ai décidé de ne plus embaucher et de réduire mon CA en 2007 et 2008.

Avenir incertain. Tarifs trop bas que pratiquent certains donneurs d'ordres, concurrence déloyale. Revoir la réglementation du transport de moins de 3,5 T.

Avoir droit aux mêmes avantages que les grosses entreprises en matière de carburant.

Avoir le prix du gasoil comme les gros transporteurs

Baisse des charges et flexibilité des embauches. Manque de visibilité à + 2 mois.

Carburant trop cher, charges trop lourdes

Charge utile insuffisante par rapport au véhicule roues jumelées

Comment se fait-il qu'il n'y ait pas d'aide contre la hausse du carburant (+ 3,5 T, ambulanciers).

Départ + tôt le matin = rouler moins vite. Utiliser des véhicules puissants et neuf (bon état) = économie de gazole. Charge utile pas assez importante.

Je pratique mon activité en collaboration avec d'autres transporteurs. Nous avons créé une coopérative de transport (ALDS) située à Niort. Par cette coopérative nous employons 9 salariés et possédons 8 camions ce qui nous permet de livrer le département des Deux-Sèvres et les bordures des départements limitrophes 2 fois par jour.

Je suis membre d'une coopérative de transport

Je trouve que 2007 a été une année très calme dans le transport et l'est encore à ce jour.

La concurrence est bien la règle du marché. Lorsque celle-ci s'exerce de manière désordonnée, elle fragilise les petites entreprises. J'estime que la DRE peut fixer des règles, des prix de base. L'absence d'une grille de base des prix fragilise les entreprises. Les clients ont tendance à privilégier leurs propres prix.

Le salarié de l'entreprise est en arrêt de travail depuis le 1er février 2007 et n'a pas été remplacé

Le transport reste une activité très aléatoire sur la durée de vie d'une entreprise.

Les marchandises que nous transportons prennent de la valeur mais nos prix sont en baisse et les banques ne nous soutiennent pas.

Les commissionnaires de transports refusent l'indexation du gasoil (Taxicolis, FEE, Warning, Warm Up, ...)

Membre de la coopérative Anjou Acheminement (Angers)

Non récupération de la TIPP. Permis à 12 points non adapté à notre activité. Beaucoup d'entreprises cassant les prix et le marché.

Nous regrettons que des contrôles DRE ne soient pas effectués pour stopper la prolifération des travailleurs au noir (collègues qui travaillent sans licence et qui cassent les prix car ils ne paient ni charges ni TVA).

On devrait rendre les autoroutes gratuites pour les professionnels en VL pour compenser le prix du gasoil ! C'est notre branche qui fait le plus de km, et nous payons le gasoil 1,18 €.

Particulier trop hésitant à faire appel à des "petits" transporteurs

Petit % d'exonération des charges sur le carburant au même titre que les transporteurs > 3,5 T

Pourquoi n'avons nous pas le droit à une remise fiscale sur le carburant comme l'ont les transporteurs routiers et bien d'autres professions ?

Pourquoi quand on achète des véhicules 3,5 T avec des roues jumelées et des suspensions renforcées pour un meilleur comportement sur route, on ne nous accorde pas un dépassement de PTAC pour compenser le surpoids ?

Pourriez-vous me dire avec la profession que j'ai, si je peux par équivalence exercer un transport d'enfants de moins de neuf personnes ou chauffeur de taxi ?

Pouvoir posséder une priorité de transport rapide (cause transport de produits pour personnes atteintes d'un cancer ou les injections sont minutées, avoir l'accès aux voies rapides sans être verbalisé).

Problème des carburants - Tarifs trop bas

Quand aurons-nous la TIPP ?

Spécialisé dans le déménagement avec véhicule de -3,5 T toutes destinations, une licence de PMA supérieure serait nécessaire pour pouvoir faire évoluer mon entreprise.

Trop de charges et de taxes

Trop seul face aux problèmes liés aux clients. Syndicats et réglementation inutiles pour l'artisan seul.

Aucun salarié

Le prix du marché est trop bas. Cela est dû aux indépendants et micro entreprises non soumis et non respect de la réglementation en vigueur (heures de conduite).

Législation des transports draconienne : livrets, feuilles de route, horaires, obligations mal définies.

A quand les aides de l'état sur les carburants pour les véhicules de -3,5 T ?

Activité express messagerie extrêmement difficile par le non-respect du code de la route (gros risques de vitesse par la pression du messenger), très mal rémunérée par le temps de travail hebdomadaire.

Activité non stable, les mois de décembre, janvier et février sont pauvres en CA.

Activité très dépendante des affreteurs qui, en prenant 15 à 20 % de commission, réduisent considérablement nos marges. Ce n'est pas en transport qu'on devient riche.

Activité très intéressante mais la répression des contrôles permanents des forces de l'ordre ainsi que les cotisations sociales sont de plus en plus lourdes pour les jeunes entreprises comme la mienne.

Après 6 ans d'expérience, je m'aperçois que nos prix de vente (service) n'évoluent pas mais qu'au contraire nos charges augmentent (carburant, charges sociales, ...)

Arrêter d'augmenter le carburant et les charges trop élevées pour les petites entreprises. Nous ne touchons aucune indemnités concernant le carburant contrairement à d'autres (taxis, grosses PME).

Aucune considération de ce métier. Tous les inconvénients du transport sans aucun avantage (pas de récupération TIPP) contrairement aux taxis, ambulances ou poids lourds,

Augmenter la charge utile

Augmenter le PTAC des véhicules de transport léger de 3,5 T à 5 ou 6 T, sans avoir besoin d'une attestation de transport trop difficile à obtenir.

Avoir les mêmes aides que les transports de marchandises de +3,5 T (carburant). Nous subissons de plein fouet les augmentations. Nous possédons une licence de transport qui nous distingue du particulier en VL (fourgon).

Avoir les mêmes avantages que les taxis (prix des courses et avantages carburants)

Baisse des charges afin de pouvoir embaucher du personnel. TIPP au même titre qu'une entreprise de transport de + 3,5 T. Concurrence déloyale de ceux qui travaillent à perte ou qui ne paient pas leurs charges et aussi taxis qui font du transport de colis sans licence de transport.

Beaucoup de jeunes s'installent dans ce métier et n'arrivent pas à la 4^{ème} année d'installation à cause des charges trop élevées les 2^{ème} et 3^{ème} années.

Beaucoup de travail pour peu de revenus

Cela est de plus en plus difficile avec les hausses de carburant et les charges sociales trop importantes pour des petits revenus.

Cessation d'activité au 30/09/07

Charge utile trop limitée - Trop taxe professionnelle - Protection sociale trop élevée.

Charges sociales trop lourdes. Impôts de tout nature décourageants. Il faut voir la pénibilité du transport léger express donc retraite à 55 ans.

Cofiroute trop cher pour les -3,5 T (classé en catégorie 3 pas normal vu les châssis des véhicules vendus par les constructeurs 5,5 T ou 6,5 T peuvent être déclassés en 3,5 T). La possibilité d'augmenter la charge transportée permettrait d'avoir des prix plus attractifs.

Comment faire pour avoir une aide financière par rapport à la hausse du carburant ?

Concurrence des gros transporteurs

Concurrence très forte et les fournisseurs ne tiennent pas compte de l'augmentation des carburants et des charges.

Constatation : en activité depuis 07/2004 si je calcule mes heures de travail (environ 60-65 h / semaine), mon salaire n'est même pas le Smic

Contrat précaire, dépend toujours des donneurs d'ordres, prix très difficiles à négocier et prix des carburants trop variés

Contrôles routiers trop fréquents = perte de temps

Dans la catégorie des 3,5 T aucune mesure n'est prise pour nous venir en aide, notamment en ce qui concerne le prix du gasoil (contrairement aux taxis, ambulanciers et plus de 7,5 T)

De août à décembre, le travail a été en baisse sur beaucoup de secteurs et j'espère que l'année 2008 sera nettement meilleure.

Défiscalisation pour le carburant des transports légers.

Depuis 1999 date à laquelle cette activité a été réglementée, les transporteurs de -3,5 T n'ont toujours pas trouvé leur place dans le monde du transport pour des raisons qu'il serait trop long de détailler ici. Je crains que cette activité soit en voie d'extinction.

Difficile de faire appliquer, dans les tarifs, les augmentations de taxes diverses et de carburant qui sont, semble-t-il, trop élevées.

Difficultés de développement par l'embauche à cause du conflit lié à la législation des heures de conduite et du caractère ponctuel des prestations.

En sous-traitance quasi pure très difficile de gagner sa vie.

En tant que professionnel de la route, la détaxe du gasoil et la clémence de la police et de la gendarmerie (concernant les points du permis de conduire) seraient bienvenus.

Étant donné la pénibilité de mon activité (je porte les carcasses de viande allant jusqu'à 150 kg), je ne vois pas la pérennité assurée.

Gasoil trop cher. Tarifs des marchés trop bas. Même 30 jours d'échéance trop long surtout que cela n'est pas respecté. Charges excessivement lourdes

Il n'y a que le CNE qui aurait pu me faire changer d'avis sur une embauche à pourvoir. Au stade actuel, ce n'est pas envisageable.

Il serait grand temps d'harmoniser toutes les réglementations au niveau européen. Ex PMA en France 3,5 T ; en Italie = 4,2 T ...

J'ai toujours été dans le transport depuis l'âge de 20 ans, mais aujourd'hui, trop de concurrence à des prix ???

J'ai trop de charges à payer, donc salaire bas pour le travail fourni. Je souhaite tout arrêter courant 2008.

Je déplore que la France ne fasse pas partie de la CE en ce qui concerne ce type de transport et que nous soyons obligés de mettre de la surcharge dans nos véhicules (CU 500 kg) et de travailler 17 h par jour pour gagner 1200 €/mois

Je n'ai pas de travail à temps plein, pas assez de contrats directs et de sous-traitance

Je ne trouve pas normal que nous ne soyons pas sous le même régime que les routiers : les frais, les charges, la pénibilité du travail sont les mêmes. Alors pourquoi toutes ces différences ?

Je ne trouve pas normal que notre activité ne puisse pas récupérer la TIPP sur les carburants

Je pense que globalement nous sommes dépendants de gros groupes (exemple non exhaustif : CAC 40) qui font au même titre que pour les salariés de la rétention financière empêchant des rémunérations kilométriques décentes.

Je pense qu'il serait raisonnable de permettre aux transporteurs légers pour concurrencer les transporteurs allemands et de l'est de nous permettre d'atteler une remorque sans "l'attestation de capacité". Passer de 3,5 T à 5,5 T.

Je pense qu'un véhicule adapté à la demande est un atout, qu'il ne faut pas compter ses heures. Le service de proximité reste une valeur sûre comparée au marché lourd avec la concurrence polonaise, espagnole, ...

Je possède la capacité de transport de produits dangereux.

Je recherche activement à agrandir ma société et pour cela des contacts avec de "vrais clients" est nécessaire d'où une "prospection vitale".

Je remarque qu'aucun syndicat de transport ne nous soutient pour la hausse des prix de carburants. Nous payons les mêmes charges que les taxis et les ambulances et ne recevons aucunes aides, ni exonération de charges.

Je souhaiterais que mon activité de déménagement ne soit plus qualifiée de transport léger. Je ne suis pas un transporteur de marchandises, mais j'offre aux clients un service autre que de transporter leurs meubles. Il serait bien à l'avenir de ne plus considérer les déménageurs comme des transporteurs de marchandises.

Je suis resté en inactivité depuis de le 23/12/2006 jusqu'au 31/11/2007 suite à une mauvaise chute dans l'exercice professionnel de la société.

Je trouve le montant des charges sociales trop élevé par rapport aux avantages que l'on en ressort. Trop de taxes.

Je trouve qu'il y a beaucoup de contraintes administratives

La baisse d'activité est aussi due à une concurrence déloyale (Europe), à la stagnation des tarifs et à l'augmentation des péages.

La baisse d'activité et des prix trop bas font que je suis pessimiste quant à l'avenir de mon entreprise.

La DRE nous impose tous les ans une déclaration des ressources de l'entreprise. Cette déclaration peut être pénalisante dans la mesure où les critères requis sont draconiens. Si on ne remplit pas toutes les conditions on nous retire nos licences d'exploitation, on ne peut plus travailler donc on met en péril notre entreprise, c'est lamentable.

La menace de plus en plus pesante de perdre son permis engendre un véritable stress dans toute la profession du transport.

La menace qui pèse sur moi concernant le non-renouvellement de ma licence m'est insupportable. Cela signifie à 58 ans après 12 années d'activité sans interruption : 12 mois/12 et 5 jours/7, au prix d'efforts et de sacrifices financiers et familiaux la perte de mon emploi ! Mes mauvais résultats sont assez pénalisants par eux-mêmes sans ajouter un critère subjectif de capacité financière et votre droit démesuré de vie ou de mort !

La TIPP pour les transporteurs de moins de 3,5 T. Aujourd'hui, les carburants représentent 28 % de mon chiffre d'affaire.

L'augmentation du coût des carburants n'est pas répercutable directement sur nos donneurs d'ordre, c'est un gros problème.

Le chiffre d'affaires et le résultat sont de 2006 avec une activité transports nationaux et internationaux (transport de produits pharmaceutiques depuis l'été 2007).

Le coût des carburants devenant une charge de plus en plus lourde, il serait souhaitable que nous puissions obtenir des subventions de l'état (au même titre que les poids lourds)

Le prix du carburant et les radars sont de véritables plaies pour les gens de ma profession.

Le prix du gasoil est un gros point noir qui n'est pas compensé par le prix de vente du transport. Bénéfice important en 2007 car peu de charges étant donnée que je suis un jeune entrepreneur.

Le sujet préoccupant pour les véhicules avec caisse "20 m³" que nous utilisons est que le poids total à vide est de 3 tonnes et la hauteur de la caisse est de plus de 3 m. Donc nous sommes toujours en surcharge et financièrement nous ne pouvons pas payer l'autoroute en classe 3.

Le tonnage devrait passer à 4,5 T ou 5 T au lieu des 3,5 T auxquels nous sommes limités, contrairement à d'autres pays européens. Cela éviterait de rouler en surcharge, alors que ces pays roulent en France à 4,5 T avec les mêmes véhicules que les nôtres.

Le transport est en train de disparaître pour cause de hausse du gasoil, augmentation des charges, on travaille pour rien.

Le transport léger est fragilisé par l'économie industrielle qui délocalise, par les prix bas des contrats, par l'augmentation du carburant (on n'a pas droit à la détaxe).

Le transport léger n'est pas reconnu par les pouvoirs publics malgré l'inscription au registre des transporteurs. Nous ne recevons aucune information sur la législation et ne bénéficions d'aucune aide (ex : détaxation du carburant)

Les moins de 3,5 T sont déclarés comme transport et nous ne pouvons pas récupérer une partie des taxes sur le carburant comme les + de 3,5 T, cela me semble injuste

Limiter et contrôler les licences de transports. Une aide lors de l'augmentation des carburants idem aux taxis transporteurs, pêcheurs. Nous sommes plus impactés que certaines de ces entreprises (carburant = 25 % du CA).

Lorsque l'on accorde aux transporteurs de +3,5 T, aux taxis, aux agriculteurs ou aux pêcheurs des aides afin de palier à l'augmentation du prix du gasoil, il serait bon que les transporteurs de -3,5 T puissent en profiter. En effet, pour éviter une concurrence déloyale avec les taxis, les transporteurs de - 3,5 T devraient bénéficier de conditions identiques au niveau du prix du gasoil.

L'Urssaf devrait être payée par mois en fonction du chiffre d'affaires en même temps que la TVA

Moins d'aide que les transports routiers + 3,5 T. Passer de - 3,5 T à - 5 T avec permis B comme en Allemagne et en Espagne.

Nous n'avons pas d'avantages fiscaux (TIPP) sur le carburant par rapport aux transporteurs de plus de 3,5 tonnes.

Nous ne bénéficions jamais des aides de l'état accordées aux transporteurs et taxis (TIPP, etc...)

Nous ne sommes pas reconnus comme transporteur donc nous ne bénéficions pas des détaxations telles que la TIPP

Nous sommes touchés très dur par la hausse du carburant car nous ne pouvons pas la répercuter sur les clients (concurrence). Charges sociales trop élevées pour les petites entreprises ainsi que pour embaucher.

Nous trouvons difficile le fait qu'en première année de création, le bilan doit être bénéficiaire. Il faut du temps à une petite entreprise pour faire sa clientèle. Maintenant, c'est chose faite. Nous pouvons nous rassurer.

Pas de droit aux détaxes par rapport au transport PL.

Pas possible d'aligner les tarifs kilométriques au niveau des grandes entreprises sans faire du dumping.

Petite entreprise de -3,5 T. Aucune aide pour le coût du gasoil.

Plate-forme ne respectant pas le délai de paiement de 30 jours sur les artisans (Nantes et proximité). Carburant beaucoup trop cher. Privilège pour les plates-formes par les grosses entreprises. Rémunération basse par les plates-formes (0,38 €).

Plus d'aide pour les petites entreprises (carburants ainsi que charges fiscales) - Tarifs de certains sous-traitants trop bas (ex : 0,31 euros km pour un véhicule de 5m³)

PMA trop faible. Concurrence déloyale (salarié payé au chiffre d'affaires + concurrence pays de l'est)

Pour assainir le marché, tout commissionnaire de transport doit posséder sa propre flotte de transport et soustraire au maximum 5 % du CA.

Pour embaucher il faudrait une baisse des charges sociales et fiscales ainsi qu'une baisse de taxe sur les produits pétroliers pour pouvoir pallier à la concurrence.

Pourquoi la TIPP ne concerne pas le transport léger ?

Pourquoi le transport léger ne bénéficie-t-il d'aucune aide au même titre que les transports de + de 3,5 T ? (carburant)

Pourquoi n'avons nous pas les mêmes avantages que les transporteurs de marchandises de + de 3,5 T au sujet du prix du carburant ?

Pourquoi n'avons-nous pas droit à la TIPP comme les taxis et les transporteurs de + 3,5 T ? Une réglementation tarifaire serait peut-être la bienvenue.

Pourquoi notre activité n'a t-elle pas droit aux carburants détaxés comme les véhicules de + 3,5 T ?

Prix des carburants excessif. Prix des péages autoroutiers exorbitant.

Prix des carburants trop élevés et sans contrepartie ni de l'État ni des professionnels. Prix tirés vers le bas.

Prix des carburants trop élevés. Charges sociales trop élevées. Prix de la sous-traitance trop basse.

Prix du carburant trop élevé - Tarif trop bas de la part des donneurs d'ordres

Prix élevé des carburants

PTRA 3,5 T en France ; 5,5 T en Europe. La France n'est-elle pas en Europe ?

Quand aura-t-on une réduction des charges et de la TIPP comme les routiers, ambulanciers ou taxis ?

Suite à la hausse des carburants, j'ai environ "de ma poche" 350 € en plus par mois. Dois-je répercuter cette hausse aux donneurs d'ordres ? Mais c'est dur avec eux. Quel est actuellement le prix moyen du km en fourgon ?

Tarifs imposés par les donneurs d'ordres (commissionnaires de transport) trop bas.

Tarifs trop bas et n'ayant pas évolués depuis 4 ans - Impossibilité de répercuter la hausse du carburant - Tarifs identiques le jour, la nuit, le week-end et jours fériés

Travail seul avec des affréteurs (minitel). Prix variant selon les impératifs de livraison.

Travail très difficile et très exigeant (70 h / semaine). Très difficile de respecter à la lettre la législation routière ; toujours sur le qui vive par rapport aux radars. Très stressant ...

Très mauvaise conjoncture en cette fin d'année 2007 avec la flambée du gasoil et des prix de vente bloqués. L'année 2008 sera décisive pour mon entreprise.

Trop de charges - Trop d'impôts

Trop de charges à payer en embauchant un salarié et je prévois la retraite en fin d'année 2008.

Trop de charges pour les petites entreprises. Avantage des grosses entreprises par rapport aux entreprises individuelles ou moyennes (gasoil)

Trop de concurrents pratiquent des tarifs trop bas ; réglementation sociale et fiscale trop stricte pour les petites entreprises.

Trop d'installations en transport léger. Prix pratiqués trop bas pour certains clients non fidèles. Gasoil trop cher. Collègue qui travaille seul fait travailler un membre de la famille non déclaré (retraite-chomage) en cas d'affluence. Faire des contrôles dans le 53. Mon entreprise a été contrôlée en début d'année 2007.

Un avantage important serait le bienvenu vu l'augmentation permanente du gasoil (triplé depuis 10 ans)

Un transporteur en colère. Pourquoi ne récupère t-on pas la TIPP au même titre que les ambulances ou autres pompiers (-3,5 T comme nous). De nombreuses entreprises +3,5 T équipées également de -3,5 T font passer la TIPP des -3,5 T dans leur compte. Pourquoi ne pas instaurer un tarif du km égal pour nous tous !!!

Une activité très difficile surtout avec l'augmentation du carburant. Pas d'embauche, le social est très difficile à gérer

Bibliographie

Études et rapports nationaux

Centre de Documentation de l'Aménagement et des Transports, *Le transport léger 1991 - 2004, Dossiers du CDAT*, août 2004, 118 pages.

Comité National Routier, *Le transport léger - Monographie*, mai 2003, 107 pages.

Defoug Henri & Pfalzgraf Max, *Rapport d'analyse et de propositions sur la réglementation applicable au transport léger routier de marchandises pour compte d'autrui (véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes)*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, mars 1998, 67 pages.

Receveur Christine, *Propositions pour un contrat de progrès dans l'activité de la course*, Inspection Générale du Travail des Transports, novembre 2004, 42 pages.

Samarcande, *Le transport léger - Situation et perspectives*, Ministère en charge des Transports (DAEI - SESP), juin 2005, 113 pages.

Articles de presse et notes de synthèse

Arrouet Jean-Philippe, *Véhicules utilitaires légers - Un risque encore trop sous-estimé*, *La Prévention Routière en Entreprise*, n° 330, mai - juin 2004, pages 28 à 33.

Badie Louis, *Entreprises de courses - En quête de transparence*, *L'Officiel des Transporteurs*, n° 2381, 24 novembre 2006, pages 23 à 34.

Decure Jean-Pierre, *Les véhicules utilitaires légers en 1996*, *SES Info Rapides*, n° 50, septembre 1998, 6 pages.

Decure Jean-Pierre, *Les véhicules utilitaires légers en 2000*, *SES Info Rapides*, n° 173, décembre 2002, 6 pages.

Delort Annie, *Les véhicules utilitaires légers en 2006*, *SESP Info Rapides*, n° 348, avril 2008, 4 pages.

Favre Florent, *Les revenus des entrepreneurs individuels en 2005*, *INSEE Première*, n° 1175, février 2008, 4 pages.

Giret Alexis, *Le transport léger : complément d'enquête*, Comité National Routier, *Les Cahiers de l'Observatoire*, n° 197, septembre 2003, pages 13 à 21.

Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Les revenus d'activité des entrepreneurs individuels des transports, *Les revenus d'activité des indépendants - Édition 2006*, pages 112 et 113.

Joubert-Wilson Séverine, Transport léger - La sous-traitance prête au changement ?, *L'Officiel des Transporteurs*, n° 2215, 10 mai 2003, pages 23 à 30.

Lendjel Emeric, Le marché de l'urgent conquis par le transport léger, Comité National Routier, *Les Cahiers de l'Observatoire*, n° 184, juin 2002, pages 13 à 21.

Philippart François, Le transport léger de marchandises, *Note d'Information de la D.T.T.*, n° 122, décembre 1991, pages 16 à 190.

Rageau François & Laguzet Claudine, Le transport léger : quelques chiffres, *Notes de Synthèse du SES*, n° 116, mars - avril 1998, pages 15 à 18.

Rognon Jean-Luc, Les urgentistes du transport se professionnalisent, *Supply Chain Magazine*, n° 23, avril 2008, pages 30 à 36.

Sappey Myriam, Les entreprises de transport léger, *Notes de Synthèse de l'OEST*, n° 46, février 1991, 2 pages.

Études et rapports régionaux

Direction Régionale de l'Équipement d'Aquitaine, *Étude socio-économique sur les entreprises de transport de marchandises exploitant des véhicules de moins de 3,5 tonnes en Aquitaine*, 2005, 7 pages.

Direction Régionale de l'Équipement du Limousin - ADEMA, *Transport routier de marchandises par des véhicules de moins de 3,5 tonnes*, 2001, 113 pages.

Pallez Dominique, Transport léger de marchandises : dépendance et fragilité, Direction Régionale de l'Équipement du Languedoc-Roussillon, *Les Cahiers Transport Aménagement*, n° 38, juin 2007, 4 pages.

Peltier Danielle, *Transport routier : la place des véhicules légers (3,5 T au plus) en Poitou-Charentes*, *Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes*, février 2005, 11 pages.

Peltier Danielle, *Le transport léger en Poitou-Charentes*, *Observatoire Régional des Transports du Poitou-Charentes*, octobre 2006, 4 pages.

Pont Christian, *Le transport routier de marchandises en Limousin par les entreprises utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes*, *Observatoire Social des Transports du Limousin*, mai 2002, 4 pages

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

**Présent
pour
l'avenir**

Direction régionale de l'Équipement
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 et mise en page :
Denis Douillard (O.R.T.)
www.ort-pdl.org