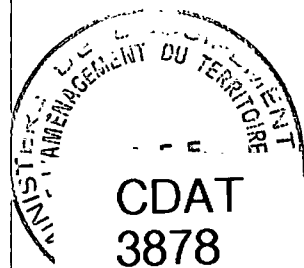


SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

ETUDES TRANSPORTS

SAEI



MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
ET
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Note de présentation générale

A. FREYBOURG

Les entreprises de transport
avant et après la crise

CH. DOULLE-BARBIEUX

SOMMAIRE

pages

<u>I - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES</u>	1
1.1. Caractéristiques générales.....	1
1.2. Contribution à la balance des échanges extérieurs..	2
1.3. Le parc	3
1.4. Le trafic	5
1.5. La productivité	7
1.6. Les coûts	9
<u>2. LE PARTAGE MODAL DES TRAFICS</u>	11
2.1. L'évolution du partage modal	11
2.2. Le partage modal pour les différents produits	13
<u>3. COMPARAISON DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE DU FER ET DE LA ROUTE</u>	14
3.1. Consommations totales	14
3.2. Consommations spécifiques et comparaisons	15
<u>ANNEXES</u>	I7

I - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Les transports routiers de marchandises sont assurés, d'une part par des entreprises de transport public ("compte d'autrui"), d'autre part, par des entreprises de toutes professions et pour lesquelles le transport ne constitue pas l'activité principale ("compte propre").

I.1. Les caractéristiques générales du secteur

L'ensemble des entreprises de transport public constitue le secteur des transports routiers de marchandises. Les principales caractéristiques de ce secteur sont indiquées dans le tableau suivant (des données plus détaillées sont réunies dans l'annexe I) :

CARACTERISTIQUES 1976	
- nombre estimé d'entreprises employant de 0 à 5 salariés	19 457
- nombre d'entreprises employant plus de 5 salariés	6 234
- nombre total d'entreprises du secteur	25 691
- effectif total, salarié et non salarié, occupé dans le secteur	195 289
- rémunérations	5 740,4 millions de F.
- recettes nettes des activités de transport des entreprises du secteur (hors taxes)	23 798,0 millions de F.
- ensemble des recettes nettes (hors taxes) de transport et des recettes des autres activités :	
Total	25 327,6 millions de F.
par personne occupée	129,7 milliers de F.
- investissements des entreprises du secteur	
Total	3 752,3 millions de F.
par personne occupée	19,2 milliers de F.

(Source : Enquête Annuelle d'Entreprise du S.A.E.I.)

La place du secteur dans l'ensemble de l'activité transport est illustrée par les comparaisons suivantes (en 1976) :

	secteur transport routier de mar- chandises(1)	branche transport (2)	(1)/(2) en %
effectifs (milliers)	195	816	24
valeur ajoutée *	14,1	63,6	22
investissements *	3,8	24,4	16

(Sources : Enquête Annuelle d'Entreprise et Comptes des Transports de la Nation)

(*) en milliards de francs courants.

1.2. Contribution à la balance des échanges extérieurs

- Il semble que la contribution des échanges extérieurs de services "transport de marchandises" à la balance des paiements soit positive, mais il n'en existe aucune évaluation précise, contrairement aux autres modes. Tout au plus connaît-on, par solde, le total des échanges extérieurs de services de transport par les transporteurs routiers, les auxiliaires de transports, les ports et les aéroports, total qui est très déficitaire depuis quelques années. Mais il n'est pas possible de dire à qui ce déficit peut être imputé.

Précisons que la part du commerce extérieur acheminée par le pavillon français, ~~était en~~ 1976, en valeur, pour le transport par route, voisine de 45% pour les importations et de 62% pour les exportations : les transporteurs français acheminent plutôt les exportations de marchandises chères que les importations de pondéreux.

- Les échanges extérieurs de véhicules utilitaires sont évidemment liés à l'activité du transport routier de marchandises. L'évolution, depuis 1970, des importations (M) et des exportations (X) de véhicules utilitaires, carrosseries, bennes et remorques, est retracée dans le tableau suivant :

millions de francs courants	1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	M	X	M	X	M	X	M	X	M	X	M	X	M	X	M	X
Toutes zones	1018	1356	1341	1623	1637	1463	1945	1779	2403	3258	2099	5218	3970	4798	4289	5790
- C.E.E.	920	301	1208	331	1468	393	1718	491	2133	841	1805	1055	3459	1304	3764	1954
- autres O.C.D.E.	94	230	114	231	163	313	222	295	262	343	290	249	505	282	515	382
- monde hors O.C.D.E.	4	825	19	1061	6	757	5	993	8	2074	4	3914	6	3212	10	3454

(Source : Direction de la Prévision - nomenclature NAP 600)

On constate que le taux de couverture des importations par les exportations, qui était inférieur à 1 en 1972 et 1973, a franchi ce seuil en 1974, pour se stabiliser après une année 1975 exceptionnelle, autour d'une valeur voisine de 1,2.

1.3. Le parc

L'évolution du parc en service (en nombre de véhicules) suivant la classe de charge utile, et celle de la capacité du parc en service (en tonnes de charge utile), tant pour le compte propre que pour le compte d'autrui, sont présentées dans l'annexe 2.

L'analyse de la structure du parc pour compte d'autrui met en évidence le rapide développement de la catégorie des gros porteurs aux dépens des petits au cours des dix dernières années.

année	charge utile moyenne en tonnes	proportion du nombre de vé- hicules par classe de char- ge utile (%)		part de chaque classe de charge utile dans la charge utile totale (%)	
		3 à 16,9 t.	plus de 17 t.	3,0 à 16,9t.	plus de 17 t.
1966	10,9	84,0	16,0	66,1	33,9
1967	11,3	81,8	18,2	62,5	37,5
1968	11,8	79,3	20,7	58,9	41,1
1969	12,0	76,9	23,1	55,3	44,7
1970	12,4	73,5	26,5	50,8	49,2
1971	12,5	72,8	27,2	50,0	50,0
1972	12,9	70,3	29,7	46,8	53,2
1973	13,9	65,5	34,5	41,5	58,5
1974	14,3	62,0	38,0	37,8	62,2
1975	14,6	60,6	39,4	36,7	63,3
1976	14,8	58,7	41,3	34,6	65,4

(Source : enquêtes T.R.M. du S.A.E.I.)

Cette évolution s'observe également pour le compte propre mais elle est moins accentuée.

I.4. Le trafic

- L'évolution des trafics en tonnes et en tonnes-kilomètres, tant pour le compte propre que pour le compte d'autrui, de 1967 à 1976, est retracée dans le tableau suivant :

véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<u>Millions de tonnes</u>										
- compte d'autrui	349	409	480	506	511	524	536	537	500	483
- compte propre	806	859	896	926	940	960	993	1013	857	944
- toutes professions	1155	1268	1376	1432	1451	1484	1529	1550	1357	1427
<u>Milliards de tonnes-kilomètres</u>										
- compte d'autrui	27,7	30,9	36,8	38,0	41,6	45,4	49,7	51,4	47,0	48,8
- compte propre	22,1	21,1	22,4	24,4	26,7	29,2	33,5	36,0	31,5	35,1
- toutes professions	49,8	52,0	59,2	62,4	68,3	74,6	83,2	87,4	78,5	83,9
% de trafic en tonnes-kilomètres assuré pour compte d'autrui	55,6	59,4	62,2	60,9	60,9	60,9	59,7	58,8	59,9	58,2

(Source : enquêtes T.R.M. du S.A.E.I.)

On constate que la part de trafic assurée par les entreprises de transport public a fortement augmenté de 1967 à 1969, puis s'est stabilisée de 1970 à 1972, et diminuée depuis 1973 pour atteindre en 1976 un niveau voisin de 58%.

- La part du trafic assuré par les gros-porteurs est en augmentation constante, ainsi que le montre le tableau d'évolution suivant :

% de trafic en tonnes-kilomètres	1971	1972	1973	1974	1975	1976
compte d'autrui						
- 3,0 à 16,9 t. de charge utile	41,1	37,7	34,3	32,3	30,1	27,3
- plus de 17 t. de charge utile	58,9	62,3	65,7	67,7	69,9	72,7
compte propre						
- 3,0 à 16,9 t. de charge utile	74,0	70,2	66,3	63,0	60,3	57,2
- plus de 17 t. de charge utile	26,0	29,8	33,7	37,0	39,7	42,8

(Source : enquêtes T.R.M. du S.A.E.I.)

- L'évolution de la structure du trafic (en tonnes-kilomètres) depuis 1971 est résumée dans le tableau suivant :

% du trafic global	1971	1972	1973	1974	1975	1976
-Produits agricoles et animaux vivants	11,4	11,5	12,2	11,9	11,7	11,0
-Denrées alimentaires et fourrages	18,4	17,2	17,8	17,4	19,1	19,1
-Combustibles minéraux solides	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7
-Produits pétroliers	6,1	6,3	7,2	7,2	7,2	7,0
-Minerais et déchets pour la métallurgie	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7
-Produits métallurgiques	5,5	5,7	6,1	5,7	5,2	6,0
-Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	25,1	24,8	24,2	23,2	24,5	22,9
-Engrais	1,7	1,9	2,0	1,9	1,9	2,1
-Produits chimiques	6,1	5,8	6,8	6,6	6,5	7,3
-Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	23,9	25,1	22,2	24,6	22,4	23,2

(Source : enquêtes T.R. M . du S.A.E.I.)

On constate que les plus gros trafics sont représentés d'une part par les objets manufacturés (produits à valeur unitaire élevée), d'autre part par les matériaux de construction, denrées alimentaires et produits agricoles (pondéreux). La structure des trafics est très stable dans le temps; on note cependant un léger déclin des matériaux de construction et une certaine poussée des produits chimiques.

I.5. La productivité

- Productivité du matériel roulant

L'évolution du trafic moyen par véhicule en service, puis par tonne de charge utile, de 1967 à 1976, est représentée dans l'annexe 3, où l'on trouvera également une analyse de la productivité (exprimée en TK/tonne de charge utile), suivant la catégorie de charge utile (pour le compte d'autrui seulement).

Si le trafic moyen par véhicule en service a fortement augmenté au cours des dix dernières années du fait du développement des gros-porteurs, la productivité du compte d'autrui, exprimée en TK/ tonne de C.U. , est restée en revanche très stable de 1966 à 1973, pour décroître ensuite jusqu'en 1976 (-12,9%).

La période de stabilité est en fait le résultat de deux évolutions opposées :

- la baisse de productivité des véhicules de plus de 17 t. de C.U. (- 1,1% par an entre 1966 et 1973)
- le transfert de production des véhicules de moins de 17 t. de C.U. vers ceux de plus de 17 t. qui restent en 1973 1,5 fois plus productifs malgré un certain tassement de cet écart.

A partir de 1973, la baisse de productivité des véhicules de plus de 17 t. de C.U. s'accélère, et le transfert de production n'est plus suffisant pour maintenir le niveau de la productivité globale.

Le S.A.E. a projeté l'évolution future de la productivité et de la structure du parc (compte d'autrui) à l'horizon 1990:

catégorie de C.U.	1976			1990		
	productivité TK/t de C.U.	part du parc (%)	part des TK (%)	productivité TK/t de C.U.	part du parc (%)	part des TK (%)
3 à 16,9 t.	21 496	58,7	27,3	21 167	47,3	20,3
plus de 17 t.	30 189	41,3	72,7	27 728	52,7	79,7
ensemble	26.194	100	100	26 087	100	100

(Source 1976 : enquête T.R.M. du S.A.E.I.)

Enfin, la productivité du compte propre, qui est inférieure de moitié à celle du compte d'autrui du fait des nombreux parcours effectués à vide, est restée très stable au cours des dix dernières années.

- Productivité du travail

En l'absence de données fiables concernant la durée hebdomadaire du travail dans le secteur (seul le compte d'autrui sera examiné ici), il n'est pas possible d'étudier l'évolution passée de la productivité horaire du travail, mais seulement la productivité par personne.

Les chiffres, regroupés dans l'annexe 4, montrent que la productivité du travail a augmenté de 6,0% par an en moyenne entre 1961 et 1974, alors que la production augmentait de 11% par an en moyenne.

Cette hausse a été d'intensité variable, mais toujours positive. Cette productivité a ensuite diminué de 12,4% entre 1974 et 1976, par suite de la diminution de la production.

Le taux moyen annuel d'augmentation de la productivité a été de plus en plus faible :

+ 9,1%	entre 1961 et 1965
+ 6,2%	entre 1965 et 1969
+ 3,5%	entre 1969 et 1973
- 3,3%	entre 1973 et 1976.

L'évolution de cette productivité a eu plusieurs causes, qui sont essentiellement :

- la croissance de la vitesse commerciale moyenne des véhicules, elle-même liée à la longueur totale d'autoroutes en France, et à certaines caractéristiques techniques des véhicules
- la croissance du trafic, qui permet, toutes choses étant égales par ailleurs, des économies d'échelle
- l'évolution de la structure du parc par catégorie de charge utile, la productivité d'un conducteur de véhicule de plus de 17 t. de C.U. étant supérieure à la productivité moyenne des conducteurs.

Une projection du S.A.E. établit que la productivité du travail à l'horizon 1990 ne devrait pas différer sensiblement de ce qu'elle était en 1976.

- Productivité énergétique

Malgré une certaine augmentation observée de la consommation spécifique de carburant, la productivité énergétique du transport routier suivrait une tendance en légère hausse, du fait de la part croissante du trafic assuré par les gros-porteurs, relativement plus économes en gazole.

Les consommations à la tonne-kilomètre d'un véhicule de 19 t. de P.T.C.A. et d'un véhicule de 38 t. de P.T.C.A. sont respectivement de l'ordre de 0,046 litre/TK et 0,026 litre/TK .

I.6. Les coûts

La structure des coûts du transport routier de marchandises en 1976 (compte d'autrui) est indiquée dans le tableau suivant :

Catégorie de charge utile	Coût salarial F/TK	Coût d'amortissement F/TK	Coût énergétique F/TK	Coût résiduel F/TK	Coût total F/TK
3,0 à 16,9 t	-	0,0777	0,062	0,1114	-
Plus de 17 t	-	0,0377	0,035	0,0671	-
Ensemble	0,1594	0,0486	0,0424	0,0792	0,3296
<u>Pourcentage</u>	48,4	14,7	12,9	24,0	100,0

(Source : rapport d'étude du S.A.E.F. sur l'évolution du coût des transports terrestres - Juin 1978)

Dans l'hypothèse d'une croissance économique de 2,7% par an de 1974 à 1982 puis de 2% de 1982 à 1990, le coût du transport routier de marchandises (en F. 1976/TK) sera en 1990 (projection S.A.E.) :

Poste	coût salarial	coût d'amortissement	coût énergétique	coût résiduel	coût total
F.76/TK	0,1937	0,0486	0,0480	0,0707	0,3610
Pourcentage	53,7	13,5	13,3	19,6	100,0

(Source : rapport d'étude du S.A.E.F. - cf. note p.9)

ce qui représente, en francs constants, une augmentation de 0,7% par an. Une telle évolution s'explique par le fait que le niveau de rémunération dans ce secteur suivra vraisemblablement celui du marché du travail, dont la progression sera plus rapide que les progrès de productivité du travail propres à l'activité transports routiers de marchandises.

2. LE PARTAGE MODAL DES TRAFICS

2.1. L'évolution du partage modal

L'évolution du partage des trafics de marchandises entre les différents modes de 1970 à 1977 est retracée dans le tableau suivant :

(source : S.A.E.)

Part de chaque mode (%)	1959	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Transports routiers publics et privés (*)	30,0	39,3	41,7	42,8	44,2	45,1	46,2	46,1	47,4
Transports ferroviaires	60,7	43,6	40,2	38,5	38,3	38,9	37,0	36,8	35,7
Navigation intérieure (transit exclu)	9,3	8,0	7,7	7,5	6,7	6,4	6,2	6,0	5,5
Oléoducs (transit exclu)	0,0	9,1	10,4	11,2	10,8	9,6	10,6	11,1	11,4
Trafic total (MTK)	88,0	158,8	163,7	174,2	187,8	193,8	170,0	182,1	181,3

(*) véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile et de moins de 15 ans d'âge.

Les courbes d'évolution du trafic en tonnes-kilomètres et en indices sont reproduites dans l'annexe 5.

De 1959 à 1973 (c'est à dire avant la crise pétrolière), la progression de chaque mode a été très différente; les taux de croissance moyens annuels sont les suivants :

transports routiers..... 9,2%
 transports ferroviaires..... 2,1%
 navigation intérieure..... 3,2%
 ensemble des trafics..... 5,8%.

Les transports routiers se sont développés surtout aux dépens des transports ferroviaires, et dans une moindre mesure de la navigation fluviale.

La S.N.C.F. a effectué une prévision de l'évolution des trafics de marchandises à l'horizon 1990 suivant trois scénarios :

- un scénario de référence (ou "au fil de l'eau") projetant simplement les tendances de la situation actuelle et intégrant les "coups partis"
- un scénario central comportant plusieurs actions volontaristes en vue de promouvoir des services de qualité dans les catégories d'activité les plus rémunératrices
- un scénario concentré de contraction étendue du réseau ferré.

Les principaux résultats de cette étude SNCF sont regroupés dans le tableau suivant (trafic $>$ 150 km) :

parts de trafic (%)	route	fer	voie d'eau	oléoducs
situation en 1974	47	41	9	3
projection 1990				
-scénario central	48	43	7	2
-scénario concentré	62	29	7	2

Ils sont reproduits graphiquement dans l'annexe 6. On y trouvera également des prévisions basées sur les scénarios établis par le Commissariat Général du Plan (croissance du P.I.B. sur 1977-90 : hypothèse basse 3,1% , hypothèse haute 4,9%).

2.2. Le partage modal pour les différents produits

La part de chaque mode dans le transport des différents produits est analysée dans le tableau ci-dessous, pour les années 1962, 1976 et 1990 (prévision S.A.E.):

% des T.K. (<u>toutes distances</u>)	1962				1976				1990			
	route	fer	V.N.	Oléo- ducs	route	fer	V.N.	Oléo- ducs	route	fer	V.N.	Oléo- ducs
Produits alimentaires et agricoles	45,5	48,6	5,9	-	63,1	30,3	6,6	-	70,8	22,2	7,0	-
Combustibles minéraux solides	6,2	75,8	18,0	-	11,1	68,2	20,7	-	15,0	66,0	19,0	-
Produits pétroliers	26,9	42,3	30,8	ε	19,1	14,3	7,9	58,7	18,0	12,0	5,3	64,7
Minerais, produits métallurgiques	14,3	77,7	8,0	-	28,5	66,3	5,2	-	32,0	63,0	5,0	-
Matériaux de construction	44,4	35,9	19,7	-	61,6	27,6	10,8	-	72,3	21,9	5,8	-
Engrais et produits chimiques	20,9	72,2	6,9	-	46,3	50,5	3,2	-	50,8	45,2	4,0	-
Divers	53,4	46,5	0,1	-	66,4	33,3	0,3	-	78,6	21,0	0,4	-

(Source : S.A.E.)

On constate que la route accroît sa part de trafic sur tous les produits à l'unique exception des produits pétroliers, et particulièrement sur les produits alimentaires et agricoles, les matériaux de construction et les "divers" (produits manufacturés).

3. COMPARAISON DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE DU FER ET DE LA ROUTE

3.1. Consommations totales

- La consommation de gazole par les camions de charge utile supérieure à 1 tonne a évolué comme suit de 1972 à 1976 (en milliers de m³ de gazole):

1972	1973	1974	1975	1976
5481	6116	6176	6130	6739

(Source : C.P.D.P.-Annuaire Statistique)

- La consommation énergétique du fer et de la route en 1973 était, pour le transport de marchandises (tous véhicules) :

	ROUTE	FER
milliers de m ³ de gazole ou d'équivalent gazole	8.200 *	1023
milliers de tonnes équivalent-pétrole	6.790	847

(Source : Comptes des Transports de la Nation)

(*) qui se décomposent en 5620 (diésel) + 2580 (essence)

3.2. Consommations spécifiques et comparaisons

Les consommations spécifiques des transports routiers sont analysées dans le tableau suivant :

(en gep/TK)

tranche de distance	ensemble	compte d'autrui	compte propre	surconsommation du compte propre
0-50 km	69,7	54	76,4	+ 41,5%
50-150 km	54,7	43,2	63,9	+ 48,1%
150-300 km	45,6	37,3	57,3	+ 53,3%
300-400 km	40	36,5	46,5	+ 27,3%
400-500 km	34	30,7	44	+ 43,4%
500 km et plus	28,2	26,5	34,9	+ 31%

(Source : Direction de la Prévision)

La consommation spécifique moyenne de l'ensemble est de 46,4 gep/TK. Cette moyenne recouvre en fait de grandes disparités : si un camion de 38 t de P.T.C.A. consomme en moyenne 25 gep/TK, une camionnette urbaine de livraison de 400 kg de C.U. consomme à l'autre extrême 350 gep/TK.

L'évolution de la consommation spécifique des véhicules utilitaires depuis 1970 paraît marquée par une forte hausse à partir de 1975 :

	Millions de TEP gasole	Kilométrage total	Millions de TEP kilométrage total
1970	4,3	9 884	435
1971	4,8	10 564	454
1972	5,1	11 235	454
1973	5,7	12 390	460
1974	5,9	12 525	471
1975	5,8	10 844	535
1976	6,4	11 415	561

(Source : C.F.R.P. - Annuaire statistique)

	70	71	72	73	74	75	76	77
Millions TEP gasole	4,5	5,0	5,5	6,1	6,4	6,4	7,1	7,5
gasole consommé par VU	95,2	95,3	93,5	92,6	91,4	90,3	89,5	87,9
Millions TEP gasole consommé par VU	4,3	4,8	5,1	5,7	5,9	5,8	6,4	6,6
de camions (milliards)	62,4	68,3	74,6	83,1	87,4	78,5	83,9	85,5
consommation spécifique	68,9	70,3	68,4	68,6	67,5	73,9	76,3	77,2
base 100 1970	10,0	102,0	99,2	99,5	98,0	107,2	110,7	112,0

Ce phénomène n'a toutefois pas encore reçu une explication claire.

- Les consommations spécifiques des transports ferroviaires peuvent s'analyser, soit en fonction du régime d'acheminement, soit encore selon la catégorie de trains:

(chiffres 1973)

gcp/TK	suivant distance routière
colis détail	91,0
wagons isolés et rames	15,3
trains complets	8,0
moyenne wagons complets	12,6
moyenne marchandises	13,6

(Source : rapport ~~SEBILIN~~ - Annexes)

gcp/ TK	trains de messageries	trains de marchandises
courant continu	15,3	9,15
courant mono- phasé	13,8	8,40
moyenne élec- trique	14,7	8,85
diésel	15,7	9,50

(Source : rapport ~~SEBILIN~~ - Annexes)

- Comparaison rail-route

A condition de comparer des choses comparables, on voit que le transport routier de marchandises est très généralement plus coûteux en pétrole que le transport ferroviaire de marchandises. La supériorité du fer sur le plan des économies d'énergie est donc, dans la grande majorité des cas, tout-à-fait indiscutable.

ANNEXE I

LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

PRINCIPALES DONNEES EN FONCTION DE LA TAILLE DES ENTREPRISES (1976)

(Source : Enquête annuelle d'entreprises de ... S.P.)

Effectif salarié de l'entreprise	ENTREPRISES		EFFECTIF TOTAL salariés et non salarié		REPARTITION DE L'EFFECTIF TOTAL	
	en nombre	en %	en nombre	en %	non salarié	salarié
0 à 5 salariés	19 457	75,7	43 505	22,3	20 581	22 924
6 à 9	2 657	10,3	20 876	10,7	1 925	18 951
10 à 19	1 788	7,0	25 489	13,0	802	24 687
20 à 49	1 333	5,2	41 115	21,1	355	40 760
50 à 99	274	1,1	18 403	9,4	36	18 367
100 à 199	109	0,4	14 991	7,7	112	14 879
200 et plus	73	0,3	30 910	15,8	303	30 607
TOTAL	25 691	100,0	195 289	100,0	24 114	171 175

Effectif salarié de l'entreprise	RECETTES TOTALES (hors taxes)			REPARTITION DES RECETTES TOTALES (hors taxes) en millions de F.	
	en millions de F.	en %	milliers de F. par personne occupée	recettes nettes des activités de transport et d'auxiliaires	recettes des autres activités
0 à 5 salariés	5 661,6	22,4	130,1	5 382,1	279,5
6 à 9	3 064,7	12,1	146,8	2 811,7	253,0
10 à 19	3 410,9	13,5	133,8	3 191,6	219,3
20 à 49	5 443,7	21,5	132,4	5 134,6	309,1
50 à 99	2 330,7	9,2	126,6	2 194,0	136,7
100 à 199	1 809,2	7,1	120,6	1 741,9	67,3
200 et plus	3 606,8	14,2	116,6	3 342,1	264,7
TOTAL	25 327,6	100,0	129,7	23 798,0	1 529,6

Effectif salarié de l'entreprise	INVESTISSEMENTS TOTAUX			REPARTITION DES INVESTISSEMENTS en millions de F.	
	en millions de F.	en %	milliers de F. par personne occupée	Matériel de, Transport	Autres investissements
0 à 5 salariés	1 028,0	27,4	23,6	942,7	85,3
6 à 9	462,5	12,3	22,2	420,7	41,8
10 à 19	482,6	12,9	18,9	423,2	59,4
20 à 49	705,1	18,8	17,1	614,9	90,2
50 à 99	341,4	9,1	18,5	280,3	61,1
100 à 199	232,3	6,2	15,5	195,7	36,6
200 et plus	500,4	13,3	16,1	414,3	86,1
TOTAL	3 752,3	100,0	19,2	3 291,8	460,5

I - Evolution du parc en service selon la classe de charge utile.

A - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Millier de véhicules

CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes)	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
3,0 t. à 4,5 t.	9	9	10	13	12	13	10	11	10	10
4,6 t. à 6,5 t.	15	14	17	17	18	18	15	16	15	17
6,6 t. à 8,9 t.	9	9	9	9	9	8	8	8	8	7
9,0 t. à 12,9 t.	33	35	38	38	38	37	37	37	35	32
13,0 t. à 16,9 t.	6	6	6	6	6	7	8	8	9	8
17,0 t. et plus	16	19	24	30	31	35	41	49	50	52
TOUTES CHARGES UTILES	88	92	104	113	114	118	119	129	127	126

(Source : enquête T.P.M. du S.A.E.I.)

II - Evolution de la capacité du parc en service.

A - COMPTE D'AUTRUI

Unité : Millier de tonnes

CATÉGORIE DE CHARGE UTILE	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Tous véhicules de charge utile \geq 3 tonnes	995	1 082	1 251	1 403	1 429	1 523	1 653	1 851	1 859	1 863
dont Véhicules gros porteurs de charge utile \geq 6,6 tonnes	881	973	1 123	1 264	1 288	1 379	1 535	1 724	1 742	1 735

I - Evolution du parc en service selon la classe de charge utile.

B - COMPTE PROPRE

Unité : Millier de véhicules

CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes)	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
3,0 t. à 4,5 t.	57	57	57	63	64	67	65	62	64	63
4,6 t. à 6,5 t.	70	69	66	66	66	63	64	65	56	55
6,6 t. à 8,9 t.	34	35	35	37	38	40	43	43	40	42
9,0 t. à 12,9 t.	49	50	52	56	58	61	64	69	66	70
13,0 t. à 16,9 t.	9	10	10	10	13	14	16	19	18	21
17,0 t. et plus	8	11	11	13	17	20	23	27	28	32
TOUTES CHARGES UTILES	227	232	231	245	256	265	275	285	272	283

(Source : enquête T.R.M. du S.A.E.I.)

II - Evolution de la capacité du parc en service

B - COMPTE PROPRE

Unité : Millier de tonnes

CATÉGORIE DE CHARGE UTILE	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Tous véhicules de charge utile \geq 3 tonnes	1 679	1 778	1 782	1 908	2 078	2 205	2 358	2 544	2 456	2 643
dont Véhicules gros porteurs de charge utile \geq 6,6 tonnes	1 095	1 199	1 220	1 324	1 491	1 624	1 778	1 970	1 924	2 120

I - Evolution du parc en service selon la classe de charge utile

C - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

Unité : Millier de véhicules

CLASSES DE CHARGE UTILE (en tonnes)	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
3,0 t. à 4,5 t.	66	66	67	76	76	80	75	73	74	73
4,6 t. à 6,5 t.	85	83	83	83	84	81	79	81	71	72
6,6 t. à 8,9 t.	43	44	44	46	47	48	51	51	48	49
9,0 t. à 12,9 t.	82	85	90	94	96	98	101	106	101	102
13,0 t. à 16,9 t.	15	16	16	16	19	21	24	27	27	29
17,0 t. et plus	24	30	35	43	48	55	64	76	78	84
TOUTES CHARGES UTILES	315	324	335	358	370	383	394	414	399	409

(Source : enquête T.R.I. du S.A.E.I.)

II - Evolution de la capacité du parc en service

C - ENSEMBLE DES PROFESSIONS

Unité : Millier de tonnes

CATÉGORIES DE CHARGE UTILE	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Tous véhicules de charge utile \geq 3 tonnes	2 674	2 860	3 033	3 311	3 507	3 728	4 011	4 395	4 315	4 506
dont Véhicules gros porteurs de charge utile \geq 6,6 tonnes	1 976	2 172	2 343	2 588	2 779	3 003	3 313	3 694	3 666	3 855

Evolution du trafic moyen par véhicule en service.

(Source : enquête T.R.M. du S.A.E.I.)

Unité : millier de tonnes - millier de tonnes-kilomètres

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
A - TONNES TRANSPORTÉES PAR VÉHICULE EN SERVICE										
Compte d'autrui	4,0	4,4	4,6	4,5	4,5	4,4	4,5	4,2	3,9	3,8
Compte propre	3,6	3,7	3,9	3,8	3,7	3,6	3,6	3,6	3,2	3,3
Ensemble des professions	3,7	3,9	4,1	4,0	3,9	3,9	3,9	3,7	3,4	3,5
B - TONNES-KILOMETRES PRODUITES PAR VÉHICULE EN SERVICE										
Compte d'autrui	315	336	354	336	365	385	418	398	370	387
Compte propre	97	91	97	100	104	110	122	126	116	124
Ensemble des professions	158	161	177	174	185	195	211	211	197	205

VI - Evolution du trafic moyen par tonne de charge utile

Unité : millier de tonnes - millier de tonnes-kilomètres

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
A - TONNES TRANSPORTÉES PAR TONNE DE CHARGE UTILE										
Compte d'autrui	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Compte propre	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
Ensemble des professions	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
B - TONNES-KILOMETRES PRODUITES PAR TONNE DE CHARGE UTILE										
Compte d'autrui	28	29	29	27	29	30	30	28	25	26
Compte propre	13	12	13	13	13	13	14	14	13	13
Ensemble des professions	19	18	20	19	19	20	21	20	18	19

Evolution de la productivité du matériel roulant (compte d'autrui)

(Source : Enquêtes TRM du SAEI et enquêtes DTT)

Année	Productivité globale TK/t de C.U.	Productivité par catégorie TK/t de C.U.		Coefficient de parcours à vide		Coefficient de chargement		Kilométrage moyen annuel	
		de 3,0 à 16,9 t de C.U.	plus de 17 t de C.U.	11,5 t de C.U.	23,5 t de C.U.	11,5 t de C.U.	23,5 t de C.U.	11,5 t de C.U.	23,5 t de C.U.
1966	29 445	22 684	35 449	-	-	-	-	-	-
1967	27 839	21 664	34 400	-	-	-	-	-	-
1968	28 558	22 042	33 135	-	-	-	-	-	-
1969	29 416	21 522	34 968	-	-	-	-	-	-
1970	27 085	20 417	29 770	-	-	-	-	-	-
1971	29 111	20 563	32 851	-	-	-	-	-	-
1972	29 810	20 430	32 569	0,11	0,10	0,91	0,89	105 400	111 720
1973	30 067	21 800	32 838	0,18	0,14	0,86	0,83	98 440	107 760
1974	27 769	20 283	29 918	0,21	0,20	0,79	0,89	106 037	107 109
1975	25 282	21 721	29 181	0,10	0,18	0,91	0,88	82 666	103 370
1976	26 194	21 496	30 189	-	-	-	-	-	-

ANNEXE 4

**Productivité du travail,
transport routier pour compte d'autrui**

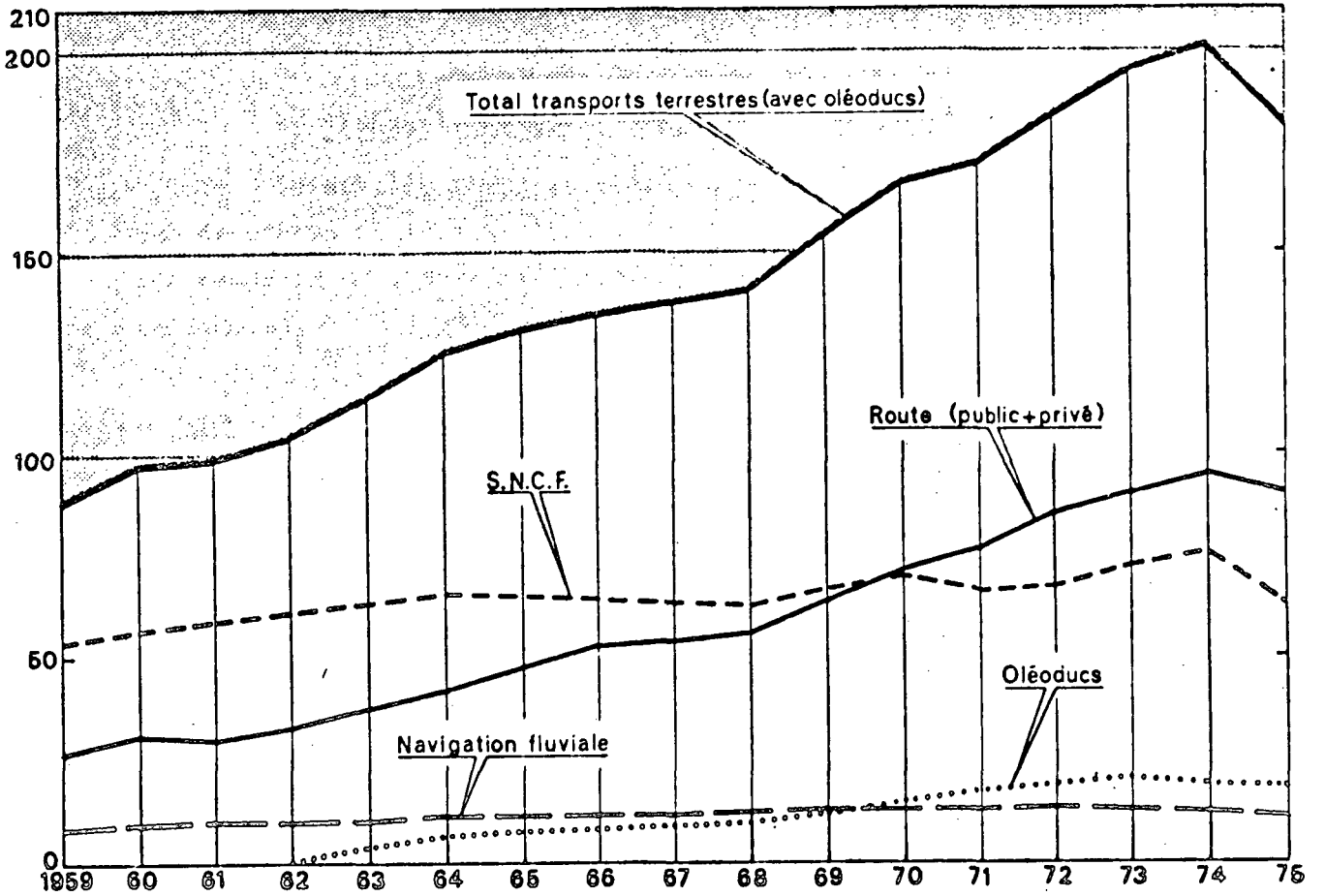
(Source : rapport d'étude du S.A.E.F. - cf. note p. 9)

Année	Effectifs (milliers) en fin d'année			10 ⁹ TK compte d'autrui véhicules de + d'1 t de C.U	Productivité 10 ³ TK/pers,
	Salariés	Autres	Total		
1961	77,8	23,2	101,0	14,4	142,6
1962	82,9	24,1	107,0	15,4	143,9
1963	85,5	25,1	110,6	18,4	166,4
1964	88,2	26,2	114,4	21,2	185,3
1965	90,9	27,3	118,2	23,9	202,2
1966	96,0	28,4	124,4	26,8	215,4
1967	100,5	29,6	130,1	28,5	219,1
1968	106,6	28,7	135,3	31,8	235,0
1969	118,5	28,3	146,8	37,8	257,5
1970	121,1	28,7	149,8	39,1	261,0
1971	127,6	28,7	156,3	42,1	269,4
1972	133,5	29,6	163,1	44,5	272,8
1973	144,0	28,7	172,7	51,0	295,3
1974	144,4	28,7	173,1	52,8	305,0
1975	153,5	28,7	182,2	47,7	261,8
1976	156,2	29,0	185,2	49,5	267,3

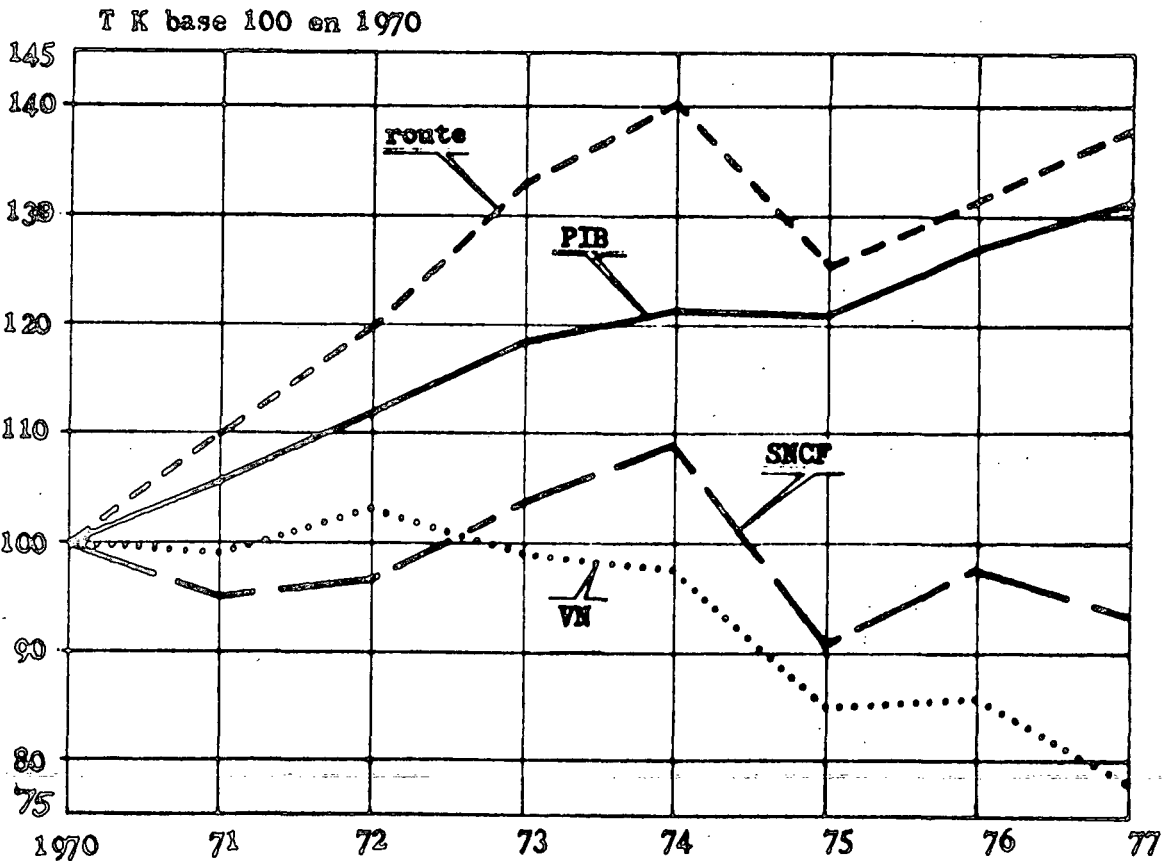
NOTA : Les effectifs non salariés résultent, pour les années 1962 et 1968, des résultats des recensements de population. Ils ont été intrapolés entre 1962 et 1968. La période 1969-1974 a été, quant à elle, construite sur la base des Etats de Salaires de 1972.

ANNEXE 5

EVOLUTION DU TRAFIC DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT (EN M TK)

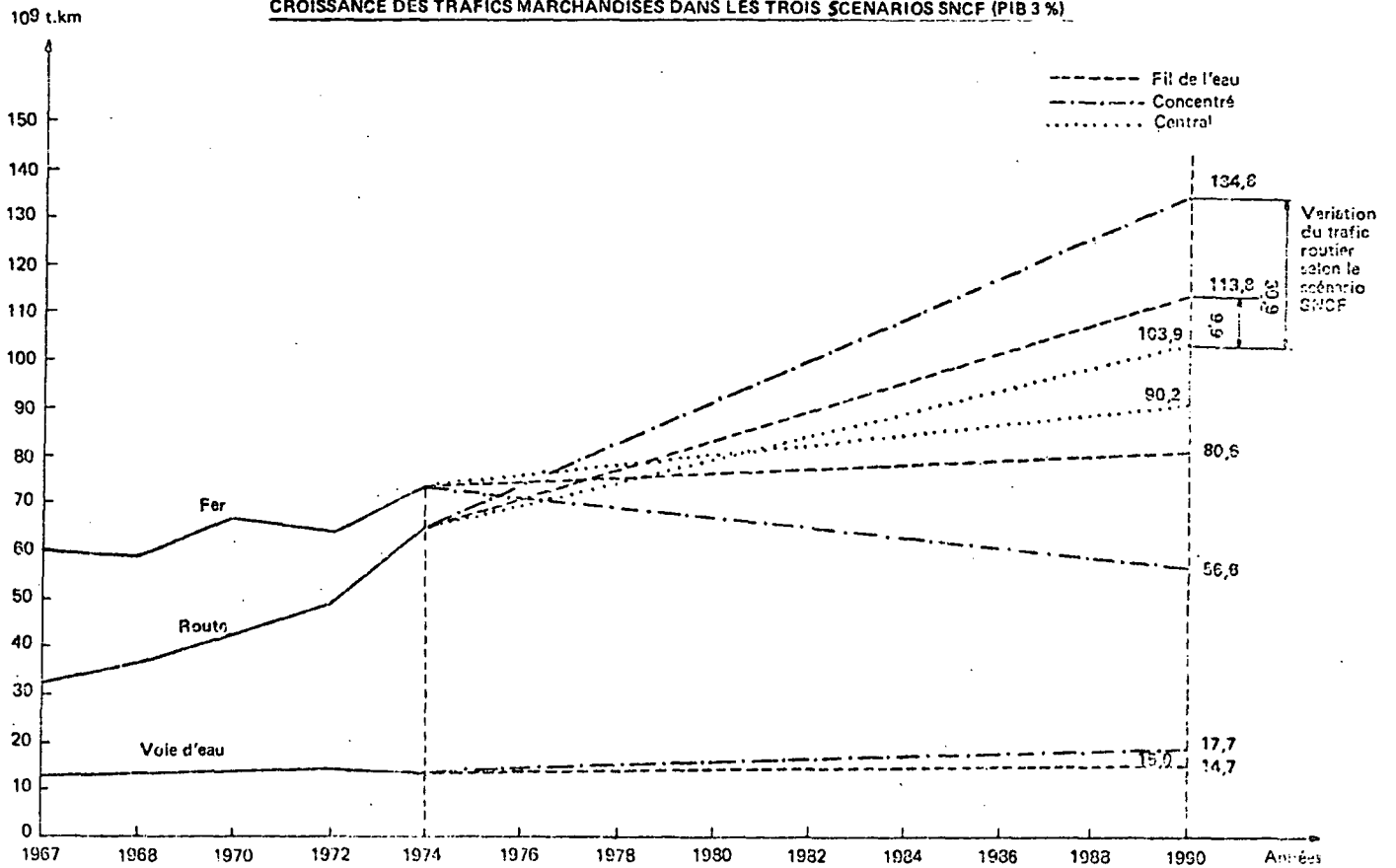


EVOLUTION EN INDICES DEPUIS 1970 (Source : ... de transports de T.M. 1977)



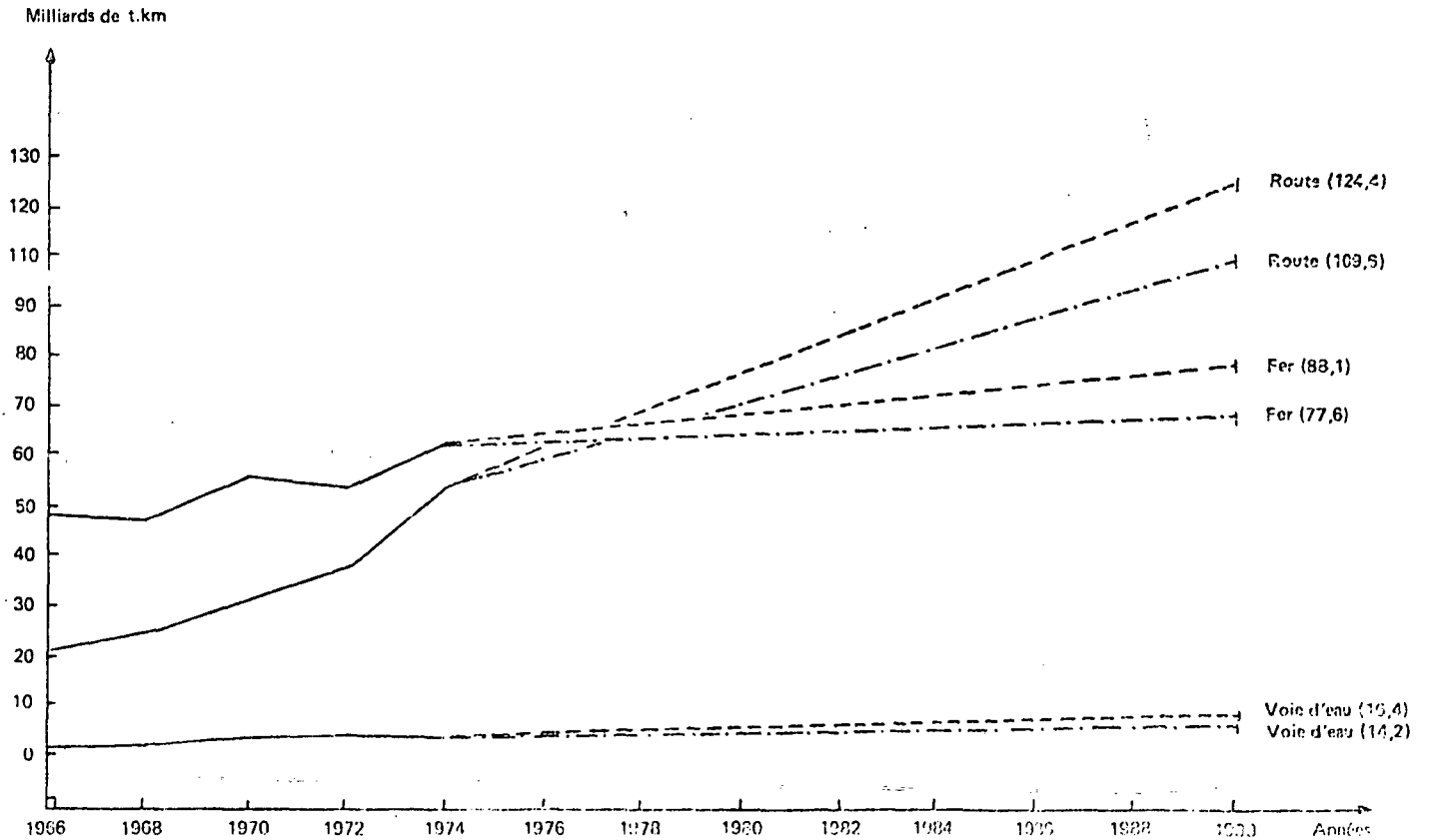
ANNEXE 6

CROISSANCE DES TRAFICS MARCHANDISES DANS LES TROIS SCENARIOS SNCF (PIB 3 %)



(Source : rapport CNUJ.U.A.T)

CROISSANCE DES TRAFICS MARCHANDISES D'ICI 1990 DANS LES DEUX HYPOTHESES DE P.I.B.



LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

AVANT ET APRES LA CRISE

L'évolution de la situation des entreprises de transport de marchandises a été analysée sur la période 1973-1976 à partir des enquêtes annuelles d'entreprises*. Cette analyse a été menée d'un double point de vue :

- essayer de mesurer les répercussions de la crise économique sur la situation des entreprises,
- apprécier les changements de comportement des entreprises après le choc de la crise, en rapprochant l'année 1976 de l'année 1973, qui sont très comparables par le niveau d'activité réalisé par le secteur.

L'exploitation de l'enquête annuelle d'entreprise limite l'analyse qui peut en être faite : d'une part, la comparaison des résultats des différentes années est entachée d'une certaine marge d'erreurs, dues aux modifications du champ de l'enquête. Cependant, les modifications portent essentiellement sur les entreprises de petite taille et le biais introduit est assez faible ; on peut donc considérer que les tendances dégagées sur ces quatre années restent valables. Pour réduire les incertitudes, nous avons été amenés à conforter les résultats obtenus à partir des grandes masses par des ratios ramenés à l'unité.

...

* Les enquêtes Annuelles d'Entreprises existent depuis 1973. Elles portent sur le secteur des entreprises pour compte d'autrui exerçant leur activité titre principal(Source D.S.T.- S.A.E.I.).

Une deuxième limite provient du contenu même de l'enquête qui porte sur le compte d'exploitation et sur certaines données concernant les facteurs de production : personnel salarié et investissements. En l'absence d'éléments de bilan, il est difficile d'évaluer la situation financière de l'entreprise et de mesurer l'évolution de sa rentabilité.

On a pu néanmoins établir un certain constat de la situation des entreprises de transport routier "avant et après la crise", qu'il reste à compléter par d'autres sources d'informations.

I- SITUATION GLOBALE DU SECTEUR

Après avoir subi les contre-coups de la crise économique (la baisse du trafic a atteint 8,6% en 1975), le secteur des transports de marchandises a retrouvé en 1976 une situation qui, sur le plan des performances économiques, traduit une amélioration par rapport à celle de 1973, bien que les conditions d'exploitation aient été sensiblement modifiées.

Ce résultat est global et la situation est très inégale au sein du secteur, selon la taille de l'entreprise et leur type d'activité (zone longue, zone courte, location et déménagement).

Il est d'autre part dangereux d'extrapoler les résultats de 1976, année de vive reprise de l'activité économique, qui ne s'est pas confirmée par la suite. L'année 1977 sera plus significative de la situation des entreprises, dans l'environnement économique ralenti qui s'est installé et des modifications qui ont pu intervenir au niveau de leur gestion.

...

Tableau N°1

L'évolution globale du secteur est retracée dans le tableau ci-dessous :

	1973	1976	1976-1973
Trafic en TK	49,7	48,8	- 2 %
Nombre d'entreprises (en nombre)	24 547	25 691	+ 4,7%
Effectifs(en nombre)	182 245	195 289	+ 7,1%
Recettes en francs courants (en francs constants 1973 (3))	16 164,2 -	25 327 18 732,9	+ 56,7% + 15,9%
Investissements en francs courants (en francs constants 1973 (2))	2 739,8 -	3 752,3 2 609,3	+ 36,9% - 5,8%
Frais de personnel*en francs courants(3) (en francs constants 1973	4 544,7 -	7 285,7 5 384,8	+ 60,3% 18,5%
Rémunérations en francs courants (en francs constants 1973 (1))	3 701,8 -	5 740,4 4 138,7	+ 55,0% + 11,8%
Valeur ajoutée* en francs courants (en francs constants 1973 (3))	6 594,7 -	10 339,6 7 641,9	+ 56,8% + 15,8%
Solde net d'exploitation* en francs courants (en francs constants 1973) (3)	371,7 -	756,2 558,9	+ 103 % + 50,3%

...

- (1) Déflatées par l'indice des prix à la consommation - Source INSEE 136,7
 (2) " " " des véhicules utilitaires- Source INSEE
 (3) " " " du P.I.B. marchand - Source INSEE 135,3

* Pour les entreprises de plus de 5 salariés

Le secteur est en expansion ...

Les effectifs ont cru entre 1973 et 1976 de 7%, et, bien que cette progression soit probablement surestimée du fait du biais statistique, elle est confirmée par les statistiques des Assedic.

Contrairement à un grand nombre d'entreprises du secteur industriel pour lesquelles la croissance des frais de personnel a été limitée par la réduction des effectifs employés, le secteur des entreprises de transport enregistre une très forte augmentation des charges de personnel (+ 60% entre 1973 et 1976 (en francs courants)).

Comment les entreprises ont-elles pu faire face à ces progressions de charges ? Par rapport à 1973, l'année 1976 se distingue par :

1°) une augmentation très forte des recettes des entreprises, malgré un niveau de trafic comparable à celui de 1973. Cette hausse des recettes est imputable aux hausses tarifaires importantes qui sont intervenues sur la période : le prix à la T.K. a augmenté de plus de 15% en francs constants*

2°) une baisse des investissements. Malgré la reprise des investissements en 1976 après la chute de 1975, sous l'effet des mesures d'aide fiscale, le niveau de 1976 reste, en francs constants, sensiblement inférieur à celui de 1973. Les entreprises apparaissent assez réticentes à développer leurs investissements et ceci est surtout le fait des entreprises de grande taille. La capacité et la structure du parc constitué en 1973 a permis aux grosses entreprises de retarder le renouvellement de leur matériel. Cette marge de manoeuvre n'est pas aussi grande pour les petites entreprises qui ont proportionnellement moins diminué leurs investissements que les entreprises de grande taille.

...

* Nous avons rapporté les recettes du secteur aux T.K. du compte d'autrui. Ces deux grandeurs ne recouvrent pas exactement le même champ, puisque les statistiques de l'E.A.E. ne portent que sur les entreprises effectuant du transport à titre principal (90% du transport total) ; mais on a considéré que l'évolution des deux séries était valable, le biais restant constant.

Comment se partagent les fruits de cette expansion...

Une partie des augmentations des recettes s'est d'abord vu oberrée par la hausse du prix des carburants. La part du poste "achat des matières premières" est passée de 19,4% du total des charges en 1973 à 21% en 1976.

Corrélativement, la part de la valeur ajoutée a diminué de un point entre 1973 et 1976 (voir tableau N°3 page 6).

La répartition de la valeur ajoutée entre salaires et profits fait apparaître un net déplacement en faveur des premiers. Le tableau N°3 suit l'évolution de ce ratio entre 1973 et 1976 : on voit qu'en 1975 le ratio frais de personnel / valeur ajoutée a été particulièrement élevé : la baisse d'activité ne s'est pas accompagnée d'une baisse parallèle des effectifs et les entreprises ont eu à faire face à des charges ^{de} personnel élevées.

La capacité d'autofinancement (amortissements + provisions + bénéfiques sur investissements) est passée de 85,4% en 1973 à 94,0% en 1976 ; cet accroissement est dû à l'augmentation des bénéfiques dégagés par les entreprises entre ces deux années. On peut remarquer l'importance de l'autofinancement qui provient du type de matériel investi et de la rapidité de son renouvellement*. Couvrant la quasi-totalité des dépenses d'investissement par leur autofinancement, les entreprises ont recours au marché du crédit principalement pour couvrir leurs besoins de liquidités à court terme.

La part des frais financiers dans la valeur ajoutée a sensiblement baissé en 1976 par rapport à 1975 et est faible par rapport à l'ensemble des entreprises du secteur industriel (5,8% contre 8,4%).

...

* Les dotations aux amortissements ont représenté 66% du montant total des achats en matériel en 1976 contre 70% en 1973.

En 1976, les entreprises ont connu un allégement de leur endettement. En 1975, les entreprises avaient dû faire face aux augmentations des charges salariales et à la baisse des recettes entraînant des difficultés de trésorerie, couvertes par des emprunts à court terme. L'amélioration de la trésorerie en 1976 se retrouve pour l'ensemble des entreprises du secteur industriel qui voient également diminuer leurs charges d'intérêt.

Tableau N°2

Structure du compte d'exploitation
(% de total des charges)

	1973	1976
Frais de personnel	37,0 %	37,3 %
Achat matières premières	19,4 %	21,0 %
T.F.S.E.	18,8 %	18,8 %
Frais financiers	3,1 %	3,0 %
Dotations aux amortissements	10,8 %	9,2 %

Tableau N°3

Evolution des principaux ratios économiques
(en %)

	1973	1974	1975	1976
Valeur ajoutée (VA)/total recettes	52,9	51,9	51,8	51,9
Frais de personnel/VA	68,9	69,6	71,7	70,5
EBE/VA (1)	31,1	30,4	28,3	29,5
Frais de personnel/VA de l'ensemble des sociétés industrielles*	71,3	69,0	77,6	75,6
Frais financiers/VA	5,8	6,4	6,6	5,8
Frais financiers/VA de l'ensemble des sociétés industrielles*	7,2	8,8	9,8	8,4
Dotations aux amortissements/VA	18,8	17,7	16,8	16,1
Investissements/VA	30,2	25,4	20,1	26,4
Capacité d'autofinancement**	85,4	97,1	112,4	94,0
Solde net d'exploitation en % (bénéfice) du chiffres d'affaires	2,3	2,2	1,8	3,0

* Y compris : industries agricoles et alimentaires

** Dotations aux amortissements + provisions + bénéfices/investissements

suite du tableau N°3

Evolution des principaux ratios économiques

(en francs constants 1973)

(en évolution: % d'augmentation d'une année sur l'autre)

	1973	1974	1975	1976	1976/73
Recettes/personne employée Évolution.	88,7	91,6 + 3,3%	90,6 - 1,1%	93,2 + 2,9%	+ 5,1%
Valeur ajoutée/personne employée (Entreprise > 5 salariés)	47,0	48,1 + 2,3%	46,6 - 3,2%	49,0 + 5,1%	+ 4,3%
Frais de personnel/personne (entreprises > 5 salariés)**	32,4	32,9 + 1,5%	33,3 + 1,2%	34,5 + 3,6%	+ 6,5%
Rémunérations/personne (entreprises > 5 salariés)	23,3	23,6 + 1,3%	23,6 =	24,07 + 2%	+ 3,3%
Investissement/personne (entreprises > 5 salariés)	14,2	11,7 - 17,7%	11,8 + 0,8%	10,5 - 11,1%	- 26%
Solde net d'exploitation par personne	0,26	0,26 =	0,21 - 19,3%	0,33 + 57%	+ 27%

(1) E.B.E. = l'excédent brut d'exploitation retrace ce qu'il reste au profit de l'entreprise une fois les salaires versés.

** Comprenant les charges sociales versées aux organismes de sécurité sociale qui ont fortement augmenté en 1975 et 1976.

Le tableau ci-dessus, retraçant l'évolution des principaux ratios comptables ramenés à l'unité, montre une augmentation de la productivité (valeur ajoutée/personne) entre 1973 et 1976 de 4,3% (de l'ordre de 1% par an). Cette augmentation est assez faible par rapport aux tendances passées de l'ensemble de l'économie, mais elle tient compte de la baisse importante de 1975 suivie d'une progression rapide en 1976.

Le pouvoir d'achat des rémunérations salariales par salarié a augmenté de 3,3% entre 1973 et 1976. Il est resté pratiquement stable entre 1973 et 1975 et a augmenté de 2% entre 1975 et 1976: la progression du pouvoir d'achat reste cependant assez faible au regard de celle de l'ensemble de l'économie, ce qui permet aux entreprises de dégager un bénéfice.

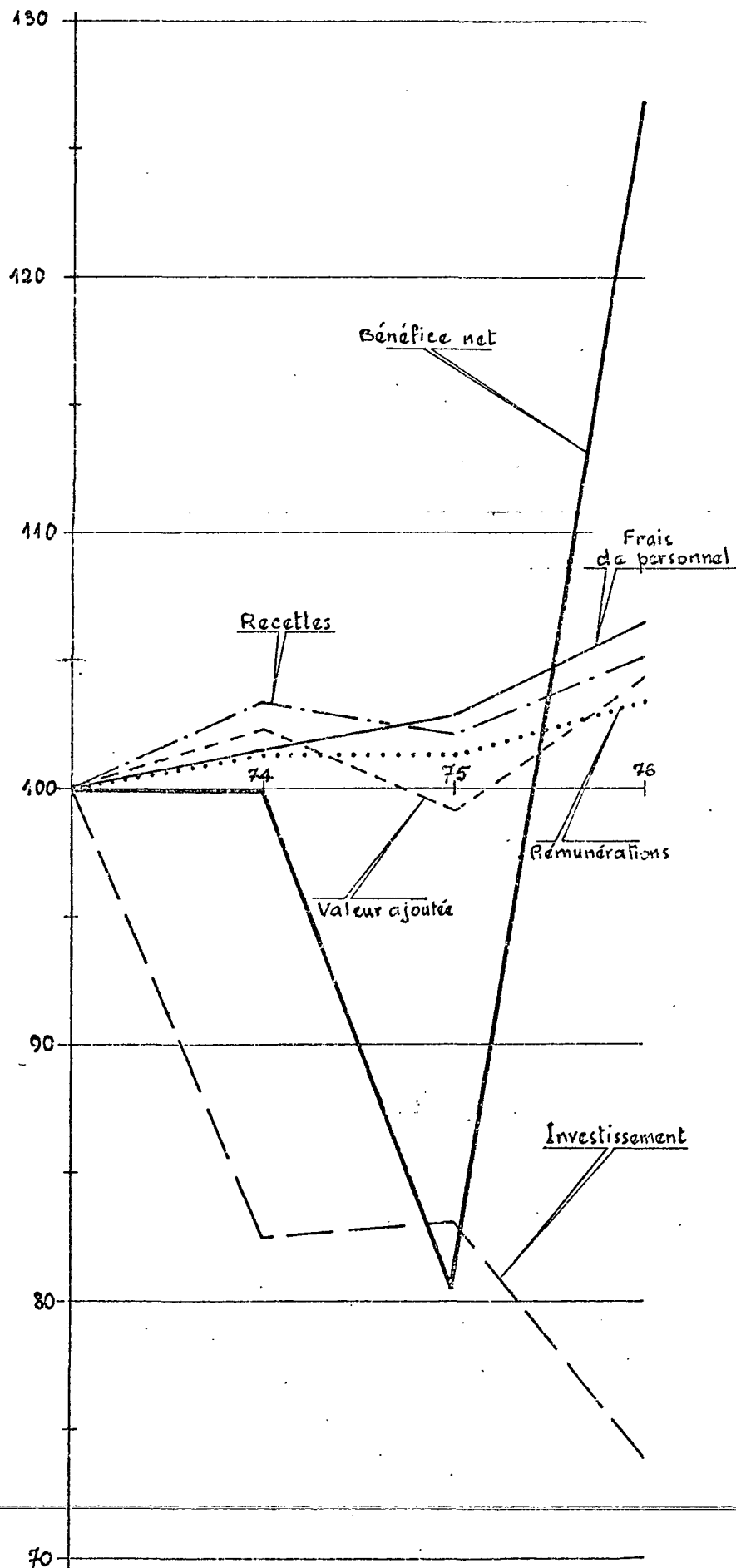
L'investissement par personne employée ne cesse de décroître depuis 1973 : la diminution accentuée de ce ratio provient du double mouvement qui a marqué la période : baisse du niveau des investissements en même temps qu'un accroissement des effectifs.

Les entreprises, il s'agit ici des entreprises de plus de 5 salariés, ont été amenées, par respect de la législation sociale à renforcer le personnel roulant par véhicule. Ceci est confirmé par l'évolution du personnel roulant par rapport au personnel sédentaire : le personnel roulant a augmenté de 9% entre 1973 et 1976, alors que le personnel sédentaire augmentait de 5,7%. La rémunération annuelle moyenne d'un salarié était de 34 300 F en 1976 (soit 2 880 F par mois) contre 23 700 en 1973 (1 975 par mois).

On peut, enfin, souligner l'importance du bénéfice dégagé par les entreprises en 1976(+ 27% par rapport à 1973, + 57% par rapport à 1975). Toutes ces indications montrent que l'année 1976 a permis aux transporteurs routiers d'effacer en partie les effets de la crise économique de 1975. La situation reste cependant inégal selon la taille des entreprises : les grandes entreprises bénéficient de plus de souplesse dans leur politique d'investissement, leurs charges financières sont proportionnellement moins importantes, ce qui laisse supposer que leur trésorerie est également moins tendue.

EVOLUTION DES PRINCIPAUX RATIOS ECONOMIQUES (PAR PERSONNE)

Francs constants
Base 100 en 1973



II - ANALYSE PAR TAILLE D'ENTREPRISES

Nous avons effectué une analyse de l'évolution des entreprises selon leur taille.

Nous avons retenu 3 classes de taille :

- de 0 à 10 salariés
- de 10 à 100 salariés
- et les entreprises de plus de 100 salariés

Nous avons comparé successivement l'évolution des effectifs pour ces 3 types d'entreprises, l'évolution respective de leurs recettes et de leurs investissements.

I - EFFECTIFS DES ENTREPRISES PAR TAILLE

	1973	1974	1975	1976
0 à 10 salariés	59 164	55 999	58 848	64 381
10 à 100 salariés	79 457	79 325	78 659	85 007
100 et plus	43 624	44 674	41 655	45 901
TOTAL	182 245	179 998	179 162	195 289
En %	32,4%	31,1%	32,8%	32,9%
Du total	43,6%	44,1%	43,9%	43,5%
	23,9%	24,8%	23,4%	23,5%

On constate une assez grande stabilité dans la structure globale du secteur. A ce niveau ^{d'analyse} il ne semble pas qu'il y ait de mouvements de concentration. Le pourcentage des petites entreprises reste le même. Nous avons rapproché la stabilité de la structure du secteur de l'évolution de l'activité respective de chaque classe d'entreprise sur le marché des transports.

II - RECETTES DES ENTREPRISES PAR TAILLE

(en millions de francs)

	1973	1974	1975	1976
0 à 10 salariés	5504,4	6243,0	7282,1	8727,3
10 à 100 salariés	7239,9	8492,1	9054,1	11185,3
100 et +	3419,9	3959,1	4231,3	5416,0
TOTAL	16164,2	18694,2	20572,5	25328,6

Partage du marché par taille d'entreprises

(en %)

	1973	1974	1975	1976	Σ recettes 73-76
0 à 10 salariés	34,0	33,4	35,4	34,5	34,4
10 à 100 salariés	44,8	45,4	44,0	44,2	44,5
100 et +	21,2	21,2	20,6	21,3	21,1

Pour éliminer les mouvements conjoncturels, nous avons comparé à la structure de l'année 1973 la somme des recettes de la période (1973-1976).

La crise a touché de la même façon les différents types d'entreprises. L'équilibre qui s'est instauré à la veille de la crise entre les entreprises s'est maintenu après la crise. Contrairement aux idées " a priori ", les grosses entreprises ne semblent pas avoir renforcé leur position au moment de la crise au détriment des petites entreprises.

III - INVESTISSEMENTS PAR TAILLE D'ENTREPRISES

(en millions de francs)

	1973	1974	1975	1976
0 à 10 salariés	1 007	922	992	1490,5
10 à 100 salariés	1 135	1 077	959	1529,1
100 et +	598	548	398	732,7
TOTAL	2 740	2 547	2 349	3751,7

(en %)

	1974/1973	1975/1974	1976/1975
<u>Evolution en %</u>			
0 à 10 salariés	- 9,5	+ 7,6	+ 50
10 à 100 salariés	- 5,2	-11	+ 54,4
100 et +	- 8,4	-27,4	+ 84

...

Pourcentage des investissements par taille d'entreprises

(en % du total)

	1973	1974	1975	1976	Σ 1973-76/73
0 à 10 salariés	36,7	36,1	42,2	39,7	39
10 à 100 salariés	41,4	42,3	40,8	40,7	41
100 et +	21,8	21,5	16,9	19,5	20

Les petites entreprises ont proportionnellement plus investi, ou plus exactement moins ralenti leurs investissements que les grosses entreprises au plus dur de la crise économique. Cela a entraîné, en fin de période, un accroissement assez sensible du volume de leurs investissements par rapport aux entreprises de plus grosse taille. Cet effet ne s'est pourtant pas traduit par un accroissement de leur part de recette sur le marché. Les grosses entreprises bénéficient de plus de souplesse dans l'utilisation de leur parc ; cette souplesse permet aux grosses entreprises d'adapter très rapidement leur décision d'investir à l'évolution conjoncturelle de l'économie.

Principaux ratios de gestion selon la taille des entreprises année 1976 (en %)

Effectif salarié de l'entreprise	Frais de personnel	E B E	Frais financiers	Profit brut courant avant impôt	Dotations aux amortissements	Investissements
	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF	VABCF
6 à 9 salariés	61,5	38,5	7,3	31,4	20,3	31,5
10 à 19	68,7	31,3	6,2	25,3	16,8	26,3
20 à 49	71,6	28,4	6,0	22,6	15,5	25,1
50 à 99	73,1	26,9	5,8	21,3	16,3	27,4
100 à 199	76,1	23,9	5,4	18,9	15,2	23,6
200 et plus	72,4	27,7	4,3	24,3	13,9	23,4
TOTAL	70,5	29,5	5,8	24,1	16,1	26,4

Source : E.A.E.

L'analyse des ratios des entreprises selon leur taille traduit les disparités qui existent dans la gestion des grandes et petites entreprises : écart entre l'effort d'investissement et le niveau des charges salariales, part des frais financiers qui décroît sensiblement avec la taille de l'entreprise notamment..

Les ratios comptables, tirés de l'enquête d'entreprise, montrent que les entreprises ont passé le cap de la crise économique en retrouvant leurs conditions d'exploitation de 1973. C'est la forte augmentation des tarifs et leur attentisme en matière d'investissement qui leur ont permis d'atteindre ces résultats. Il reste cependant que l'accroissement des effectifs du secteur s'est fait en dépit de la stagnation du trafic. Les entreprises ont pu momentanément absorber l'augmentation des charges qui est résulté..

En cas de ralentissement prolongé de l'activité économique les entreprises pourront-elles poursuivre cette même politique, face au transport privé par route qui semble renforcer sa position au sein même du transport routier ?.