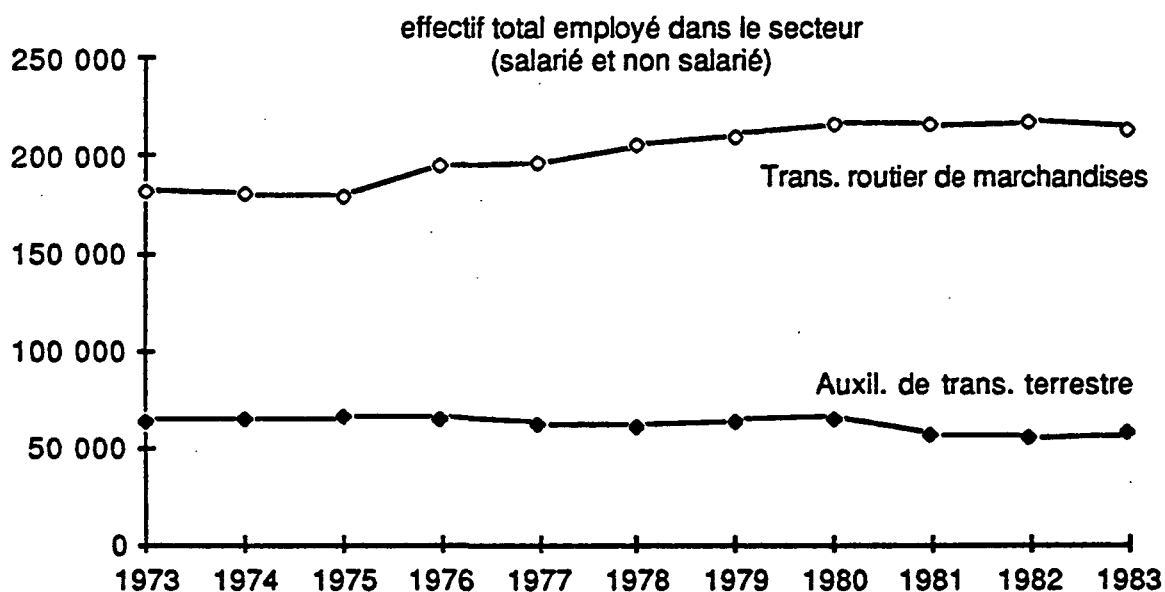


V. - ANALYSE DES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES DU SECTEUR

V-1. - La structure du secteur.

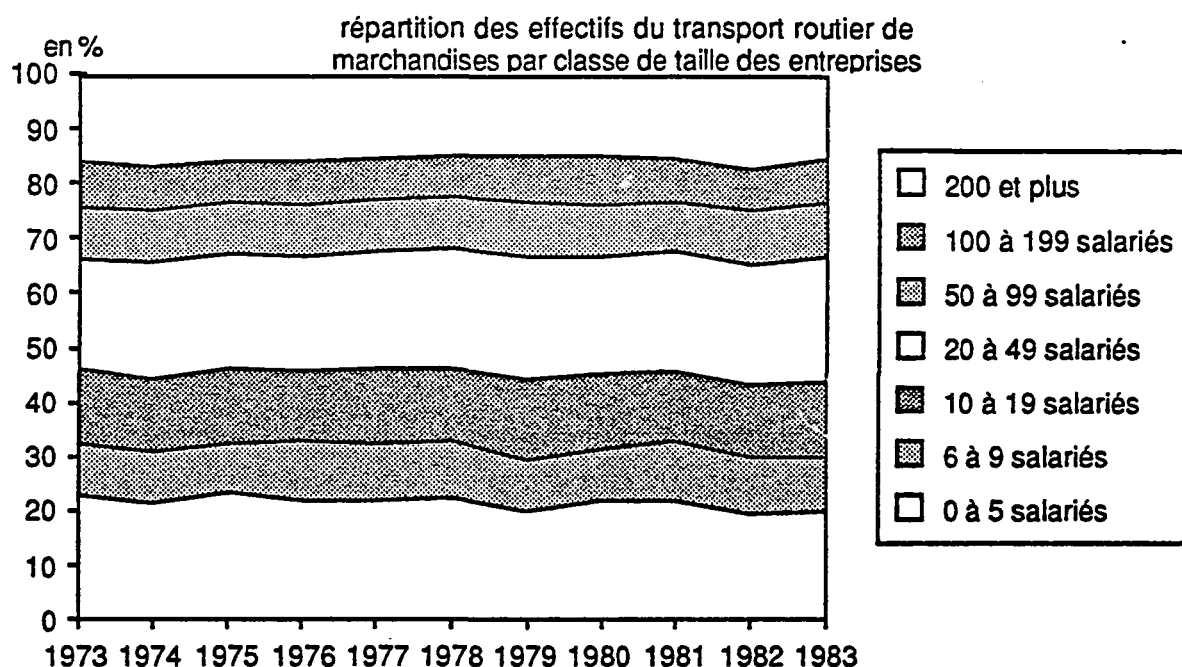
Sur la période 1973-1983, le nombre d'entreprises de transport routier de marchandises et d'auxiliaires s'est accru de manière sensible. Cette augmentation globale recouvre des tendances assez différentes en fonction de l'activité ou de la taille des entreprises.

Si cette augmentation est aussi nette chez les transporteurs (+13%) que chez les auxiliaires (+11%), cela se traduit par des phénomènes très différents en terme d'effectifs. En effet, si les transporteurs ont vu leurs effectifs croître régulièrement (+17%), les effectifs employés chez les auxiliaires ont nettement baissé (-10%). Si cette baisse semble surtout liée à une modification du champ de l'enquête en 1981, on ne peut pas mettre en évidence une croissance des effectifs aussi nette que chez les transporteurs de part et d'autre du point de rupture.



Ces évolutions différentes sont confirmées par l'étude de la structure du secteur et de son évolution, par taille d'entreprise. Chez les auxiliaires, le nombre d'entreprises de plus de 20 salariés est très stable sur toute la période et l'augmentation du nombre d'entreprises est surtout due à la création de petites entreprises. Par ailleurs, on constate chez les plus grands auxiliaires (+ de 200 salariés) une diminution assez nette de l'effectif moyen (765 employés en 73 et 615 en 83). Chez les transporteurs, on constate une stabilité du nombre d'entreprises de plus de 100 salariés, mais, à l'inverse des auxiliaires, leur effectif moyen augmente sensiblement au cours de la période (421 employés en 73 pour les seules entreprises de plus de 200 salariés et 488 en 83). Les plus grandes entreprises se sont donc développées. L'essentiel de l'augmentation du nombre d'entreprises est du aux entreprises moyennes, toutes les classes de 6 à 100 salariés progressant sensiblement. Le nombre des petites entreprises (moins de 6 salariés) augmente

aussi sur l'ensemble de la période, mais avec une plus faible ampleur et surtout cette progression est irrégulière. Il n'est cependant pas possible d'expliquer directement ces évolutions par l'environnement économique du secteur. On a vu, en effet, que des raisons statistiques peuvent aussi perturber les données sur ces petites entreprises.

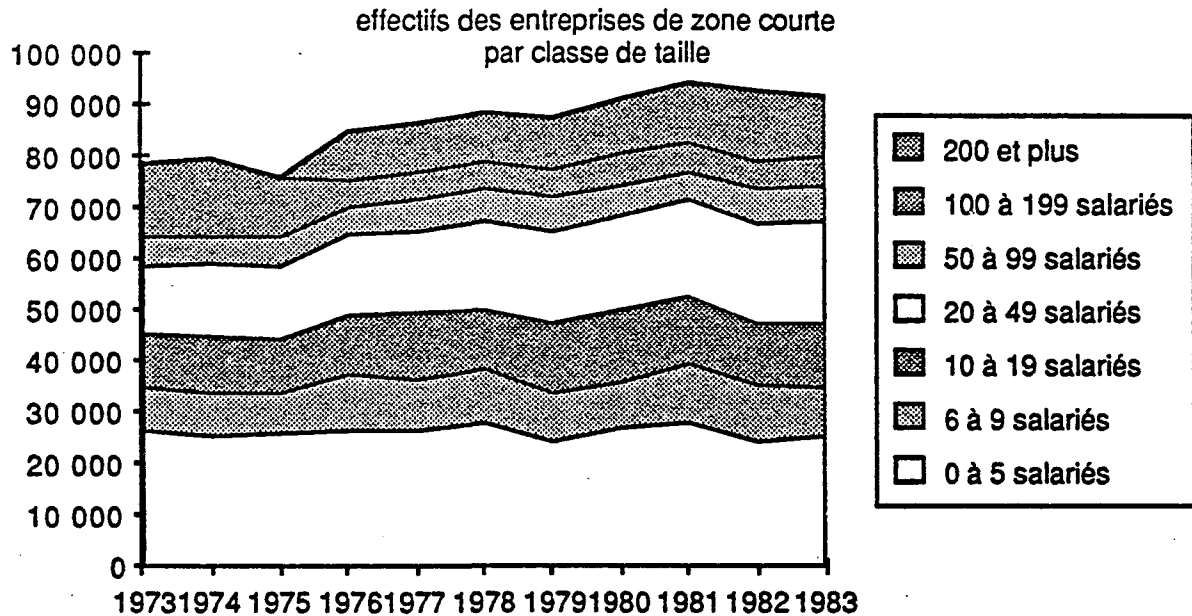


Si l'on descend au niveau des sous-secteurs, on constate là encore des évolutions très différentes. Si le nombre d'entreprises augmente sensiblement dans la location et le déménagement, cela ne se traduit pas dans les effectifs employés ; par ailleurs ce développement est concentré au début de la période, et pour la location, le nombre d'entreprises et les effectifs chutent sensiblement en 1981 pour se stabiliser ensuite. Il faut voir là les conséquences de la volonté clairement exprimée en 1981 de diminuer le recours à la location par la distribution de licences zone longue en remplacement de licences de location. On constate d'ailleurs à cette époque un fort développement du secteur zone longue, qui pourrait bien être la traduction d'un glissement d'un ensemble d'entreprises d'un sous-secteur vers l'autre.

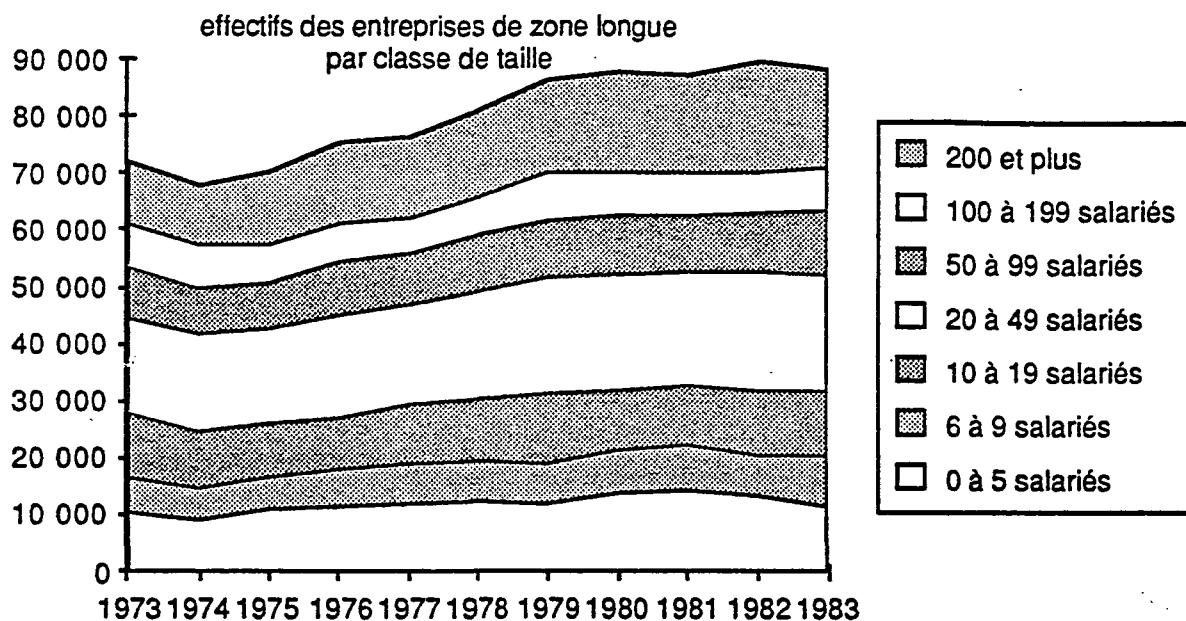
Sur l'ensemble de la période, les secteurs "zone longue" et "zone courte", qui représentent la majeure partie des entreprises subissent aussi des évolutions différentes. En nombre d'entreprises, le sous-secteur zone longue se développe fortement alors que la zone courte stagne. Cependant, en terme d'effectifs, ces deux secteurs progressent sensiblement au même rythme et on assiste, en effet, en zone courte, à une diminution du nombre de petites entreprises (- de 6 salariés) qui équilibre la progression des entreprises moyennes.

En zone longue, le nombre d'entreprises progresse dans toutes les catégories de taille. On assiste ainsi à une forte augmentation du nombre des petites entreprises (- de 6 salariés). C'est de loin le secteur le plus porteur sur cette période et cela se recoupe parfaitement avec l'analyse de l'évolution des trafics pour lesquels nous avons constaté un allongement des parcours moyens et une augmentation du trafic international.

Enfin il faut noter que les politiques des transports n'ont pas été sans impacts importants sur la structure du secteur. On l'a déjà remarqué pour la location. Pour les zones courte et longue, il faut rappeler la suppression des licences de zone courte en 79 et les distributions d'importants contingents de licences en 79 et 80 (deux fois 3.250). Pour la zone courte, la simultanéité de cette mesure avec l'enquête de "balayage" de l'INSEE rend toute interprétation délicate. On constate cependant qu'après 79 le développement des grandes entreprises a pris nettement le relais des petites.



Pour la zone longue, les distributions de licences correspondent à un très fort développement des entreprises entre 79 et 81, tant en nombre qu'en effectifs, alors que les trafics sont à la baisse pendant cette période. A partir de 81, la situation se stabilise et les effectifs des petites entreprises ont même tendance à baisser, au profit des entreprises moyennes. Il faut rappeler que cela peut s'expliquer par le changement de catégories de petites entreprises qui embauchent et quittent donc la classe 0 à 5 salariés pour aller grossir les tranches supérieures.



Il est important pour conclure sur ce point de noter que, si sur le long terme, les modifications de structure de la demande n'est pas sans effet sur la structure du secteur (zone longue/zone courte, par exemple), sur le court terme, l'impact de modification du cadre réglementaire aura plus d'effets que l'évolution de la demande.

Par ailleurs, pour ce qui concerne notre hypothèse de concentration du secteur, il est manifeste que le nombre d'entreprises n'a pas diminué, mais on a vu que ce n'est pas incompatible avec une concentration du capital au niveau de groupes d'entreprises. En terme d'effectifs, ce phénomène de concentration apparaît cependant déjà : Les effectifs se concentrant de plus en plus dans les entreprises les plus grandes.

Si l'on excepte les auxiliaires dont les séries de données sont très perturbées en 1981, pour des raisons essentiellement statistiques, on assiste à une augmentation sensible de la taille des entreprises. Les entreprises les plus grandes se développent, le nombre d'entreprises moyennes progresse plus vite que les petites. Dans le temps, on constate que ces phénomènes ont subi une nette accélération entre 79 et 81. Cette période est marquée à la fois par le second choc pétrolier et par une politique de libéralisation des transports. Il est difficile de décèler laquelle de ces deux causes a eu le plus d'impact. On peut juste noter que le premier choc pétrolier en 74/75 n'avait pas autant touché la structure de la profession. Mais il faut rappeler qu'après une brusque chute des trafics, en 75, le plan de relance de 76 avait alors pu faire croire à la fin de la crise. La période 78/81 marqua beaucoup plus profondément les structures de l'ensemble de l'économie. La mise en place du plan de rigueur en 83 semble, au contraire, avoir affecté les grandes entreprises. Mais un constat sur une seule année n'est que difficilement interprétable, d'autant que l'on constate des changements de secteurs entre Transports et Auxiliaires, la baisse des effectifs des grandes entreprises de transports (- 4 500 employés dans les entreprises de plus de 100 salariés) étant en partie compensée par la hausse dans le secteur des auxiliaires (+ 2 500).

V-2. - L'activité des entreprises.

L'analyse de l'évolution de l'activité des entreprises du secteur au cours de la période 73-83 fait d'abord apparaître un développement de l'activité de ce secteur, tant en terme de chiffre d'affaires que de valeur ajoutée, plus rapide que pour l'ensemble de l'économie.

Le ratio recettes du secteur/PIB progresse de 15 % pour l'ensemble des auxiliaires, de 26 % pour la collecte de fret, de 16 % pour l'ensemble du transport routier. Quant au ratio Valeur Ajoutée/PIB, il progresse de 14 % tant pour les transporteurs que pour la collecte de fret. Pour l'ensemble des auxiliaires, il ne progresse que de 4 %, mais il est fortement affecté par la modification du champ du secteur manutention en 1981.

Cette évolution n'est pas sans étonner, quand on rappelle l'évolution du trafic. Celui-ci a en effet diminué en t/km pour l'ensemble des modes, mais aussi pour le transport routier pendant cette période. Il faut aussi noter que les investissements dans ce secteur ont très nettement diminué tout au long de la période. L'hypothèse d'une modification du type de prestations fournies et permettant une meilleure valorisation apparaît comme la seule explication probable.

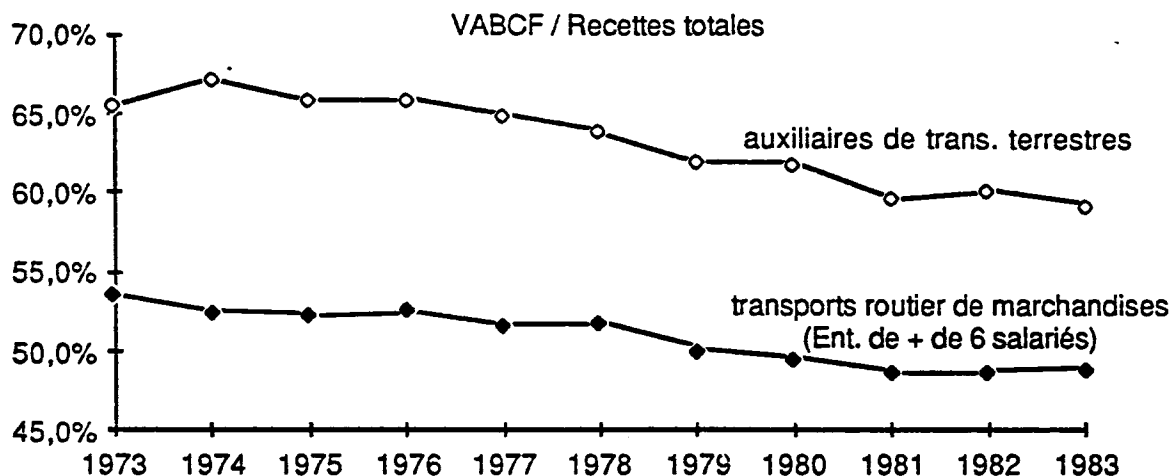
Cette première approche laisse apparaître une évolution assez semblable de la part des auxiliaires et des transporteurs, mais c'est faire abstraction d'évolutions différentes en terme de structure de ces deux secteurs. En analysant l'évolution de l'activité par personne occupée, on constate des comportements très différents de ces deux secteurs d'activité. Si dans le transport routier, la valeur ajoutée par personne occupée progresse de 16 % sur la période (en francs constants) avec des différences assez faibles entre les sous-secteurs (de + 13 % en déménagement à + 21 % en zone courte), pour la collecte de fret, ce même ratio progresse de 38 % en dix ans. Les gains de productivité ont donc été beaucoup plus importants dans ce secteur que chez les transporteurs, pour lesquels l'équation traditionnelle : 1 camion = 1 chauffeur, rend plus difficile des gains de productivité du travail.

L'analyse de l'évolution de la structure du compte d'exploitation des entreprises permet de mieux cerner des éventuelles modifications de type d'activité des entreprises.

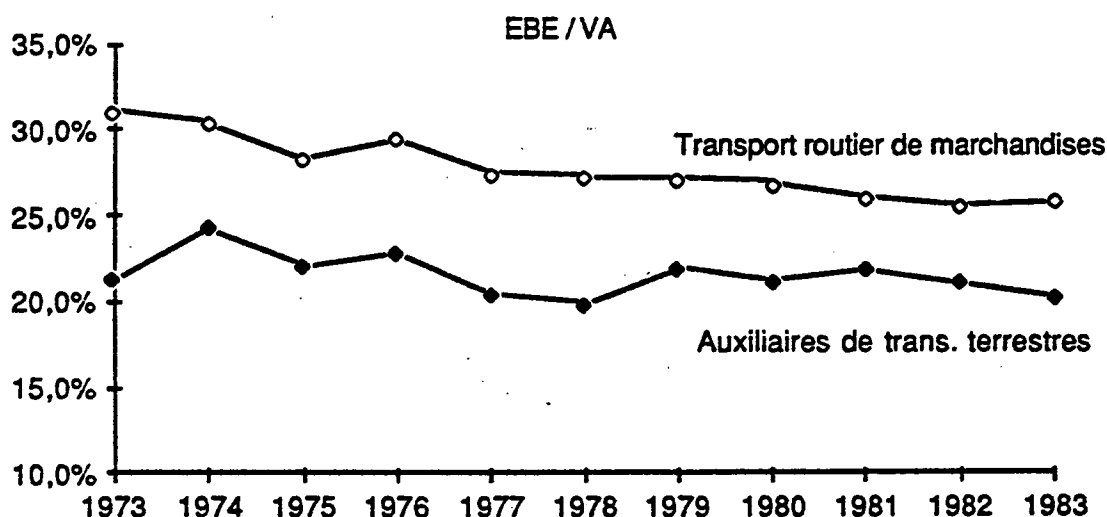
Le premier ratio que l'on peut utiliser est la répartition Valeur Ajoutée/Chiffre d'Affaires. Ce ratio diminue pour l'ensemble des entreprises du secteur. Il passe de 66 % à 59 % chez les auxiliaires et de 54 % à 49 % pour les transporteurs. La part des consommations intermédiaires reste donc plus élevée chez ces derniers. La diminution de ce ratio peut avoir deux causes, la première est une modification de l'organisation du travail de l'entreprise : augmentation des recours aux travaux extérieurs comme l'entretien-réparation (rappelons que nous travaillons sur des chiffres d'affaires nets de sous-traitance) ou encore sur une augmentation relative du prix des consommations intermédiaires.

Dans ce cas, on se rend compte, très nettement chez les transporteurs, que ce ratio chute par à-coups en 74 et en 79-80, c'est-à-dire au moment des fortes

augmentations du gaz-oil. Il s'agit donc bien dans ce cas d'un renchérissement du prix d'achat des matières consommables sans qu'il y ait de modification structurelle.

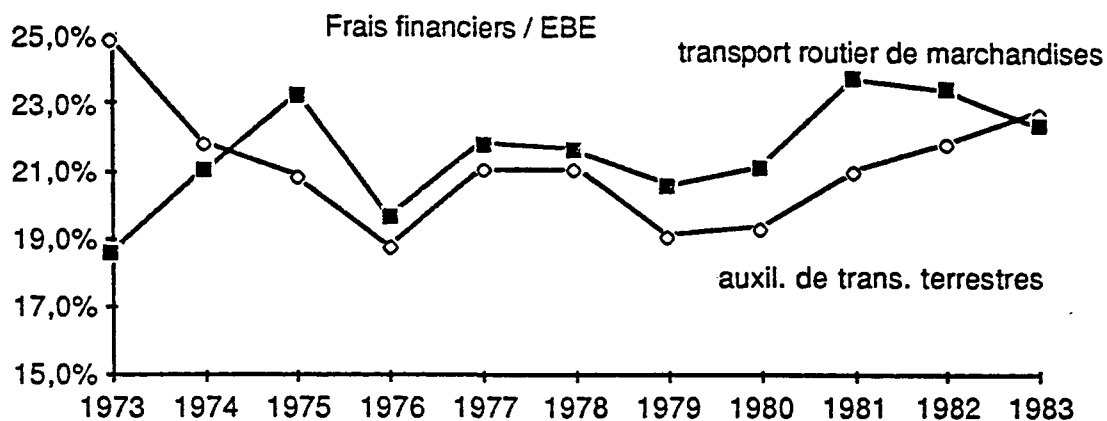


La répartition de cette valeur ajoutée entre frais de personnel et excédent brut d'exploitation (EBE) fait apparaître des évolutions différentes. Cette répartition ne varie que très peu chez les auxiliaires, alors que la part des frais de personnel progresse de 5 points chez les transporteurs (de 69 à 74 %). Il faut alors se garder de toute conclusion hâtive car la progression d'un ratio peut signifier une hausse de son numérateur ou une baisse de son dénominateur. L'analyse plus approfondie des données montre que la rémunération par personne a progressé beaucoup plus vite chez les auxiliaires que chez les transporteurs. Cette augmentation de la part des frais de personnel s'explique donc par une forte dégradation de l'EBE alors que chez les auxiliaires l'augmentation de la productivité a permis de préserver le taux de marge des entreprises

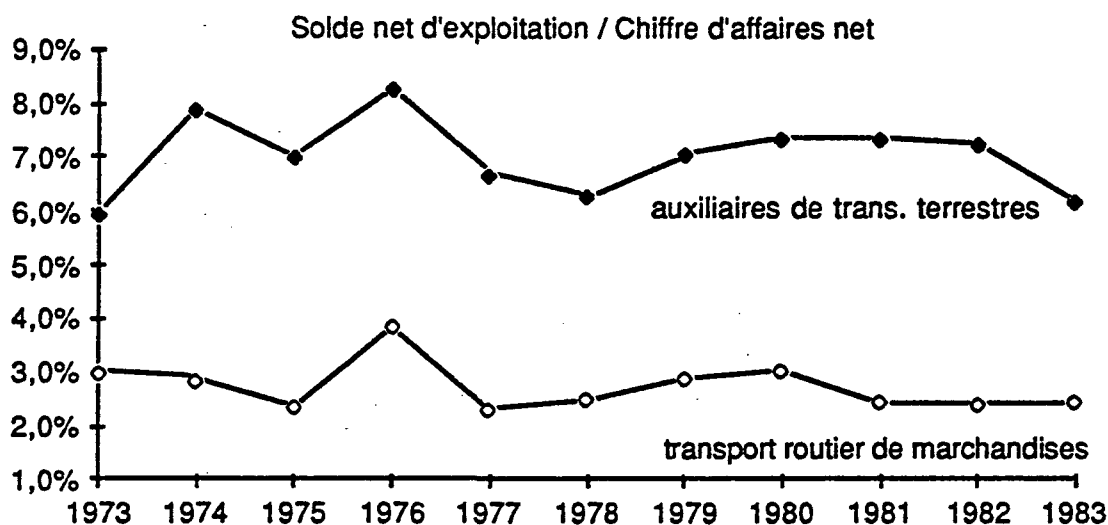


Cette diminution de l'EBE chez les transporteurs est d'autant plus inquiétante qu'une part croissante de l'EBE est consacrée à couvrir des frais financiers. L'augmentation des taux d'intérêts pendant cette période a fortement touché un

secteur qui a traditionnellement un fort taux d'investissement.



Malgré une forte diminution des investissements, les entreprises de transport routier de marchandises ont vu décroître leur rentabilité alors que les auxiliaires, en continuant à investir de manière plus soutenue, ont pu, durant cette période, stabiliser la leur.



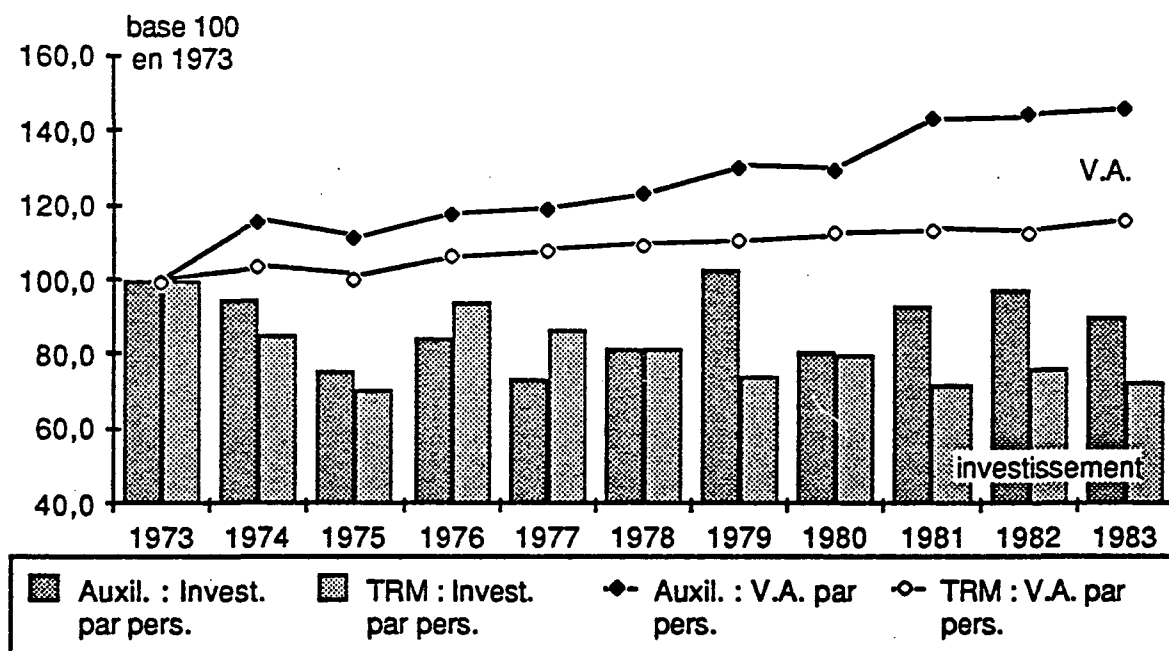
Il faut noter la valeur particulièrement élevée du ratio "solde net/chiffre d'affaires" en 1976. Cela correspond au plan de relance par l'investissement qui s'était traduit par des facilités fiscales. Il faut aussi y voir la traduction de la très forte chute des investissements l'année précédente et ses conséquences cette année là sur les provisions pour amortissements.

V-3. - Les investissements des entreprises.

L'évolution de l'investissement des entreprises est sans doute une des caractéristiques les plus remarquables de ce secteur pendant cette période. Tout d'abord, alors que l'activité croît plus vite que l'ensemble de l'économie, la part des investissements du secteur va en diminuant face aux investissements totaux.

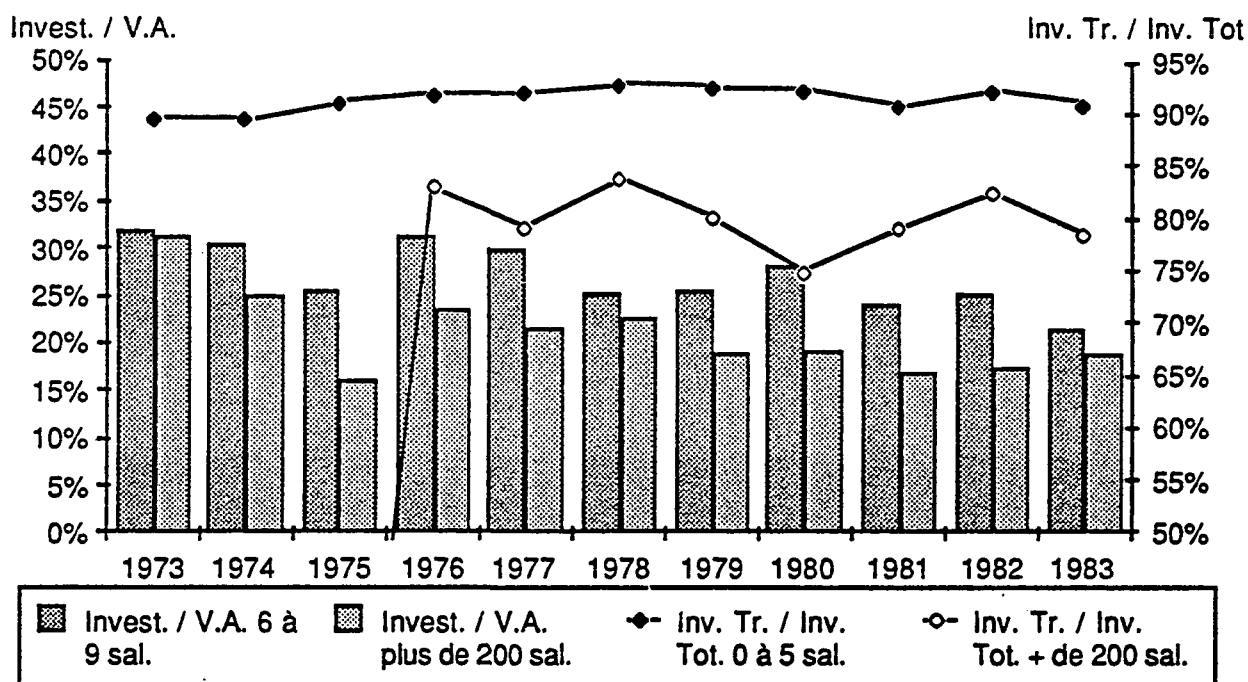
Si l'on considère les investissements par personne occupée, ratio qui augmente dans la plupart des branches industrielles compte tenu d'une politique actuelle de substitution du travail par du capital, on constate que le transport, industrie de

main-d'oeuvre, renforce cette spécificité et que l'investissement par personne occupée décroît. Cette tendance à la baisse n'est pas contestable chez les auxiliaires mais elle est soumise à de fortes fluctuations, alors que chez les transporteurs ce phénomène est plus régulier et d'une ampleur plus importante (- 27 % entre 73 et 83).



La diminution du ratio investissement/dotation aux amortissements démontre que, partant d'une période où l'on développait l'outil de production, on en arrive à une situation où on ne fait que le remplacer.

Cette diminution de l'investissement se double d'une modification du type d'investissements réalisés. Hormis pour le sous-secteur de la location, qui continue à investir pour plus de 90 % en matériel de transport, les autres sous-secteurs ont tous diminué la part de leurs investissements en matériel de transport. On pourrait, certes, avancer l'hypothèse d'une diminution relative des prix des véhicules mais un examen plus approfondi pousse plutôt à considérer une modification de la structure des investissements liée à un changement d'activité. En effet, l'étude des investissements par taille d'entreprises montre que cette part consacrée au matériel de transport s'est maintenue pour les petites entreprises alors qu'elle diminue pour les plus grandes. Ce phénomène est largement confirmé si l'on étudie la part de la valeur ajoutée consacrée aux investissements. Là encore, les petites entreprises ont nettement moins ralenti leurs investissements que les grandes entreprises.



On voit ainsi apparaître, au travers de la politique d'investissement, la modification du fonctionnement du marché et des relations inter-entreprises qui a été évoquée au chapitre précédent. La répartition du travail entre de grosses entreprises qui organisent le transport et en confie la réalisation à de petits tractionnaires est ici confirmée.

L'étude approfondie des comptes d'exploitation fait alors apparaître que, partant de situation assez proche en fonction de leur taille, en ce qui concerne la part de l'excédent d'exploitation consacrée aux frais financiers, les petites entreprises, investissant relativement plus, moins bien capitalisées, empruntant dans de moins bonnes conditions, vont être beaucoup plus touchées que les grandes entreprises par le renchérissement du loyer de l'argent. Le ratio "frais financiers/EBE" évolue en effet de 16,2% à 22,1% pour les entreprises ayant de 6 à 9 salariés entre 73 et 83 alors qu'il ne progresse que de 18,9% à 19,6% pour les entreprises de plus de 200 salariés.

V-4. - La diversification.

Cette modification de la répartition des investissements entre matériel de transport et autres investissements est confirmée par l'évolution de la répartition des effectifs entre personnel roulant et personnel sédentaire. Il y a donc là un double critère de modification manifeste du type d'activité des entreprises. Cependant, l'évolution du chiffre d'affaires entre recettes de transport et autres recettes ne subit aucune modification notable sur cette période pour les entreprises de transport (94 % - 95 % sur toute la période) et ne diminue que très faiblement chez les auxiliaires en passant de 90 % à 88 % d'une manière assez régulière.

Rec. Trans. / Rec. Tot.	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
T.R.M.	95%	94%	95%	94%	93%	94%	94%	94%	94%	94%	94%
Auxil.	90%	90%	90%	89%	89%	89%	89%	87%	88%	87%	88%

On ne peut donc pas parler d'une réelle diversification des entreprises du secteur, d'autant plus que nous ne raisonnons pas à échantillon constant et que cette diversification apparente peut être le reflet de l'entrée dans le champ de l'enquête d'entreprises qui augmentent leur part d'activité dans le transport (cf l'exemple de la SCAC et des Auxiliaires maritimes).

En revanche, l'analyse de la répartition des recettes par sous-secteurs (ex : recettes en zone longue des entreprises classées dans le sous-secteur zone longue) fait plutôt apparaître un recentrage des entreprises vers leur sous-secteur de rattachement : en zone longue de 78% à 80 %, en zone courte de 79 % à 82 %, en location de 79 % à 85 %, pour les entreprises de collecte de frêt, la part du transport diminue de 18 % à 16 % pour laisser place à une augmentation des activités d'auxiliaires. Cette évolution est en contradiction complète avec l'évolution constatée de toutes les entreprises étudiées par ailleurs, en effet ces entreprises ayant intégré les préoccupations d'organisation logistique, se doivent de proposer un service complet à leurs clients.

Cependant, ce développement se réalise le plus souvent en terme de groupes et non pas d'entreprises. C'est ainsi que tous les grands transporteurs routiers (ou auxiliaires) ont créé des filiales, souvent contrôlées à 99 % en fonction du "produit transport" proposé.

On notera par exemple MORY avec TNTE en transport-messagerie et Logidis en stockage-distribution, Gefco et Air Gefco quand l'activité aérienne s'est développée, Danzas, SCAC, Prost avec des filiales agences de voyages, Drouin avec des filiales Tourisme, location ou transport, ou encore Aubry avec Garage Meunier et Coing avec Poids Lourds Assistance pour des domaines connexes.

Cet apparent recentrage de l'activité pour les entreprises de chaque sous-secteur est donc l'expression de filialisation des grandes entreprises par secteur d'activité. Dans ce cas, l'Enquête Annuelle d'Entreprise ne permet pas d'apprécier ce phénomène constaté par le biais des études micro économiques. L'ampleur de ce phénomène, apparent pour toutes les grandes entreprises, ne peut laisser penser qu'il s'agit de quelques cas isolés et que la grande part des petites entreprises agit autrement. S'il est probable que des petites entreprises sont restées concentrées sur leur secteur d'activité, le poids des grandes entreprises sur les données du secteur aurait du faire évoluer sensiblement les ratios de diversification. En l'absence de modifications, on ne peut que conclure à une politique continue de filialisation par produit transport qu'il faudrait étudier à partir du fichier des groupes.

VI. - CONCLUSIONS

VI-1. - Les enseignements de l'étude.

L'objet de cette étude était d'apprécier les effets que la crise économique a fait subir aux entreprises du secteur des transports routiers et les stratégies qu'ont développées ces dernières pour continuer leur croissance.

Deux aspects étant plus spécifiquement développés : la concentration du secteur en terme de structure et la diversification de l'activité des entreprises du secteur.

Pour cela, nous nous sommes fondés sur une connaissance générale du secteur et de ses entreprises, issue d'une série d'études monographiques réalisées dans le cadre de l'Observatoire Economique & Statistique des Transports, et sur une étude spécifique, méso-économique, des données statistiques, économiques et financières, du secteur.

Les principaux enseignements sont que :

Pendant les dix années étudiées, l'ensemble d'entreprises constituant les secteurs du transport routier de marchandises et des auxiliaires de transport terrestre, a développé son activité plus rapidement que le reste de l'économie bien qu'évoluant dans un contexte peu favorable (régression générale des trafics et stagnation du trafic routier). Des tentatives d'explications de cet écart d'évolution, par une modification de structure du marché (nature des produits transportés, modifications des distances), réalisés par ailleurs (GIRAULT M. - OEST, LILLE F. - COCHISE), n'ayant apporté que des réponses très incomplètes, c'est bien par une modification de la prestation fournie par ces entreprises que l'on peut analyser ce phénomène.

Ce développement d'activité a subi des évolutions différentes pour chaque sous-secteur.

Les activités d'auxiliaires et de transport de zone longue se développent rapidement en liaison avec l'allongement des distances de transport, l'internationalisation des flux, l'émergence de la logistique et la complexification des chaînes de transport. Le transport de zone courte se développe lui aussi mais la suppression des licences à partir de 1979 renforce très nettement la place des grandes entreprises face aux petites, phénomène moins visible en zone longue où les entreprises moyennes profitent de la plus grande part du développement. Enfin le secteur de la location voit plutôt son activité diminuer depuis 1981.

Ces évolutions différentes de l'activité recouvrent aussi des gains de productivité du travail beaucoup plus importants chez les auxiliaires, ce qui leur permet de stabiliser la répartition rémunération du travail/profit. Les auxiliaires ne diminuent ainsi que faiblement leurs investissements et ils stabilisent leurs résultats nets. Ces possibilités d'investissements correspondent souvent à une substitution capital/travail et à des investissements de modernisation qui améliorent encore les gains de productivité du travail.

A l'inverse, chez les transporteurs, les gains de productivité sont moindres et l'augmentation des prix des consommations intermédiaires met en péril le taux de marge de ces entreprises. Elles diminuent globalement leurs investissements de manière importante.

Mais cette baisse des investissements traduit des comportements différents en fonction de la taille des entreprises. De plus en plus, l'investissement en matériel de transport est effectué par les plus petites entreprises, les plus grandes investissant moins et de manière plus diversifiée.

Cette variation des politiques d'investissement est la traduction d'une modification des relations inter-entreprises où l'organisation du transport et son exécution ont tendance à se séparer.

Cette évolution de l'organisation du secteur éclaire alors d'un jour nouveau la notion de concentration. On peut en effet distinguer trois niveaux : la concentration du contrôle du marché, la concentration du capital et enfin la concentration des entreprises.

Pour le contrôle du marché, le phénomène du tractionnariat, utilisant des effets pervers de la réglementation, a permis ce premier niveau de concentration.

La concentration du capital ne peut être appréciée à partir de données sur des entreprises, il faudrait pour cela se reporter à l'analyse d'un fichier des groupes. En revanche, les études micro-économiques ont nettement mis en évidence ce phénomène sur l'ensemble de la période étudiée. Les grandes entreprises ont toutes eu des politiques de développement externe par rachat d'entreprises, soit pour constituer des réseaux, soit pour étendre leur gamme de produits.

Enfin, on a constaté que la concentration en terme d'entreprises n'avait pas encore débuté sur la période étudiée. Le rachat d'une entreprise de transport est d'abord un rachat de clientèle avant d'être un rachat d'outil de production et l'intégration trop rapide d'entreprises rachetées pourrait provoquer des situations de rejet. Cependant quelques exemples montrent que cette phase est maintenant en cours, d'autant plus qu'elle semble préparer une nouvelle étape de développement au niveau européen.

Le deuxième grand axe de la stratégie des entreprises concerne la diversification de leurs activités. Là encore, l'analyse méso-économique d'un secteur d'entreprise ne permet pas de répondre au problème et ne permet que l'interprétation des évolutions qui ont été décelées dans les études micro-économiques. Seule, dans ce cas, l'étude des groupes d'entreprises, et plus spécifiquement, d'un échantillon constant de groupes, permettra de répondre à ce problème. Pour l'instant, on se limitera donc aux constatations tirées des études micro-économiques d'entreprises.

Il n'y a évidemment eu que peu de modifications de l'activité des plus petites entreprises et l'éventuelle diversification repose sur les plus grandes. Parmi celles-ci, on n'a pas assisté à des politiques de diversification en-dehors du secteur et les entreprises sont restées centrées sur leur "métier". Il faut noter qu'un certain nombre

de grands groupes de transport sont en fait filiales de groupe industriel et n'ont donc pas pour mission de sortir de ce secteur. En revanche, l'apparition de la logistique, le développement différent des sous-secteurs et en particulier la croissance rapide de l'activité des auxiliaires a amené les entreprises à se redéployer sur l'ensemble du secteur et à proposer à leur clientèle une palette complète des services transports. Cependant, les données d'entreprises ne traduisent absolument pas cette réalité et ce redéploiement s'est donc entièrement réalisé par développement externe, soit par rachat d'entreprises, soit par création de filiales, à tel point que les données d'entreprises laissent apparaître un recentrage des unités "entreprises" sur leur activité principale. On a donc assisté sur l'ensemble de la période à un double mouvement de concentration du capital et de redéploiement d'activité interne au secteur. On peut maintenant s'attendre à un vaste mouvement de restructuration de l'ensemble du secteur dans lequel les groupes procéderaient à une concentration technique des entreprises effectuant le même métier mais dans des secteurs géographiques différents.

La trame de la nouvelle structure serait liée au type de production de transport fourni et ces groupes pourront alors entrer dans une nouvelle phase de développement qui sera fondée sur un marché européen des transports, pour lequel les groupes français ne semblent pas désavantagés, à la fois grâce à leur position géographique et grâce à cette structuration du secteur qui est plus avancée qu'on ne le laisse souvent entendre.

VI-2. - Les pistes de recherche.

Cinq grands axes de recherche semblent pouvoir être développés pour approfondir la connaissance de ce secteur du transport routier de marchandises.

Tout d'abord, le problème du compte propre reste une énigme que la connaissance statistique actuelle ne permet pas de résoudre. S'il conviendrait, bien entendu, d'améliorer les outils statistiques en ce domaine, il semble qu'une étude spécifique et approfondie d'un échantillon de grands chargeurs utilisant le compte propre pourrait venir éclairer ce débat. Il conviendrait d'analyser l'ampleur et le développement de ce phénomène mais aussi de détailler son fonctionnement, afin d'apprécier les différences ou les rapprochements avec une entreprise de transport classique. Le compte propre n'est-il pas en fait une étape de la diversification des groupes industriels ou commerciaux qui pourrait déboucher vers la création de nouveaux groupes de transport public?

Un deuxième aspect, abordé dans ce travail, mais qui mérite un approfondissement, est la comparaison des différents fichiers sur les entreprises de transport. Pour cela, un travail de base doit être effectué en remontant jusqu'aux identifications d'entreprises, afin de bien définir le champ de ces différents fichiers. On pourra alors utilement comparer les données sur leur champ commun.

Le troisième axe, d'ailleurs déjà demandé par le Comité National des Transports, est celui d'études de l'évolution d'échantillons constants d'entreprises afin de cerner les évolutions de structure. On a vu en effet, au cours de cette étude, que la modification permanente des entreprises comprises dans le champ de l'enquête

rendait souvent très difficiles les interprétations d'évolution de structure.

Le quatrième thème de travail est l'exploitation spécifique du fichier des groupes de l'INSEE pour le secteur des transports. Pour l'instant, la méconnaissance du contenu précis de ce fichier nous empêche encore d'en apprécier toutes les ressources et sans doute aussi ses limites. Cependant, la quantification des phénomènes de concentration et de diversification passe forcément par une exploitation fine de ce fichier. Les premiers travaux réalisés dans le cadre de la Commission des Comptes Transports de la Nation semblent prometteurs. Il faut maintenant les prolonger.

Enfin, cette étude a encore confirmé que les enseignements tirés d'études micro-économiques d'entreprises étaient souvent nécessaires à l'interprétation d'évolution concernant l'ensemble du secteur. Il convient donc de les prolonger et de les étendre. L'hypothèse d'un marché européen unifié doit en particulier nous inciter à développer ces études sur l'ensemble des entreprises de la CEE. On peut cependant penser qu'un rapprochement avec les services d'études des différents ministères des transports pourra déjà permettre de créer un fonds commun de connaissance qui permettra de mieux saisir les enjeux et les rapports de force dans ce secteur. L'analyse des structures des secteurs des transports de ces différents marchés européens et de leur organisation semble en effet un préalable à une réorganisation réglementaire qui regrouperait l'ensemble des entreprises en un même lieu de concurrence.

BIBLIOGRAPHIE

- BOULLE-BARBIEUX (Chantal). - LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS AVANT ET APRES LA CRISE.** - Paris : SAEI, Ministère de l'équipement, 1979. - 13p.
- BUREAU (Dominique). - ANALYSE STATISTIQUE DESCRIPTIVE DE L'ENQUETE ANNUELLE D'ENTREPRISE DE TRANSPORTS ROUTIERS (1976).** - Paris : Direction de la Prévision, Ministère de l'économie, 1978. - 43p
- BUREAU (Dominique). - ETUDE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DE 1974 à 1976.** - Paris : Direction de la Prévision, Ministère de l'économie, 1979. - 63p. + annexes.
- BUREAU (Dominique). - ETUDE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DE 1974 à 1978.** - Paris : Direction de la Prévision, Ministère de l'économie, 1981. - 45p. + annexes + note de synthèse.
- Centre de productivité des transports. - GUIDE COMPTABLE PROFESSIONNEL DES TRANSPORTS, Tome I et II.** - Paris : Celse, 1984. - 295p. + 113p.
- Centre de productivité des transports. - GUIDE COMPTABLE DES P.M.E. DU TRANSPORT.** - Paris : Celse, 1984. - 94p.
- CHRAYE (Hélène), HARCOUET (Christian). - LES TRANSPORTS DE 1973 A 1983.** - Paris : SAEP, Ministère des transports, 1984. - 49p.
- DARROT (Pierre). - LA CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.** - Economie et statistique, n° 40 et 41, décembre 1972, janvier 1973. - pp 3-14, pp 17-28.
- Enquête Annuelle d'Entreprise, Transport routier de marchandises, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983.** -Paris : SAEI, SAEF, DST, OEST, Ministère des transports, de 1975 à 1985. - 55p. chaque année.
- Enquête Annuelle d'Entreprise, Auxiliaires de transports terrestres, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983.** -Paris : SAEI, SAEF, DST, OEST, Ministère des transports, de 1975 à 1985. - 37p. chaque année.
- Enquête Annuelle d'Entreprise, Auxiliaires de transports maritimes, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983.** -Paris : SAEI, SAEF, DST, OEST, Ministère des transports, de 1975 à 1985. - 42p. chaque année.
- FRYBOURG (Alain). - LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES, Essai de prévision à moyen terme.** - Paris : SAEI, Ministère des transports, 1978. - 110p.
- GIRAULT (Maurice). - INFLUENCE DU CONTINGEMENT ET DE LA TARIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.** - Paris : OEST, Ministère des transports, 1986. - 14p.

GIRAULT (Maurice). - **ANALYSE STATISTIQUE DE LA PRODUCTION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES : évolution structurelle et qualitative ; intérêt d'une nouvelle unité de mesure des trafics.** - Paris : OEST, Ministère des transports, 1986. - 22p.

GRATON (Jean). - **ROUTE DE NUIT.** - Neuilly : Dargaud éditeur, série Michel VAILLANT, 1962. - 64p.

GUIBERT (Noël), SAVY (Michel). - **EVOLUTION STRUCTURELLE ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.** - Paris : DAEFA, Ministère des transports, 1984. - exposé à la Convention nationale du transport, Paris le 11 janvier 84 - 19p.

HANROT (Pierre). - **LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES, SPECIFICITE DU SECTEUR ET EVOLUTION.** - Paris : SEDES/DTT, Ministère des transports, 1985. - 100p.

JANNIN (Pierre). - **LES 30 RATIOS DU TRANSPORTEUR.** - Paris : Celse, 1986. - 172p.

KOM (David). - **ESQUISSE D'ANALYSE STRUCTURELLE ET DE L'EVOLUTION DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES.** - Paris : OEST, Ministère des transports, 1986. - 76p.

LILLE (François). - **LA PRODUCTIVITE DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.** - Paris : COCHISE/OEST, Ministère des transports, 1985.

NORADOUNGUIAN (Georges). - **STRUCTURES ET ACTIVITE DES TRANSPORTS ROUTIERS (1965) ET MARITIMES (1967).** - INSEE, collection Entreprises, n°4, décembre 1969. - pp 1-93.

NORADOUNGUIAN (Georges). - **STRUCTURE ET ACTIVITE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER EN 1967.** - INSEE, collection Entreprises, n°5, septembre 1970. - pp 1-101.

NORADOUNGUIAN (Georges). - **LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER EN 1969.** - INSEE, collection Entreprises, n°20, juin 1973. - pp 1-142.

QUINET (Emile). - **LES ENTREPRISES ET LE TRANSPORT.** - Paris : Presse de l'ENPC, 1985. - 197p.

REYNAUD (Christian), SELOSSE (Pierre). - **LES COOPERATIVES DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES.** - Paris : La revue de L'ECONOMIE SOCIALE, n°3, janvier-mars 1985. - pp 135-150

REYNAUD (Christian). - **OBSERVATIONS ET PERSPECTIVES DU MARCHE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.** - Paris : OEST, Ministère des transports, 1986. - exposé à la 3^e Semaine nationale du transport, Paris le 7 janvier 86 - 29p.

- SALINI (Patrice). - ANALYSE DE L'ENQUETE ANNUELLE D'ENTREPRISE (TRANSPORT) POUR 1977.** - Paris : SAE, Ministère des transports, 1980. - 18p.
- SALINI (Patrice). - LA NAISSANCE DE LA POLITIQUE DE COORDINATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES : DES LECONS POUR LE PRESENT ?** - Paris : Revue Transports, n° 255, Août-septembre 1980.
- SALINI (Patrice). - L'INTERVENTION REGLEMENTAIRE DE L'ETAT DANS L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES DEPUIS LA GUERRE.** - Paris : Revue Transports, n° 256, Octobre 1980.
- SALINI (Patrice). - LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES : UNE CARICATURE DE L'ECONOMIE** - Paris : Revue Transports, n° 261, Mars 1981.
- SALINI (Patrice). - GLOSES SUR LA DEREGULATION DES TRANSPORTS ET AUTRES CONSIDERATIONS SUR L'ECONOMIE.** - Paris : Revue Transports, n° 264, Juillet-Août 1981.
- SAVY (Michel). - Y-A-T-IL SURCAPACITE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES?** - Paris : Revue Transports, n°317, septembre 1986. - pp 405 - 410
- SAVY (Michel). - SITUATION ECONOMIQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.** - Paris : DAEFA, Ministère des transports, 1983. - 7p.
- SELOSSE (Pierre). - TRANSPORTEUR ROUTIER, DES CONTRADICTIONS.** - Techniques et Politiques d'Equipement, n°70, décembre 1984. - pp 9-11.
- SERMAGE (Robert), GLACET (Marie-France). - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN 1966 ET 1967.** - INSEE, collection Entreprises, n°3, août 1969. - pp 5-32.
- THOLLON POMMEROL (Vincent). - LES GROUPES PUBLICS ET PRIVES.** - Economie et statistique, n° 147, sept 1982. - pp 3 à 19.
- Transport-Etudes-Recherches. - LES GRANDES ENTREPRISES FRANCAISES DE TRANSPORT.** - Paris : TER/SAEP, Ministère des transports, 1983. - 400p.
- Transport-Etudes-Recherches. - LES COOPERATIVES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES.** - Paris : TER/OEST, Ministère des transports, à paraître. - 250p.
- VIZZAVONA (Patrice). - GESTION FINANCIERE, analyse statique, analyse dynamique, évaluation des entreprises.** - Paris : Librairies techniques, 3^e édition. - 623p.

ANNEXES

Auxiliaires de transports terrestres	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nombre total d'entreprises du secteur	993	836	878	869	916	953	1 097	1 109	1 038	1 046	1 104
effectif permanent total, salarié et non salarié	62 480	65 506	66 554	65 798	62 537	62 035	64 718	66 104	56 905	55 780	58 315
frais de personnel (en MF)	2 028,8	2 541,0	2 869,2	3 261,5	3 513,2	3 946,0	4 697,5	5 390,4	5 667,1	6 349,7	7 447,1
recettes nettes des activités de transp. et d'auxil. (en MF)	3 549,3	4 497,2	5 018,4	5 699,0	6 021,6	6 902,0	8 664,0	9 640,5	10 699,3	11 697,3	13 843,3
total des recettes nettes (transp., auxil. et autre) (en MF)	3 931,6	4 987,4	5 586,2	6 410,0	6 795,6	7 711,9	9 714,5	11 038,0	12 171,5	13 369,9	15 746,9
recettes par personne occupée (en kF)	61,0	76,1	83,9	97,4	108,7	124,3	150,1	167,0	213,9	239,7	270,0
recettes transp. / recettes totales	90%	90%	90%	89%	89%	89%	89%	87%	88%	87%	88%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	356,0	378,8	346,3	416,7	376,3	452,5	654,8	585,8	647,8	747,1	792,2
Invest. par personne (en kF)	5,5	5,8	5,2	6,3	6,0	7,3	10,1	8,9	11,4	13,4	13,6
dont investissement en matériel de transport	153,2	164,5	160,4	246,1	198,6	227,4	342,5	270,6	269,4	282,4	351,1
invest.trans. / invest. total	43,0%	43,4%	46,3%	59,1%	52,8%	50,3%	52,3%	46,2%	41,6%	37,8%	44,3%
Valeur Ajoutée (en MF)	2 578,9	3 356,7	3 681,2	4 230,5	4 414,8	4 928,3	6 020,7	6 836,7	7 253,9	8 051,8	9 330,5
V. A. par personne (en kF)	40,0	51,2	55,3	64,3	70,6	79,4	93,0	103,4	127,5	144,3	160,0
Solde net d'exploitation (en MF)	233,9	393,4	391,3	529,7	456,0	483,9	684,7	811,2	896,2	971,0	975,8
VABCF / Recettes totales	65,6%	67,3%	65,9%	66,0%	65,0%	63,9%	62,0%	61,9%	59,6%	60,2%	59,3%
Solde net d'exploitation / Recettes totales	5,9%	7,9%	7,0%	8,3%	6,7%	6,3%	7,0%	7,3%	7,4%	7,3%	6,2%
frais de personnel / VABCF	78,7%	75,7%	77,9%	77,1%	79,6%	80,1%	78,0%	78,8%	78,1%	78,9%	79,8%
EBE / VABCF	21,3%	24,3%	22,1%	22,9%	20,4%	19,9%	22,0%	21,2%	21,9%	21,1%	20,2%
frais financiers / VABCF	5,3%	5,3%	4,6%	4,3%	4,3%	4,2%	4,2%	4,1%	4,6%	4,6%	4,6%
PBCAI / VABCF	17,4%	20,5%	19,1%	20,1%	18,0%	17,6%	19,4%	19,0%	20,2%	19,4%	18,4%
frais financiers / EBE	24,9%	21,8%	20,8%	18,8%	21,1%	21,1%	19,1%	19,3%	21,0%	21,8%	22,8%
dotation aux amortissements / VABCF	7,0%	6,7%	6,3%	5,9%	6,0%	6,3%	6,7%	5,8%	5,8%	5,7%	6,0%
investissement / VABCF	13,8%	11,3%	9,4%	9,8%	8,5%	9,2%	10,9%	8,6%	8,9%	9,3%	8,5%
investissement / dotation aux amortissements	197,1%	168,7%	149,2%	166,1%	141,7%	146,0%	162,7%	148,3%	153,4%	163,2%	141,7%
Recettes totales / P.I.B.	0,40%	0,44%	0,44%	0,44%	0,41%	0,41%	0,45%	0,46%	0,45%	0,43%	0,46%
Valeur ajoutée / P.I.B.	0,26%	0,30%	0,29%	0,29%	0,27%	0,26%	0,28%	0,28%	0,27%	0,26%	0,27%
investissements / FBCF	0,13%	0,12%	0,10%	0,11%	0,09%	0,10%	0,12%	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	113,1	110,6	117,0	120,3	126,1	138,1	137,2	157,9	157,7	162,4
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	116,1	111,1	117,8	119,2	122,9	130,5	129,6	143,5	144,9	146,7
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	94,9	75,7	84,1	73,6	81,8	102,9	80,5	92,9	97,4	90,3

collecte de fret terrestre et fluvial	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nombre total d'entreprises du secteur	858	730	772	751	803	838	956	961	919	926	976
effectif permanent total, salarié et non salarié	50 484	52 627	53 289	51 953	50 135	49 644	51 234	52 488	50 393	49 357	52 309
frais de personnel (en MF)	1 692,4	2 155,4	2 407,7	2 692,5	2 968,7	3 332,5	3 941,9	4 546,8	5 085,5	5 685,9	6 724,3
recettes nettes des activités de transp. et d'auxil. (en MF)	3 161,1	4 030,6	4 478,5	5 012,8	5 401,1	6 195,0	7 741,8	8 640,0	9 833,2	10 718,4	12 783,5
total des recettes nettes (transp., auxil. et autre) (en MF)	3 427,7	4 387,9	4 897,4	5 537,3	5 985,1	6 799,8	8 560,3	9 749,6	11 184,6	12 280,0	14 554,2
recettes par personne occupée (en kF)	67,9	83,4	91,9	106,6	119,4	137,0	167,1	185,7	221,9	248,8	278,2
recettes transp. / recettes totales	92%	92%	91%	91%	90%	91%	90%	89%	88%	87%	88%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	311,1	314,6	308,7	380,0	380,0	409,5	595,8	517,3	574,4	685,7	719,8
Invest. par personne (en kF)	6,2	6,0	5,8	7,3	7,6	8,2	11,6	9,9	11,4	13,9	13,8
dont investissement en matériel de transport											
invest.trans. / invest. total											
Valeur Ajoutée (en MF)	2 183,8	2 897,4	3 147,4	3 580,5	3 801,4	4 227,3	5 154,7	5 880,4	6 585,1	7 291,4	8 504,5
V. A. par personne (en kF)	43,3	55,1	59,1	68,9	75,8	85,2	100,6	112,0	130,7	147,7	162,6
Solde net d'exploitation (en MF)	200,2	359,5	668,7	488,1	429,9	443,6	634,5	750,1	866,5	942,1	939,3
VABCF / Recettes totales	63,7%	66,0%	64,3%	64,7%	63,5%	62,2%	60,2%	60,3%	58,9%	59,4%	58,4%
Solde net d'exploitation / Recettes totales	5,8%	8,2%	13,7%	8,8%	7,2%	6,5%	7,4%	7,7%	7,7%	7,7%	6,5%
frais de personnel / VABCF	77,5%	74,4%	76,5%	75,2%	78,1%	78,8%	76,5%	77,3%	77,2%	78,0%	79,1%
EBE / VABCF	22,5%	25,6%	23,5%	24,8%	21,9%	21,2%	23,5%	22,7%	22,8%	22,0%	20,9%
frais financiers / VABCF	5,9%	5,7%	5,0%	4,6%	4,7%	4,6%	4,5%	4,5%	4,8%	4,8%	4,8%
PBCAI / VABCF	18,1%	21,5%	20,4%	21,8%	19,3%	18,7%	20,8%	20,3%	21,2%	20,3%	19,1%
dotation aux amortissements / VABCF	7,4%	6,9%	6,4%	6,2%	6,1%	6,5%	7,0%	6,0%	5,7%	5,7%	6,0%
investissement / VABCF	14,2%	10,9%	9,8%	10,6%	8,6%	9,7%	11,6%	8,8%	8,7%	9,4%	8,5%
investissement / dotation aux amortissements	192%	158%	153%	171%	141%	149%	166%	147%	153%	165%	142%
Recettes totales / P.I.B.	0,34%	0,39%	0,38%	0,38%	0,36%	0,36%	0,40%	0,40%	0,41%	0,40%	0,43%
Valeur ajoutée / P.I.B.	0,22%	0,26%	0,25%	0,24%	0,23%	0,23%	0,24%	0,24%	0,24%	0,24%	0,25%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	111,3	108,8	115,0	118,8	124,9	138,1	137,2	147,2	147,1	150,3
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	115,3	109,7	116,7	118,4	121,8	130,5	129,8	136,0	137,1	137,9
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	87,9	75,6	87,0	83,1	82,9	106,0	80,2	83,3	90,5	81,9

manutention terrestre et fluviale	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nombre total d'entreprises du secteur	135	106	106	118	113	115	141	148	119	120	128
effectif permanent total, salarié et non salarié	13 996	12 879	13 265	13 845	12 402	12 391	13 484	13 616	6 512	6 423	6 006
frais de personnel (en MF)	336,4	385,6	461,5	569,0	544,5	613,5	755,6	843,6	581,6	663,8	722,8
recettes nettes des activités de transp. et d'auxil. (en MF)	388,2	466,6	539,9	686,2	620,5	707,0	922,2	1 000,5	866,1	978,9	1 059,8
total des recettes nettes (transp., auxil. et autre) (en MF)	503,9	599,5	688,8	872,7	810,5	912,1	1 154,2	1 288,4	986,9	1 089,9	1 192,7
recettes par personne occupée (en kF)	36,0	46,5	51,9	63,0	65,4	73,6	85,6	94,6	151,6	169,7	198,6
recettes transp. / recettes totales	77%	78%	78%	79%	77%	78%	80%	78%	88%	90%	89%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	44,9	64,2	37,6	36,7	50,0	43,0	59,0	67,5	73,4	61,4	72,4
Invest. par personne (en kF)	3,2	5,0	2,8	2,7	4,0	3,5	4,4	5,0	11,3	9,6	12,1
dont investissement en matériel de transport											
invest.trans. / invest. total											
Valeur Ajoutée (en MF)	395,1	459,3	533,8	650,0	613,4	701,0	866,0	956,3	668,8	760,4	826,0
V. A. par personne (en kF)	28,2	35,7	40,2	46,9	49,5	56,6	64,2	70,2	102,7	118,4	137,5
Solde net d'exploitation (en MF)	33,6	33,9	24,2	41,6	26,1	40,3	50,2	61,3	29,7	28,9	36,5
VABCF / Recettes totales	78,4%	76,6%	77,5%	74,5%	75,7%	76,9%	75,0%	74,2%	67,8%	69,8%	69,3%
Solde net d'exploitation / Recettes totales	6,7%	5,7%	3,5%	4,8%	3,2%	4,4%	4,3%	4,8%	3,0%	2,7%	3,1%
frais de personnel / VABCF	85,2%	84,0%	86,5%	87,5%	88,8%	87,5%	87,3%	88,2%	87,0%	87,3%	87,5%
EBE / VABCF	14,8%	16,0%	13,5%	12,5%	11,2%	12,5%	12,7%	11,8%	13,0%	12,7%	12,5%
frais financiers / VABCF	1,7%	2,6%	2,5%	2,1%	2,1%	1,9%	2,1%	1,5%	2,3%	2,5%	2,2%
PBCAI / VABCF	13,6%	14,1%	11,6%	11,1%	10,1%	11,4%	11,6%	11,2%	11,4%	10,6%	11,1%
dotation aux amortissements / VABCF	4,7%	5,8%	5,3%	4,3%	5,2%	5,0%	5,2%	4,5%	6,2%	6,2%	6,2%
investissement / VABCF	11,4%	14,0%	7,0%	5,7%	8,1%	6,1%	6,8%	7,1%	11,0%	8,1%	8,8%
investissement / dotation aux amortissements	243%	241%	132%	133%	156%	122%	131%	158%	177%	131%	142%
Recettes totales / P.I.B.	0,05%	0,05%	0,05%	0,06%	0,05%	0,05%	0,05%	0,05%	0,04%	0,04%	0,04%
Valeur ajoutée / P.I.B.	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,04%	0,02%	0,02%	0,02%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	117,2	115,9	128,3	122,6	126,6	133,4	131,8	189,5	189,2	202,4
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	114,4	114,5	121,8	118,3	124,0	127,6	124,7	163,7	168,3	178,7
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	140,8	71,0	60,6	84,9	67,0	76,5	77,5	158,2	119,6	137,9

Transports Routiers de Marchandises	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nombre estimé d'entreprises employant de 0 à 5 salariés	18 972	18 245	19 998	19 457	20 157	20 918	19 276	21 134	21 141	20 248	20 489
nombre d'entreprise employant plus de 5 salariés	5 575	5 477	5 447	6 234	6 409	6 595	6 829	6 690	7 061	7 118	7 181
nombre total d'entreprise du secteur	24 547	23 722	25 445	25 691	26 566	27 511	26 105	27 824	28 202	27 366	27 670
effectif total, salarié ou non, occupé dans le secteur	182 245	179 998	179 162	195 289	197 119	206 227	211 415	216 548	216 433	217 930	213 950
rémunérations (en MF)	3 701,8	4 242,1	4 651,4	5 740,4	6 496,5	7 554,4	8 698,7	10 059,5	11 350,2	12 887,2	13 989,5
recettes nettes des activités de transports (en MF)	15 295,4	17 619,2	19 446,2	23 798,0	26 721,1	30 985,2	36 606,4	43 297,7	49 218,5	55 816,0	60 853,9
ensemble des recettes nettes (transport et autres) (en MF)	16 164,2	18 694,2	20 572,5	25 327,6	28 592,7	32 953,3	38 936,1	45 972,4	52 587,7	59 499,1	64 631,4
Recettes par personne occupée (en kF)	88,7	103,9	114,8	129,7	145,1	159,7	184,2	212,3	242,9	271,8	302,1
Recettes transports / Recettes totales	95%	94%	95%	94%	93%	94%	94%	94%	94%	94%	94%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	2 739,8	2 546,8	2 350,0	3 752,3	3 793,8	4 094,3	4 616,9	5 169,8	5 189,3	6 207,7	6 372,0
Invest. par personne (en kF)	15,0	14,1	13,1	19,2	19,2	19,8	19,8	23,9	23,9	28,5	29,8
dont investissement en matériel de transport				3 291,8	3 272,2	3 569,0	4 011,6	4 451,6	4 438,5	5 386,7	5 435,9
invest.trans. / invest. total				88%	86%	87%	87%	86%	86%	87%	85%
Valeur Ajoutée (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	6 594,7	7 547,0	8 066,3	10 339,6	11 524,9	13 301,9	15 647,8	17 829,5	20 005,4	23 154,4	25 566,8
V. A. par personne (en kF) (ent. de plus de 5 salariés)	47,0	53,7	58,9	68,1	75,1	83,2	92,7	105,8	118,9	132,4	149,4
Solde net d'exploitation (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	371,7	414,3	362,7	756,2	515,9	638,7	901,7	1 093,5	1 003,0	1 153,8	1 277,7
VABCF / Recettes totales (ent. de plus de 5 salariés)	53,7%	52,5%	52,3%	52,6%	51,7%	51,8%	50,2%	49,6%	48,7%	48,7%	48,9%
Solde net d'exploitation / Recettes totales (id.)	3,0%	2,9%	2,4%	3,8%	2,3%	2,5%	2,9%	3,0%	2,4%	2,4%	2,4%
frais de personnel / VABCF (id.)	68,9%	69,6%	71,7%	70,5%	72,5%	72,7%	72,8%	73,1%	73,9%	74,4%	74,1%
EBE / VABCF (id.)	31,1%	30,4%	28,3%	29,5%	27,5%	27,3%	27,2%	26,9%	26,1%	25,6%	25,9%
frais financiers / VABCF (id.)	5,8%	6,4%	6,6%	5,8%	6,0%	5,9%	5,6%	5,7%	6,2%	6,0%	5,8%
PBCAI / VABCF (id.)	25,5%	24,2%	22,0%	24,1%	21,7%	21,5%	21,7%	21,3%	20,1%	19,7%	20,3%
dotation aux amortissements / VABCF (id.)	18,8%	17,7%	16,8%	16,1%	16,7%	16,1%	15,4%	14,7%	14,5%	14,2%	14,7%
frais financiers / EBE (id.)	18,6%	21,1%	23,3%	19,7%	21,8%	21,6%	20,6%	21,2%	23,8%	23,4%	22,4%
PBCAI / EBE (id.)	82,0%	79,6%	77,7%	81,7%	78,9%	78,8%	79,8%	79,2%	77,0%	77,0%	78,4%
dotation aux amortissements / EBE (id.)	60,5%	58,2%	59,4%	54,6%	60,7%	59,0%	56,6%	54,6%	55,6%	55,5%	56,8%
investissement / VABCF (id.)	30,2%	25,4%	20,1%	26,4%	23,9%	22,7%	21,9%	20,7%	18,9%	20,5%	19,9%
investissement / dotation aux amortissements (id.)	161%	144%	120%	164%	143%	141%	142%	141%	130%	144%	135%
Recettes totales / P.I.B.	1,63%	1,65%	1,61%	1,72%	1,73%	1,76%	1,82%	1,90%	1,95%	1,93%	1,90%
Valeur ajoutée / P.I.B. (ent. de plus de 5 salariés)	0,66%	0,67%	0,63%	0,70%	0,70%	0,71%	0,73%	0,74%	0,74%	0,75%	0,75%
Investissement / FBCF	1,03%	0,82%	0,70%	0,96%	0,90%	0,89%	0,88%	0,85%	0,78%	0,84%	0,82%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	106,1	104,0	107,2	110,5	111,4	116,5	120,0	123,3	123,0	124,9
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	103,5	100,6	106,1	107,8	109,5	110,6	112,7	113,8	113,0	116,5
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	85,2	70,2	93,8	86,5	81,7	74,1	79,9	71,7	76,3	72,9

Zone Longue	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nombre estimé d'entreprises employant de 0 à 5 salariés	3 861	3 486	4 530	4 220	4 984	4 811	4 967	5 643	5 888	5 856	5 574
nombre d'entreprise employant plus de 5 salariés		2 159	2 166	2 273	2 437	2 490	2 687	2 603	2 668	2 675	2 900
nombre total d'entreprise du secteur	6 177	5 645	6 696	6 493	7 421	7 301	7 654	8 246	8 556	8 531	8 474
effectif total, salarié ou non, occupé dans le secteur	72 298	68 055	70 505	75 509	76 361	81 273	86 585	87 860	87 448	89 653	88 582
rémunérations	1 600,0	1 769,5	1 979,5	2 378,3	2 716,6	3 209,5	3 818,6	4 403,6	4 946,4	5 656,2	6 153,6
recettes nettes des activités de transports	6 879,5	7 724,4	8 708,0	10 497,2	11 958,4	13 828,2	16 941,5	20 067,3	22 970,8	26 191,3	28 624,0
ensemble des recettes nettes (transport et autres) (en MF)	7 183,8	8 065,6	9 113,1	10 938,7	12 583,6	14 479,9	17 815,1	20 980,6	24 153,8	27 455,3	29 900,4
Recettes par personne occupée (en kF)	99,4	118,5	129,3	144,9	164,7	178,1	205,7	238,8	276,2	306,2	334,5
Recettes transports / Recettes totales	96%	96%	96%	96%	95%	95%	95%	96%	95%	95%	96%
Recettes Zone Longue / Recettes transports	78%	78%	79%	79%	80%	81%	80%	82%	81%	79%	80%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	1 155,3	1 030,8	962,0	1 595,4	1 692,9	1 788,8	2 071,5	2 196,4	2 267,9	2 725,3	2 804,4
Invest. par personne (en kF)	16,0	15,1	13,6	21,1	22,1	22,0	23,9	25,0	25,9	30,4	31,7
dont investissement en matériel de transport				1 399,2	1 474,0	1 550,9	1 792,5	1 878,6	1 948,5	2 401,7	2 390,6
invest.trans. / invest. total				88%	87%	87%	87%	86%	86%	88%	85%
Valeur Ajoutée (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	2 960,2	3 287,8	3 546,4	4 511,8	5 046,8	5 906,0	7 108,5	8 097,6	9 013,5	10 295,3	11 555,5
V. A. par personne (en kF) (ent. de plus de 5 salariés)	48,2	55,8	59,6	70,6	78,6	85,7	95,3	109,4	123,3	135,0	150,6
Solde net d'exploitation (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	175,4	167,0	100,5	383,1	265,6	293,0	417,8	482,5	386,1	483,9	612,4
VABCF / Recettes totales (ent. de plus de 5 salariés)	50,1%	48,5%	47,9%	49,7%	48,7%	48,7%	47,1%	46,5%	45,5%	45,2%	45,0%
Solde net d'exploitation / Recettes totales (id.)	3,0%	2,5%	1,4%	4,2%	2,6%	2,4%	2,8%	2,8%	1,9%	2,1%	2,4%
frais de personnel / VABCF (id.)	67,8%	68,5%	71,7%	68,4%	70,5%	71,4%	71,8%	72,5%	73,6%	74,2%	73,5%
EBE / VABCF (id.)	32,2%	31,5%	28,3%	31,6%	29,5%	28,6%	28,2%	27,5%	26,4%	25,8%	26,5%
frais financiers / VABCF (id.)	6,5%	7,3%	7,9%	6,6%	6,9%	6,7%	6,3%	6,4%	6,9%	6,7%	6,5%
PBCAI / VABCF (id.)	25,9%	24,4%	20,7%	25,4%	23,1%	22,2%	22,1%	21,4%	19,9%	19,5%	20,4%
dotation aux amortissements / VABCF (id.)	19,3%	18,4%	17,3%	16,3%	17,3%	16,6%	15,8%	14,9%	15,0%	14,3%	14,6%
frais financiers / EBE (id.)	20,2%	23,2%	27,9%	20,9%	23,4%	23,4%	22,3%	23,3%	26,1%	26,0%	24,5%
PBCAI / EBE (id.)	80,4%	77,5%	73,1%	80,4%	78,3%	77,6%	78,4%	77,8%	75,4%	75,6%	77,0%
dotation aux amortissements / EBE (id.)	59,9%	58,4%	61,1%	51,6%	58,6%	58,0%	56,0%	54,2%	56,8%	55,4%	55,1%
investissement / VABCF (id.)	31,1%	25,6%	20,5%	28,3%	19,3%	24,3%	23,2%	21,0%	19,3%	20,7%	20,2%
investissement / dotation aux amortissements (id.)	161%	139%	118%	174%	112%	146%	147%	141%	129%	145%	138%
Recettes totales / P.I.B.	0,72%	0,71%	0,71%	0,74%	0,76%	0,77%	0,83%	0,87%	0,89%	0,89%	0,88%
Valeur ajoutée / P.I.B. (ent. de plus de 5 salariés)	0,30%	0,29%	0,28%	0,31%	0,31%	0,32%	0,33%	0,34%	0,33%	0,33%	0,34%
Investissement / FBCF	0,44%	0,33%	0,28%	0,41%	0,40%	0,39%	0,39%	0,36%	0,34%	0,37%	0,36%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	108,0	104,5	106,8	111,9	110,9	116,1	120,5	125,1	123,7	123,5
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	104,9	99,4	107,4	110,2	110,1	111,0	113,8	115,1	112,4	114,6
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	85,5	68,3	96,6	93,3	85,1	83,8	78,3	72,9	76,3	72,7

Zone Courte	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nombre estimé d'entreprises employant de 0 à 5 salariés	13 081	12 773	13 201	12 935	12 918	13 407	11 765	12 605	13 009	12 290	12 628
nombre d'entreprise employant plus de 5 salariés		2 447	2 359	2 904	2 915	2 896	2 946	2 912	3 173	3 080	3 052
nombre total d'entreprise du secteur	15 489	15 220	15 560	15 839	15 833	16 303	14 711	15 517	16 182	15 370	15 680
effectif total, salarié ou non, occupé dans le secteur	78 563	79 806	76 168	84 909	86 608	88 651	87 838	91 297	94 705	93 201	91 642
rémunérations	1 398,1	1 648,2	1 761,6	2 251,0	2 580,6	2 954,3	3 314,7	3 891,3	4 550,9	5 111,7	5 567,4
recettes nettes des activités de transports	5 768,3	6 902,5	7 397,8	9 290,0	10 365,2	11 898,7	13 509,5	16 200,8	18 926,7	21 197,7	23 027,3
ensemble des recettes nettes (transport et autres) (en MF)	6 175,0	7 455,9	7 919,2	10 077,1	11 319,5	12 945,9	14 661,3	17 569,8	20 739,2	23 031,3	25 015,4
Recettes par personne occupée (en kF)	78,6	93,4	104,0	118,7	130,6	146,0	166,9	192,4	218,9	247,1	273,0
Recettes transports / Recettes totales	93%	93%	93%	92%	92%	92%	92%	92%	91%	92%	92%
Recettes Zone Courte / Recettes transports	79%	78%	80%	79%	81%	79%	81%	81%	81%	81%	82%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	955,1	957,8	903,2	1 339,8	1 412,6	1 479,9	1 515,7	1 852,9	1 903,5	2 183,0	2 204,7
Invest. par personne (en kF)	12,2	12,0	11,9	15,8	16,3	16,6	17,6	20,3	20,0	23,4	21,4
dont investissement en matériel de transport				1 159,3	1 199,3	1 285,3	1 301,8	1 554,4	1 576,6	1 822,0	1 819,9
invest.trans. / invest. total				87%	85%	87%	86%	84%	83%	83%	83%
Valeur Ajoutée (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	2 211,5	2 682,8	2 797,0	3 732,6	4 174,2	4 730,2	5 511,9	6 373,3	7 395,7	8 555,2	9 341,2
V. A. par personne (en kF) (ent. de plus de 5 salariés)	42,5	49,4	55,6	63,9	69,3	77,9	87,0	99,1	110,9	124,7	141,0
Solde net d'exploitation (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	121,3	186,5	164,0	272,3	171,6	257,7	350,6	439,7	470,5	483,0	467,4
VABCF / Recettes totales (ent. de plus de 5 salariés)	56,3%	55,3%	55,5%	54,2%	53,1%	54,0%	52,0%	51,8%	50,9%	51,2%	51,5%
Solde net d'exploitation / Recettes totales (id.)	3,1%	3,8%	3,3%	4,0%	2,2%	2,9%	3,3%	3,6%	3,2%	2,9%	2,6%
frais de personnel / VABCF (id.)	73,3%	71,7%	73,7%	72,7%	76,3%	75,2%	75,6%	75,5%	76,2%	77,5%	78,0%
EBE / VABCF (id.)	26,7%	28,3%	26,3%	27,3%	23,7%	24,8%	24,4%	24,5%	23,8%	22,5%	22,0%
frais financiers / VABCF (id.)	4,9%	5,6%	5,6%	5,2%	5,3%	5,1%	5,0%	5,3%	5,5%	5,3%	4,9%
PBCAI / VABCF (id.)	22,0%	22,9%	20,9%	22,4%	19,1%	20,0%	19,8%	19,6%	18,8%	17,7%	17,6%
dotation aux amortissements / VABCF (id.)	15,5%	15,2%	14,4%	14,4%	14,4%	14,1%	13,0%	12,2%	11,8%	11,5%	11,9%
frais financiers / EBE (id.)	18,4%	19,8%	21,3%	19,0%	22,4%	20,6%	20,5%	21,6%	23,1%	23,6%	22,3%
PBCAI / EBE (id.)	82,4%	80,9%	79,5%	82,1%	80,6%	80,6%	81,1%	80,0%	79,0%	78,7%	80,0%
dotation aux amortissements / EBE (id.)	58,1%	53,7%	54,8%	52,7%	60,8%	56,9%	53,3%	49,8%	49,6%	51,1%	54,1%
investissement / VABCF (id.)	22,9%	21,2%	18,2%	22,1%	20,1%	18,5%	17,1%	18,2%	15,8%	17,0%	16,0%
investissement / dotation aux amortissements (id.)	148%	139%	126%	153%	140%	131%	132%	149%	134%	148%	134%
Recettes totales / P.I.B.	0,62%	0,66%	0,62%	0,68%	0,69%	0,69%	0,69%	0,73%	0,77%	0,75%	0,74%
Valeur ajoutée / P.I.B. (ent. de plus de 5 salariés)	0,22%	0,24%	0,22%	0,25%	0,25%	0,25%	0,26%	0,26%	0,27%	0,28%	0,27%
Investissement / FBCF	0,36%	0,31%	0,27%	0,34%	0,34%	0,32%	0,29%	0,31%	0,29%	0,29%	0,28%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	107,7	106,3	110,7	112,2	115,0	119,2	122,7	125,4	126,2	127,4
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	105,3	105,1	110,1	110,1	113,5	114,9	116,9	117,5	117,8	121,7
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	89,1	78,4	94,9	90,3	84,2	81,0	83,4	73,8	77,0	64,3

Déménagement	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nombre estimé d'entreprises employant de 0 à 5 salariés	644	632	638	629	457	654	567	720	753	633	721
nombre d'entreprise employant plus de 5 salariés		395	438	474	506	534	528	529	537	634	595
nombre total d'entreprise du secteur	1 065	1 027	1 076	1 103	963	1 188	1 095	1 249	1 290	1 267	1 316
effectif total, salarié ou non, occupé dans le secteur	9 347	9 292	9 959	10 090	10 793	12 357	12 316	12 887	12 100	12 222	12 206
rémunérations	193,8	215,1	241,4	288,9	358,1	440,6	497,0	576,7	600,9	671,0	770,8
recettes nettes des activités de transports	566,5	630,0	699,6	830,2	1 004,1	1 262,4	1 451,2	1 725,9	1 793,3	2 038,3	2 360,7
ensemble des recettes nettes (transport et autres) (en MF)	586,9	646,6	720,7	855,9	1 029,5	1 289,6	1 484,0	1 772,1	1 832,3	2 148,0	2 412,8
Recettes par personne occupée (en kF)	62,8	69,6	72,4	84,8	95,3	104,3	120,4	137,5	151,4	175,8	197,7
Recettes transports / Recettes totales	97%	97%	97%	97%	98%	98%	98%	97%	98%	95%	98%
Recettes Déménagement / Recettes transports	87%	86%	86%	86%	87%	85%	86%	85%	83%	86%	87%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	42,1	43,4	46,6	68,6	73,9	81,7	91,5	110,0	113,1	155,0	137,3
Invest. par personne (en kF)	4,5	4,7	4,7	6,8	6,9	6,6	7,4	8,5	9,3	12,7	11,3
dont investissement en matériel de transport				54,7	54,4	59,8	65,6	82,2	84,0	110,1	92,8
invest.trans. / invest. total				80%	74%	73%	72%	75%	74%	71%	68%
Valeur Ajoutée (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	299,2	324,6	356,1	435,8	566,7	691,6	781,8	861,3	873,7	1 041,1	1 178,5
V. A. par personne (en kF) (ent. de plus de 5 salariés)	40,0	44,6	45,0	54,9	61,2	68,4	77,3	85,1	96,7	107,9	123,2
Solde net d'exploitation (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	16,9	17,2	11,7	19,3	15,8	28,9	43,8	40,1	30,3	53,4	38,5
VABCF / Recettes totales (ent. de plus de 5 salariés)	61,6%	61,7%	60,4%	62,6%	61,6%	62,8%	61,7%	55,9%	60,2%	57,6%	58,8%
Solde net d'exploitation / Recettes totales (id.)	3,5%	3,3%	2,0%	2,8%	1,7%	2,6%	3,5%	2,6%	2,1%	3,0%	1,9%
frais de personnel / VABCF (id.)	81,9%	82,6%	85,9%	85,0%	85,6%	85,6%	83,8%	85,1%	85,8%	83,9%	86,3%
EBE / VABCF (id.)	18,1%	17,4%	14,1%	15,0%	14,4%	14,4%	16,2%	14,9%	14,2%	16,1%	13,7%
frais financiers / VABCF (id.)	3,4%	3,5%	3,4%	30,0%	3,4%	3,3%	3,1%	3,2%	3,4%	3,3%	3,3%
PBCAI / VABCF (id.)	14,9%	14,1%	11,0%	12,2%	11,1%	11,6%	13,3%	11,7%	11,1%	12,6%	10,6%
dotation aux amortissements / VABCF (id.)	7,9%	7,6%	7,2%	6,9%	7,1%	6,4%	6,4%	6,1%	6,7%	6,6%	6,6%
frais financiers / EBE (id.)	18,8%	20,1%	24,1%	200,0%	23,6%	22,9%	19,1%	21,5%	23,9%	20,5%	24,1%
PBCAI / EBE (id.)	82,3%	81,0%	78,0%	81,3%	77,1%	80,6%	82,1%	78,5%	78,2%	78,3%	77,4%
dotation aux amortissements / EBE (id.)	43,6%	43,7%	51,1%	46,0%	49,3%	44,4%	39,5%	40,9%	47,2%	41,0%	48,2%
investissement / VABCF (id.)	10,8%	10,7%	9,6%	11,7%	11,2%	9,3%	9,9%	9,0%	9,5%	11,3%	9,3%
investissement / dotation aux amortissements (id.)	137%	141%	133%	170%	158%	145%	155%	148%	142%	171%	141%
Recettes totales / P.I.B.	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	0,06%	0,07%	0,07%	0,07%	0,07%	0,07%	0,07%
Valeur ajoutée / P.I.B. (ent. de plus de 5 salariés)	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,03%	0,04%	0,04%	0,04%	0,03%	0,03%	0,03%
Investissement / FBCF	0,02%	0,01%	0,01%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	100,4	92,6	99,0	102,5	102,8	107,6	109,8	108,5	112,4	115,5
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	101,0	90,6	100,7	103,5	106,0	108,6	106,7	109,0	108,4	113,1
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	94,6	83,9	110,7	103,6	90,8	92,3	94,7	93,1	113,3	92,1

Location	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nombre estimé d'entreprises employant de 0 à 5 salariés	1 386	1 354	1 629	1 673	1 798	2 046	1 977	2 166	1 491	1 469	1 566
nombre d'entreprise employant plus de 5 salariés		476	484	583	551	673	668	646	683	729	634
nombre total d'entreprise du secteur	1 816	1 830	2 113	2 256	2 349	2 719	2 645	2 812	2 174	2 198	2 200
effectif total, salarié ou non, occupé dans le secteur	22 037	22 845	22 530	24 781	23 351	23 946	24 676	24 504	22 180	22 854	21 520
rémunérations	509,9	609,3	668,9	822,2	841,2	950,1	1 068,4	1 187,9	1 252,0	1 448,3	1 497,7
recettes nettes des activités de transports	2 081,1	2 362,3	2 640,8	3 180,6	3 393,4	3 995,9	4 704,2	5 303,7	5 527,7	6 388,7	6 841,9
ensemble des recettes nettes (transport et autres) (en MF)	2 218,5	2 526,1	2 819,5	3 455,9	3 660,1	4 237,9	4 975,7	5 649,9	5 862,4	6 864,5	7 302,8
Recettes par personne occupée (en kF)	100,7	110,6	125,1	139,5	156,7	177,0	201,6	230,6	264,3	300,3	339,3
Recettes transports / Recettes totales	94%	94%	94%	92%	93%	94%	95%	94%	94%	93%	94%
Recettes Location / Recettes transports	79%	82%	83%	83%	85%	85%	84%	83%	84%	84%	85%
investissement des entreprises du secteur (en MF)	587,3	514,8	438,2	748,5	614,4	743,9	938,2	1 010,5	904,8	1 144,4	1 225,6
Invest. par personne (en kF)	26,6	22,5	19,4	30,2	26,3	31,0	38,0	41,2	40,7	50,1	56,9
dont investissement en matériel de transport				678,6	544,5	673	851,6	936,4	829,4	1052,9	1132,6
invest.trans. / invest. total				91%	89%	90%	91%	93%	92%	92%	92%
Valeur Ajoutée (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	1123,8	1251,8	1366,8	1659,4	1737,2	1974,1	2245,6	2497,5	2722,5	3262,8	3491,6
V. A. par personne (en kF) (ent. de plus de 5 salariés)	58,3	62,4	71,0	77,1	87,7	97,9	108,3	124,1	140,3	160,3	187,9
Solde net d'exploitation (en MF) (ent. de plus de 5 salariés)	58,1	43,7	86,5	81,5	62,9	59,1	89,5	131,2	116,1	133,5	159,4
VABCF / Recettes totales (ent. de plus de 5 salariés)	56,9%	56,3%	57,1%	55,2%	54,9%	54,0%	53,2%	52,6%	51,9%	52,4%	53,8%
Solde net d'exploitation / Recettes totales (id.)	2,9%	2,0%	3,6%	2,7%	2,0%	1,6%	2,1%	2,8%	2,2%	2,1%	2,5%
frais de personnel / VABCF (id.)	59,7%	64,5%	63,7%	67,2%	65,2%	65,9%	65,1%	64,8%	64,7%	64,0%	61,2%
EBE / VABCF (id.)	40,2%	35,5%	36,2%	32,8%	34,8%	34,1%	34,9%	35,2%	35,3%	36,0%	38,8%
frais financiers / VABCF (id.)	6,6%	6,8%	6,3%	5,6%	5,8%	6,3%	5,8%	5,7%	6,6%	6,4%	6,6%
PBCAI / VABCF (id.)	34,0%	29,3%	30,2%	27,6%	27,6%	26,6%	27,9%	28,5%	27,4%	28,1%	30,9%
dotation aux amortissements / VABCF (id.)	26,7%	24,2%	23,0%	21,9%	23,4%	22,6%	23,3%	22,9%	22,7%	23,3%	25,2%
frais financiers / EBE (id.)	16,4%	19,2%	17,4%	17,1%	16,7%	18,5%	16,6%	16,2%	18,7%	17,8%	17,0%
PBCAI / EBE (id.)	84,6%	82,5%	83,4%	84,1%	79,3%	78,0%	79,9%	81,0%	77,6%	78,1%	79,6%
dotation aux amortissements / EBE (id.)	66,4%	68,2%	63,5%	66,8%	67,2%	66,3%	66,8%	65,1%	64,3%	64,7%	64,9%
investissement / VABCF (id.)	47,7%	37,6%	25,5%	34,6%	31,1%	32,9%	33,4%	30,3%	28,8%	31,8%	32,6%
investissement / dotation aux amortissements (id.)	179%	155%	111%	158%	133%	146%	143%	132%	127%	136%	129%
Recettes totales / P.I.B.	0,22%	0,22%	0,22%	0,23%	0,22%	0,23%	0,23%	0,23%	0,22%	0,22%	0,21%
Valeur ajoutée / P.I.B. (ent. de plus de 5 salariés)	0,11%	0,11%	0,11%	0,11%	0,11%	0,11%	0,11%	0,10%	0,10%	0,11%	0,10%
Investissement / FBCF	0,22%	0,17%	0,13%	0,19%	0,15%	0,16%	0,18%	0,17%	0,14%	0,15%	0,16%
Recettes totales par pers. (base 100 en 73, Fr. const.)	100,0	99,5	99,8	101,5	105,1	108,8	112,4	114,8	118,2	119,7	123,6
Valeur ajoutée par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	97,0	97,9	96,9	101,6	103,9	104,3	106,7	108,3	110,4	118,2
investissement par personne (base 100 en 73, id.)	100,0	76,6	58,6	83,2	66,8	72,1	80,2	77,7	68,9	75,6	78,5

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
P.I.B. marchand en 10 ⁹ Francs	993,8	1 134,4	1 278,5	1 473,5	1 649,4	1 870,8	2 137,1	2 416,3	2 701,0	3 086,0	3 401,1
indice de prix du P.I.B. marchand base 100 en 1959	182,4	201,3	227,0	248,9	270,0	294,7	325,0	363,8	405,1	454,4	497,2
indice de prix du P.I.B. marchand base 100 en 1973	100,0	110,4	124,5	136,5	148,0	161,6	178,2	199,5	222,1	249,1	272,6
FBCF	265,0	310,9	337,9	390,7	419,9	458,9	524,5	606,4	666,0	742,2	778,7

Auxiliaires de transport terrestre	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nb. d'entreprises											
0 à 5 salariés	342	230	231	246	303	307	388	397	361	405	406
6 à 9 salariés	124	98	124	126	130	149	132	188	177	130	166
10 à 19 salariés	139	130	120	111	121	132	183	137	131	145	162
20 à 49 salariés	198	180	218	200	170	184	209	205	193	197	201
50 à 99 salariés	84	91	74	79	93	84	78	75	74	73	67
100 à 199 salariés	53	52	49	43	45	45	54	54	45	44	43
200 et plus	53	55	62	64	54	52	53	53	57	52	59
effectif total (salarié ou non)											
0 à 5 salariés	762	673	668	723	923	933	1 059	1 145	994	1 138	1 066
6 à 9 salariés	980	733	933	975	983	1 099	1 048	1 430	1 349	966	1 272
10 à 19 salariés	2 063	1 925	1 713	1 597	1 745	1 912	2 746	1 992	1 834	1 960	2 237
20 à 49 salariés	6 346	5 876	7 119	6 798	5 481	6 085	6 897	6 837	6 412	6 597	6 744
50 à 99 salariés	6 083	6 160	5 438	5 657	6 380	5 630	5 325	5 305	5 291	5 066	4 701
100 à 199 salariés	7 664	7 343	6 958	5 968	6 620	6 782	7 576	7 774	6 122	6 106	5 983
200 et plus	40 582	42 796	43 725	44 080	40 405	39 594	40 067	41 621	34 903	33 947	36 312

Auxiliaires de transport terrestre	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes totales (MF)											
0 à 5 salariés	66,1	66,6	78,8	103,0	138,8	141,4	223,4	253,2	256,7	363,8	390,0
6 à 9 salariés	72,9	63,7	99,5	107,6	121,0	175,4	242,2	336,9	263,4	246,8	380,3
10 à 19 salariés	161,5	184,1	180,9	178,6	224,9	282,5	498,6	376,1	394,4	476,2	612,8
20 à 49 salariés	443,8	493,5	643,5	718,4	625,8	790,3	1 115,3	1 176,8	1 293,4	1 513,3	1 839,0
50 à 99 salariés	394,8	518,4	476,3	572,3	720,7	724,0	758,9	904,4	1 029,4	1 145,9	1 250,0
100 à 199 salariés	522,9	551,4	588,5	588,6	683,7	750,2	1 090,2	1 225,1	1 327,1	1 249,4	1 414,9
200 et plus	2 269,6	3 109,7	3 518,7	4 141,5	4 280,7	4 848,1	5 785,9	6 765,5	7 607,1	8 374,5	9 859,9
dont recettes transport											
0 à 5 salariés	65,4	65,0	76,9	99,1	136,0	139,1	211,3	243,6	236,2	339,8	361,1
6 à 9 salariés	72,2	62,3	98,5	106,7	120,2	172,2	235,1	324,7	255,4	240,5	360,2
10 à 19 salariés	154,8	178,0	173,6	176,1	215,5	276,3	486,6	366,8	375,3	447,6	582,6
20 à 49 salariés	432,7	477,7	632,0	696,9	615,2	779,4	1 090,4	1 153,5	1 268,2	1 470,8	1 772,7
50 à 99 salariés	378,1	514,4	470,4	568,0	714,5	715,8	739,4	877,1	990,7	1 108,7	1 205,8
100 à 199 salariés	518,3	548,6	581,4	567,4	660,1	734,6	1 072,6	1 203,2	1 310,8	1 226,8	1 389,5
200 et plus	1 927,8	2 651,2	2 985,6	3 484,8	3 560,1	4 084,6	4 828,6	5 471,6	6 262,7	6 863,1	8 171,4
investissements totaux (MF)											
0 à 5 salariés	4,1	2,5	4,9	6,3	6,3	12,1	11,4	16,9	12,2	11,8	16,9
6 à 9 salariés	8,2	5,6	4,9	11,0	8,5	6,6	19,5	16,0	13,0	17,5	24,6
10 à 19 salariés	11,7	12,1	12,8	8,0	7,6	15,3	21,5	16,1	23,5	27,9	38,3
20 à 49 salariés	33,4	38,0	42,2	59,7	38,3	44,8	57,2	66,7	63,7	64,8	93,1
50 à 99 salariés	41,1	48,2	28,9	41,5	46,5	47,1	56,2	46,9	77,6	57,1	79,1
100 à 199 salariés	34,0	26,0	34,3	25,6	33,9	35,7	60,5	65,8	46,8	73,5	80,2
200 et plus	223,5	246,4	218,3	264,6	235,2	290,9	428,5	356,5	411,0	494,5	460,0
Valeur Ajoutée											
0 à 5 salariés	37,6	42,9	44,4	54,6	75,8	79,8	114,2	132,2	133,8	172,6	196,2
6 à 9 salariés	47,9	43,3	60,4	72,3	80,2	99,8	11,6	208,7	165,6	162,3	222,6
10 à 19 salariés	98,2	115,7	114,4	118,4	146,0	180,0	296,0	237,4	249,4	295,6	384,2
20 à 49 salariés	296,1	330,5	428,9	474,5	411,5	528,8	699,4	758,4	816,9	975,2	1 087,7
50 à 99 salariés	275,9	357,8	336,1	402,7	482,0	476,0	510,5	596,9	654,8	736,7	769,2
100 à 199 salariés	312,7	384,8	406,7	396,9	458,9	507,4	689,0	785,6	730,7	825,0	911,0
200 et plus	1 510,5	2 081,7	2 290,3	2 711,1	2 760,4	3 056,5	3 600,0	4 117,4	4 502,7	4 884,4	5 759,6

Auxiliaires de transport terrestre	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes transports / rec. totales											
0 à 5 salariés	99%	98%	98%	96%	98%	98%	95%	96%	92%	93%	93%
6 à 9 salariés	99%	98%	99%	99%	99%	98%	97%	96%	97%	97%	95%
10 à 19 salariés	96%	97%	96%	99%	96%	98%	98%	98%	95%	94%	95%
20 à 49 salariés	97%	97%	98%	97%	98%	99%	98%	98%	98%	97%	96%
50 à 99 salariés	96%	99%	99%	99%	99%	99%	97%	97%	96%	97%	96%
100 à 199 salariés	99%	99%	99%	96%	97%	98%	98%	98%	99%	98%	98%
200 et plus	85%	85%	85%	84%	83%	84%	83%	81%	82%	82%	83%
V. A./Recettes											
0 à 5 salariés	57%	64%	56%	53%	55%	56%	51%	52%	52%	47%	50%
6 à 9 salariés	66%	68%	61%	67%	66%	57%	5%	62%	63%	66%	59%
10 à 19 salariés	61%	63%	63%	66%	65%	64%	59%	63%	63%	62%	63%
20 à 49 salariés	67%	67%	67%	66%	66%	67%	63%	64%	63%	64%	59%
50 à 99 salariés	70%	69%	71%	70%	67%	66%	67%	66%	64%	64%	62%
100 à 199 salariés	60%	70%	69%	67%	67%	68%	63%	64%	55%	66%	64%
200 et plus	67%	67%	65%	65%	64%	63%	62%	61%	59%	58%	58%
investissement/recettes											
0 à 5 salariés	6%	4%	6%	6%	5%	9%	5%	7%	5%	3%	4%
6 à 9 salariés	11%	9%	5%	10%	7%	4%	8%	5%	5%	7%	6%
10 à 19 salariés	7%	7%	7%	4%	3%	5%	4%	4%	6%	6%	6%
20 à 49 salariés	8%	8%	7%	8%	6%	6%	5%	6%	5%	4%	5%
50 à 99 salariés	10%	9%	6%	7%	6%	7%	7%	5%	8%	5%	6%
100 à 199 salariés	7%	5%	6%	4%	5%	5%	6%	5%	4%	6%	6%
200 et plus	10%	8%	6%	6%	5%	6%	7%	5%	5%	6%	5%
investissement/V. A.											
0 à 5 salariés	11%	6%	11%	12%	8%	15%	10%	13%	9%	7%	9%
6 à 9 salariés	17%	13%	8%	15%	11%	7%	168%	8%	8%	11%	11%
10 à 19 salariés	12%	10%	11%	7%	5%	9%	7%	7%	9%	9%	10%
20 à 49 salariés	11%	11%	10%	13%	9%	8%	8%	9%	8%	7%	9%
50 à 99 salariés	15%	13%	9%	10%	10%	10%	11%	8%	12%	8%	10%
100 à 199 salariés	11%	7%	8%	6%	7%	7%	9%	8%	6%	9%	9%
200 et plus	15%	12%	10%	10%	9%	10%	12%	9%	9%	10%	8%

TRM	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nb. d'entreprises											
0 à 5 salariés	18 972	18 245	19 998	19 457	20 157	20 918	19 276	21 134	21 141	20 248	20 489
6 à 9 salariés	2 141	2 084	2 097	2 657	2 619	2 691	2 562	2 548	3 079	2 998	3 019
10 à 19 salariés	1 822	1 735	1 711	1 788	1 976	1 963	2 257	2 132	1 974	2 063	2 124
20 à 49 salariés	1 181	1 242	1 229	1 333	1 369	1 482	1 516	1 521	1 533	1 560	1 547
50 à 99 salariés	251	237	236	274	268	272	291	290	280	298	307
100 à 199 salariés	112	109	103	109	103	110	126	124	117	119	117
200 et plus	68	70	71	73	74	75	77	75	78	80	67
effectif total (salarié ou non)											
0 à 5 salariés	42 037	39 412	42 217	43 505	43 611	46 376	42 661	47 984	48 202	43 096	42 824
6 à 9 salariés	17 127	16 587	16 631	20 876	20 655	21 698	20 285	20 556	23 932	22 985	22 212
10 à 19 salariés	25 481	24 409	24 370	25 489	27 721	27 750	31 432	29 746	27 858	28 901	29 528
20 à 49 salariés	36 452	38 629	38 027	41 115	41 974	45 226	46 799	46 880	47 294	48 178	48 274
50 à 99 salariés	17 524	16 188	16 262	18 403	18 562	19 170	20 847	20 634	19 603	21 150	21 947
100 à 199 salariés	14 953	14 846	13 960	14 991	14 992	16 195	18 311	18 482	16 342	16 363	16 423
200 et plus	28 671	29 828	27 695	30 910	29 598	29 812	31 080	32 266	33 202	37 257	32 742
dont non salarié											
0 à 5 salariés	19 389	18 403	19 979	20 581	21 940	22 121	20 614	22 501	22 537	21 084	20 845
6 à 9 salariés				1 925	1 918	1 889	1 688	1 831	2 106	2 015	1 794
10 à 19 salariés				802	994	910	1 054	972	774	754	955
20 à 49 salariés				355	327	380	348	371	311	309	284
50 à 99 salariés				36	32	32	42	40	41	27	22
100 à 199 salariés				112	113	113	575	594	588	113	119
200 et plus				303	382	419	3	2	2	491	490

TRM	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes totales (MF)											
0 à 5 salariés	3 873,3	4 323,0	5 148,5	5 661,6	6 294,8	7 298,1	7 748,8	10 058,2	11 512,6	11 982,6	12 349,0
6 à 9 salariés	1 631,1	1 920,0	2 133,6	3 064,7	3 419,9	3 854,9	4 190,9	4 678,1	6 249,1	7 032,0	7 748,5
10 à 19 salariés	2 389,7	2 701,6	2 889,4	3 410,9	4 276,3	4 682,7	6 196,4	6 698,5	7 140,7	8 542,5	9 603,0
20 à 49 salariés	3 352,7	4 055,7	4 415,9	5 443,7	6 183,3	7 307,7	8 737,4	10 220,3	11 890,3	13 563,1	14 817,3
50 à 99 salariés	1 497,5	1 734,8	1 753,8	2 330,7	2 621,0	3 087,9	3 748,0	4 410,0	4 892,3	5 772,0	6 780,7
100 à 199 salariés	1 278,0	1 437,4	1 486,4	1 809,2	1 905,9	2 287,6	3 162,2	3 575,4	3 676,2	3 932,6	4 458,0
200 et plus	2 141,9	2 521,7	2 744,9	3 606,8	3 891,5	4 434,4	5 152,4	6 331,9	7 226,5	8 674,3	8 874,9
dont recettes transport (MF)											
0 à 5 salariés	3 663,2	4 031,9	4 880,2	5 382,1	5 892,6	6 892,4	7 438,7	9 635,2	10 932,3	11 334,1	11 815,2
6 à 9 salariés	1 552,6	1 803,2	2 019,6	2 811,7	3 096,9	3 474,6	3 831,6	4 349,3	5 779,8	6 509,2	7 215,0
10 à 19 salariés	2 240,4	2 518,6	2 703,5	3 191,6	4 010,4	4 402,4	5 631,9	6 186,5	6 502,7	7 884,2	8 941,1
20 à 49 salariés	3 168,9	3 835,8	4 149,8	5 134,6	5 780,9	6 890,7	8 194,8	9 600,3	11 046,1	12 658,2	13 915,1
50 à 99 salariés	1 444,8	1 659,6	1 676,0	2 194,0	2 474,9	2 918,5	3 526,8	4 076,1	4 521,8	5 384,4	6 354,5
100 à 199 salariés	1 222,6	1 376,3	1 424,6	1 741,9	1 851,2	2 213,6	3 085,1	3 479,1	3 560,1	3 807,3	4 218,3
200 et plus	2 002,9	2 393,8	2 592,5	3 342,1	3 614,2	4 193,0	4 897,5	5 971,2	6 875,7	8 238,6	8 394,7
investissements totaux (MF)											
0 à 5 salariés	745,1	631,5	730,3	1 028,0	1 043,5	1 073,9	1 195,2	1 473,4	1 415,0	1 467,2	1 294,2
6 à 9 salariés	262,1	290,6	261,9	462,5	480,3	466,5	485,6	609,6	673,6	792,4	722,1
10 à 19 salariés	383,4	343,8	322,2	482,6	509,8	543,8	718,9	675,6	607,6	833,4	934,7
20 à 49 salariés	544,4	529,1	470,1	705,1	755,5	830,7	893,5	1 009,0	1 100,8	1 306,1	1 347,1
50 à 99 salariés	207,0	204,3	167,1	341,4	329,4	324,4	442,1	397,3	432,8	553,6	712,2
100 à 199 salariés	195,3	170,0	139,8	232,3	191,9	275,3	315,5	318,5	269,9	386,0	391,4
200 et plus	402,5	377,5	258,6	500,4	483,4	579,7	566,1	686,4	689,6	869,0	970,3
dont investissement mat. de Tr.											
0 à 5 salariés	665,8	564,0	664,0	942,7	958,0	996,7	1 103,9	1 358,5	1 280,9	1 353,2	1 177,9
6 à 9 salariés				420,7	435,9	416,8	435,4	539,3	601,3	701,7	620,6
10 à 19 salariés				423,2	442,8	467,3	623,4	588,5	511,1	721,1	807,9
20 à 49 salariés				614,9	638,1	702,0	763,5	865,2	933,8	1 107,6	1 130,2
50 à 99 salariés				280,3	262,6	270,3	375,9	326,5	343,9	461,2	609,7
100 à 199 salariés				195,7	152,6	230,8	257,0	259,0	223,5	326,2	328,8
200 et plus				414,3	382,2	485,1	452,5	514,6	544,0	715,7	760,8
Valeur Ajoutée (MF)											
6 à 9 salariés	817,5	955,0	1 024,4	1 469,0	1 600,7	1 838,9	1 907,0	2 156,7	2 793,2	3 126,2	3 349,0
10 à 19 salariés	1 217,1	1 318,2	1 417,6	1 699,9	2 079,9	2 295,1	2 856,9	3 059,5	3 182,2	3 873,8	4 348,7
20 à 49 salariés	1 754,7	2 079,8	2 268,9	2 806,1	3 162,2	3 738,6	4 321,2	4 983,5	5 681,1	6 315,6	7 075,2
50 à 99 salariés	811,9	908,4	936,5	1 244,4	1 381,9	1 602,1	1 920,4	2 162,7	2 373,0	2 818,5	3 326,1
100 à 199 salariés	704,0	777,6	803,1	986,2	1 053,1	1 266,8	1 680,4	1 910,6	1 907,7	2 075,1	2 360,9
200 et plus	1 289,5	1 508,0	1 615,8	2 134,0	2 247,1	2 560,4	2 961,9	3 556,5	4 068,2	4 945,2	5 106,9

TRM	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes transports / rec. totales											
0 à 5 salariés	95%	93%	95%	95%	94%	94%	96%	96%	95%	95%	96%
6 à 9 salariés	95%	94%	95%	92%	91%	90%	91%	93%	92%	93%	93%
10 à 19 salariés	94%	93%	94%	94%	94%	94%	91%	92%	91%	92%	93%
20 à 49 salariés	95%	95%	94%	84%	93%	94%	94%	94%	93%	93%	94%
50 à 99 salariés	96%	96%	96%	94%	94%	95%	94%	92%	92%	93%	94%
100 à 199 salariés	96%	96%	96%	96%	97%	97%	98%	97%	97%	97%	95%
200 et plus	94%	95%	94%	93%	93%	95%	95%	94%	95%	95%	95%
V. A./Recettes											
6 à 9 salariés	50%	50%	48%	48%	47%	48%	46%	46%	45%	44%	43%
10 à 19 salariés	51%	49%	49%	50%	49%	49%	46%	46%	45%	45%	45%
20 à 49 salariés	52%	51%	51%	52%	51%	51%	49%	49%	48%	47%	48%
50 à 99 salariés	54%	52%	53%	53%	53%	52%	51%	49%	49%	49%	49%
100 à 199 salariés	55%	54%	54%	55%	55%	55%	53%	53%	52%	53%	53%
200 et plus	60%	60%	59%	59%	58%	58%	57%	56%	56%	57%	58%
investissement/recettes											
0 à 5 salariés	19%	15%	14%	18%	17%	15%	15%	15%	12%	12%	10%
6 à 9 salariés	16%	15%	12%	15%	14%	12%	12%	13%	11%	11%	9%
10 à 19 salariés	16%	13%	11%	14%	12%	12%	12%	10%	9%	10%	10%
20 à 49 salariés	16%	13%	11%	13%	12%	11%	10%	10%	9%	10%	9%
50 à 99 salariés	14%	12%	10%	15%	13%	11%	12%	9%	9%	10%	11%
100 à 199 salariés	15%	12%	9%	13%	10%	12%	10%	9%	7%	10%	9%
200 et plus	19%	15%	9%	14%	12%	13%	11%	11%	10%	10%	11%
investissement/V. A.											
6 à 9 salariés	32%	30%	26%	31%	30%	25%	25%	28%	24%	25%	22%
10 à 19 salariés	32%	26%	23%	28%	25%	24%	25%	22%	19%	22%	21%
20 à 49 salariés	31%	25%	21%	25%	24%	22%	21%	20%	19%	21%	19%
50 à 99 salariés	25%	22%	18%	27%	24%	20%	23%	18%	18%	20%	21%
100 à 199 salariés	28%	22%	17%	24%	18%	22%	19%	17%	14%	19%	17%
200 et plus	31%	25%	16%	23%	22%	23%	19%	19%	17%	18%	19%
invest. mat tr./invest. tot.											
0 à 5 salariés	89%	89%	91%	92%	92%	93%	92%	92%	91%	92%	91%
6 à 9 salariés				91%	91%	89%	90%	88%	89%	89%	86%
10 à 19 salariés				88%	87%	86%	87%	87%	84%	87%	86%
20 à 49 salariés				87%	84%	85%	85%	86%	85%	85%	84%
50 à 99 salariés				82%	80%	83%	85%	82%	79%	83%	86%
100 à 199 salariés				84%	80%	84%	81%	81%	83%	85%	84%
200 et plus				83%	79%	84%	80%	75%	79%	82%	78%

Zone Longue	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nb. d'entreprises											
0 à 5 salariés	3 861	3 486	4 530	4 220	4 984	4 811	4 967	5 643	5 888	5 856	5 574
6 à 9 salariés	769	725	768	845	900	872	918	960	1 045	945	1 149
10 à 19 salariés	797	684	660	627	766	774	882	751	734	814	846
20 à 49 salariés	539	546	535	578	567	621	644	654	653	678	659
50 à 99 salariés	128	121	118	142	126	138	146	148	146	144	155
100 à 199 salariés	54	56	48	47	43	47	59	51	52	53	55
200 et plus	29	27	37	34	35	38	38	39	38	41	36
effectif total (salarié ou non)											
0 à 5 salariés	10 865	9 113	11 051	11 623	12 165	12 383	12 013	13 855	14 325	13 406	11 848
6 à 9 salariés	6 159	5 712	5 965	6 571	7 052	7 080	7 318	7 662	8 148	7 310	8 587
10 à 19 salariés	11 397	9 843	9 459	9 190	10 604	11 131	12 329	10 635	10 248	11 327	11 735
20 à 49 salariés	16 584	17 067	16 586	17 810	17 396	18 971	20 029	20 138	20 050	20 847	20 337
50 à 99 salariés	8 982	8 259	8 104	9 542	8 950	9 829	10 375	10 635	10 262	10 301	11 150
100 à 199 salariés	7 317	7 821	6 553	6 771	6 109	6 558	8 391	7 415	7 286	7 056	7 671
200 et plus	10 994	10 240	12 787	14 002	14 085	15 321	16 130	17 520	17 129	19 406	17 254
dont non salarié											
0 à 5 salariés				4 640	5 527	5 189	5 207	6 033	6 189	5 895	5 699
6 à 9 salariés				559	525	647	623	669	694	646	833
10 à 19 salariés				303	326	394	387	336	300	296	532
20 à 49 salariés				172	146	174	154	167	129	158	126
50 à 99 salariés				23	21	22	27	25	31	21	17
100 à 199 salariés				1	0	1	463	482	476	1	4
200 et plus				302	382	418	1	1	1	490	490

Zone Longue	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes totales (MF)											
0 à 5 salariés	1 279,4	1 291,4	1 714,5	1 855,3	2 225,8	2 346,6	2 714,6	3 571,3	4 323,6	4 678,8	4 229,9
6 à 9 salariés	698,9	765,4	894,7	1 098,1	1 399,2	1 497,8	1 693,7	1 975,1	2 518,6	2 662,2	3 380,5
10 à 19 salariés	1 210,9	1 248,5	1 312,3	1 454,5	1 948,4	2 149,3	2 826,5	2 850,5	3 053,4	3 723,4	4 466,9
20 à 49 salariés	1 688,5	2 045,2	2 213,3	2 754,9	2 953,0	3 504,3	4 287,4	5 072,9	5 802,2	6 713,0	6 961,5
50 à 99 salariés	825,4	961,3	917,9	1 281,8	1 355,5	1 728,4	2 020,4	2 412,7	2 739,3	3 101,8	3 758,7
100 à 199 salariés	652,1	783,3	711,8	815,7	803,8	998,8	1 568,7	1 544,5	1 840,4	1 796,4	2 145,5
200 et plus	828,6	970,5	1 348,6	1 678,4	1 897,9	2 254,7	2 703,8	3 553,6	3 876,3	4 779,7	4 957,4
dont recettes transport (MF)											
0 à 5 salariés				1 824,4	2 128,5	2 285,9	2 661,1	3 483,3	4 161,6	4 600,9	4 188,0
6 à 9 salariés	679,3	736,3	860,8	1 058,7	1 325,0	1 408,4	1 621,6	1 934,7	2 357,1	2 521,3	3 255,0
10 à 19 salariés	1 136,1	1 184,2	1 247,3	1 390,1	1 844,9	2 065,5	2 605,3	2 700,6	2 893,1	3 525,8	4 285,2
20 à 49 salariés	1 598,7	1 950,0	2 091,0	2 606,9	2 781,1	3 331,8	4 057,7	4 833,3	5 509,4	6 317,1	6 641,7
50 à 99 salariés	802,6	926,7	882,3	1 227,3	1 307,0	1 656,2	1 920,4	2 264,8	2 592,7	2 922,5	3 538,6
100 à 199 salariés	627,4	758,3	687,9	797,0	784,2	973,8	1 526,1	1 506,7	1 797,1	1 762,2	2 025,8
200 et plus	795,8	944,7	1 299,9	1 592,8	1 787,7	2 106,6	2 549,3	3 343,9	3 659,8	4 541,5	4 689,7
investissements totaux (MF)											
0 à 5 salariés	234,7	189,7	235,2	319,9	385,7	355,4	421,8	495,9	527,0	595,2	472,9
6 à 9 salariés	104,3	98,9	86,8	168,6	214,5	195,9	183,5	251,6	242,7	268,8	307,1
10 à 19 salariés	222,1	147,8	143,2	218,7	238,7	251,7	354,8	277,8	256,6	328,7	403,3
20 à 49 salariés	266,6	296,7	256,2	384,1	375,5	416,8	459,2	491,6	546,6	637,4	626,1
50 à 99 salariés	107,2	110,3	88,5	192,8	192,6	194,1	232,4	224,2	250,2	307,0	348,7
100 à 199 salariés	110,6	80,6	55,6	93,3	79,5	106,5	160,7	139,7	115,0	170,2	165,9
200 et plus	109,8	116,8	96,5	218,0	206,4	268,4	259,0	315,6	329,8	420,0	480,4
dont investissement mat. de Tr.											
0 à 5 salariés				296,8	358,8	334,9	398,3	461,1	487,4	569,2	441,0
6 à 9 salariés				155,1	197,1	173,3	153,8	227,3	214,7	238,8	269,9
10 à 19 salariés				200,8	217,0	222,4	317,5	249,0	227,8	290,0	361,3
20 à 49 salariés				339,5	321,7	357,1	397,5	425,7	481,2	558,1	537,1
50 à 99 salariés				162,5	153,9	167,8	199,7	182,7	201,5	261,5	294,8
100 à 199 salariés				81,2	65,2	85,7	126,2	113,4	98,6	141,4	140,1
200 et plus				163,3	160,3	209,7	199,5	219,4	237,3	342,7	346,4
Valeur Ajoutée (MF)											
6 à 9 salariés	316,1	346,9	378,9	486,6	606,3	634,3	707,9	841,8	996,2	1 050,9	1 340,9
10 à 19 salariés	568,5	556,9	571,4	663,7	874,4	968,9	1 179,0	1 179,4	1 248,0	1 537,4	1 794,0
20 à 49 salariés	818,5	972,2	1 041,5	1 300,3	1 389,8	1 656,1	1 955,0	2 288,3	2 559,5	2 856,9	3 070,1
50 à 99 salariés	433,2	478,1	472,5	657,6	692,5	855,9	991,3	1 136,6	1 239,9	1 403,0	1 684,0
100 à 199 salariés	342,4	404,8	356,8	425,9	413,9	509,3	774,7	754,9	862,4	892,4	1 083,2
200 et plus	481,5	528,9	725,3	977,7	1 069,9	1 281,5	1 500,6	1 896,6	2 107,5	2 554,7	2 583,3

Zone Longue	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes transports / rec. totales											
0 à 5 salariés				98%	96%	97%	98%	98%	96%	98%	99%
6 à 9 salariés	97%	96%	96%	96%	95%	94%	96%	98%	94%	95%	96%
10 à 19 salariés	94%	95%	95%	96%	95%	96%	92%	95%	95%	95%	96%
20 à 49 salariés	95%	95%	94%	95%	94%	95%	95%	95%	95%	94%	95%
50 à 99 salariés	97%	96%	96%	96%	96%	96%	95%	94%	95%	94%	94%
100 à 199 salariés	96%	97%	97%	98%	98%	97%	97%	98%	98%	98%	94%
200 et plus	96%	97%	96%	95%	94%	93%	94%	94%	94%	95%	95%
V. A./Recettes											
6 à 9 salariés	45%	45%	42%	44%	43%	42%	42%	43%	40%	39%	40%
10 à 19 salariés	47%	45%	44%	46%	45%	45%	42%	41%	41%	41%	40%
20 à 49 salariés	48%	48%	47%	47%	47%	47%	46%	45%	44%	43%	44%
50 à 99 salariés	52%	50%	51%	51%	51%	50%	49%	47%	45%	45%	45%
100 à 199 salariés	53%	52%	50%	52%	51%	51%	49%	49%	47%	50%	50%
200 et plus	58%	54%	54%	58%	56%	57%	55%	53%	54%	53%	52%
investissement/recettes											
0 à 5 salariés	18%	15%	14%	17%	17%	15%	16%	14%	12%	13%	11%
6 à 9 salariés	15%	13%	10%	15%	15%	13%	11%	13%	10%	10%	9%
10 à 19 salariés	18%	12%	11%	15%	12%	12%	13%	10%	8%	9%	9%
20 à 49 salariés	16%	14%	12%	14%	13%	12%	11%	10%	9%	9%	9%
50 à 99 salariés	13%	11%	10%	15%	14%	11%	12%	9%	9%	10%	9%
100 à 199 salariés	17%	10%	8%	11%	10%	11%	10%	9%	6%	9%	8%
200 et plus	13%	12%	7%	13%	11%	12%	10%	9%	9%	9%	10%
investissement/V. A.											
6 à 9 salariés	33%	29%	23%	35%	35%	31%	26%	30%	24%	25%	23%
10 à 19 salariés	39%	27%	25%	33%	27%	26%	30%	24%	21%	21%	22%
20 à 49 salariés	33%	29%	25%	30%	27%	25%	23%	21%	21%	22%	20%
50 à 99 salariés	25%	23%	19%	29%	28%	23%	23%	20%	20%	22%	21%
100 à 199 salariés	32%	20%	16%	22%	19%	21%	21%	19%	13%	19%	15%
200 et plus	23%	22%	13%	22%	19%	21%	17%	17%	16%	16%	19%
invest. mat tr./invest. tot.											
0 à 5 salariés				93%	93%	94%	94%	93%	92%	96%	93%
6 à 9 salariés				92%	92%	88%	84%	90%	88%	90%	88%
10 à 19 salariés				92%	91%	88%	89%	90%	89%	88%	90%
20 à 49 salariés				88%	86%	86%	87%	87%	86%	88%	86%
50 à 99 salariés				84%	80%	86%	86%	81%	81%	85%	85%
100 à 199 salariés				87%	82%	80%	79%	81%	86%	83%	84%
200 et plus				75%	78%	78%	77%	70%	72%	82%	72%

Zone Courte	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
nb. d'entreprises											
0 à 5 salariés	13 081	12 773	13 201	12 935	12 918	13 407	11 765	12 605	13 009	12 290	12 628
6 à 9 salariés	1 063	1 067	1 005	1 395	1 314	1 338	1 208	1 123	1 472	1 401	1 328
10 à 19 salariés	762	778	767	860	909	838	982	1 031	931	884	921
20 à 49 salariés	438	466	454	503	532	573	596	605	620	625	642
50 à 99 salariés	80	74	79	85	96	85	91	83	78	99	96
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	65	62	54	36	38	37	40	44	42	41	43
200 et plus				25	26	25	29	26	30	30	22
effectif total (salarié ou non)											
0 à 5 salariés	26 547	25 503	25 833	26 470	26 364	27 966	24 502	26 995	28 035	24 618	25 406
6 à 9 salariés	8 443	8 524	8 120	11 069	10 364	10 814	9 540	9 113	11 530	10 856	9 538
10 à 19 salariés	10 452	10 778	10 814	11 841	12 798	11 647	13 555	14 207	13 219	12 411	12 846
20 à 49 salariés	13 361	14 461	14 060	15 402	16 198	17 439	18 072	18 562	19 110	19 308	20 128
50 à 99 salariés	5 486	5 031	5 427	5 714	6 402	6 144	6 505	5 892	5 321	6 731	6 721
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	14 274	15 509	11 914	4 825	5 031	5 151	5 395	6 044	5 575	5 583	5 819
200 et plus				9 588	9 451	9 490	10 269	10 484	11 915	13 694	11 184
dont non salarié											
0 à 5 salariés				13 517	14 069	13 983	12 696	13 339	13 894	13 053	12 886
6 à 9 salariés				1 089	1 113	981	762	837	1 014	961	650
10 à 19 salariés				354	518	359	505	521	393	351	309
20 à 49 salariés				126	112	144	145	146	125	115	118
50 à 99 salariés				11	6	8	12	11	5	4	2
100 à 199 salariés				110	111	110	110	110	111	110	113
200 et plus				1	0	1	2	1	1	1	0

Zone Courte	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes totales (MF)											
0 à 5 salariés	2 247,5	2 607,6	2 878,8	3 196,6	3 463,8	4 182,9	4 059,4	5 256,4	6 195,9	6 321,4	6 891,7
6 à 9 salariés	717,4	906,2	938,2	1 545,6	1 582,6	1 751,9	1 877,7	2 012,9	2 768,0	3 117,5	3 208,2
10 à 19 salariés	885,7	1 094,3	1 164,0	1 445,4	1 777,5	1 856,4	2 511,3	2 933,9	3 169,5	3 547,1	3 770,6
20 à 49 salariés	1 044,1	1 318,3	1 438,8	1 800,9	2 054,1	2 454,8	2 940,9	3 520,0	4 228,4	4 703,4	5 511,8
50 à 99 salariés	402,5	451,8	528,8	620,9	805,2	809,6	1 036,7	1 127,8	1 182,9	1 532,0	1 695,2
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	877,8	1 077,7	970,6	540,6	610,4	638,4	829,3	1 053,2	1 082,5	1 263,5	1 549,5
200 et plus				927,1	1 025,9	1 252,2	1 406,0	1 665,6	2 112,0	2 546,4	2 388,4
dont recettes transport											
0 à 5 salariés				2 972,2	3 174,5	3 863,2	3 839,2	4 952,1	5 793,6	5 777,2	6 436,2
6 à 9 salariés	666,7	840,9	873,1	1 351,7	1 365,6	1 508,7	1 632,4	1 764,4	2 517,7	2 833,9	2 836,5
10 à 19 salariés	825,9	997,5	1 067,5	1 311,5	1 635,4	1 678,7	2 209,0	2 652,7	2 736,9	3 163,2	3 354,7
20 à 49 salariés	969,3	1 219,4	1 321,4	1 678,8	1 893,6	2 282,0	2 735,1	3 250,4	3 820,5	4 362,7	5 107,2
50 à 99 salariés	383,5	426,0	509,0	581,5	746,1	759,7	968,8	1 000,6	1 033,2	1 448,4	1 590,9
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	838,0	1 022,1	921,0	507,3	582,1	611,0	804,4	1 021,6	1 038,1	1 222,5	1 481,4
200 et plus				887,0	967,9	1 195,4	1 320,6	1 559,0	1 986,7	2 389,8	2 220,4
investissements totaux (MF)											
0 à 5 salariés	449,3	288,4	393,0	515,4	573,4	606,8	571,3	691,0	736,4	727,7	706,9
6 à 9 salariés	95,5	128,5	121,2	208,5	196,5	171,2	163,8	230,2	259,5	305,9	276,6
10 à 19 salariés	118,8	142,4	127,4	188,5	204,0	209,6	255,4	300,0	261,8	334,6	311,2
20 à 49 salariés	146,1	157,5	143,4	211,9	229,2	250,5	253,9	321,3	358,2	398,4	441,7
50 à 99 salariés	52,2	45,4	47,4	74,2	77,9	69,7	107,0	90,8	89,8	127,3	157,9
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	93,2	95,6	70,8	70,0	51,5	64,2	69,1	84,7	88,6	117,3	142,9
200 et plus				71,3	80,1	107,9	95,2	134,9	109,2	171,8	167,5
dont investissement mat. de Tr.											
0 à 5 salariés				468,3	521,1	557,4	516,5	619,7	654,3	649,4	633,5
6 à 9 salariés				187,0	174,7	150,6	150,2	191,6	232,3	265,1	232,3
10 à 19 salariés				155,5	167,5	174,2	219,3	263,3	207,7	277,8	244,5
20 à 49 salariés				177,9	187,5	206,5	209,3	265,4	284,3	324,0	350,7
50 à 99 salariés				52,4	57,6	50,7	84,3	71,6	61,2	92,6	125,3
100 à 199 salariés				60,4	42,3	56,1	58,1	68,1	65,1	96,5	118,4
200 et plus				57,8	48,6	89,8	64,1	74,7	71,7	116,6	115,2
Valeur Ajoutée (MF)											
6 à 9 salariés	371,9	462,1	466,6	737,1	735,6	860,4	849,3	921,5	1 281,8	1 403,9	1 382,5
10 à 19 salariés	480,8	560,8	614,0	753,8	903,2	939,5	1 214,1	1 407,8	1 453,4	1 633,7	1 776,4
20 à 49 salariés	571,1	712,4	797,4	986,6	1 118,0	1 339,1	1 554,6	1 829,6	2 137,4	2 362,6	2 807,7
50 à 99 salariés	227,5	261,1	304,9	364,7	438,5	460,8	561,2	586,6	634,9	838,1	902,6
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	560,2	686,4	614,1	318,4	358,2	388,9	480,2	611,8	622,4	702,0	842,8
200 et plus				572,0	620,7	741,5	852,5	1 016,0	1 265,8	1 614,9	1 629,2

Zone Courte	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes transports / rec. totales											
0 à 5 salariés				93%	92%	92%	95%	94%	94%	91%	93%
6 à 9 salariés	93%	93%	93%	87%	86%	86%	87%	88%	91%	91%	88%
10 à 19 salariés	93%	91%	92%	91%	92%	90%	88%	90%	86%	89%	89%
20 à 49 salariés	93%	92%	92%	93%	92%	93%	93%	92%	90%	93%	93%
50 à 99 salariés	95%	94%	96%	94%	93%	94%	93%	89%	87%	95%	94%
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	95%	95%	95%	94%	95%	96%	97%	97%	96%	97%	96%
200 et plus				96%	94%	95%	94%	94%	94%	94%	93%
V. A./Recettes											
6 à 9 salariés	52%	51%	50%	48%	46%	49%	45%	46%	46%	45%	43%
10 à 19 salariés	54%	51%	53%	52%	51%	51%	48%	48%	46%	46%	47%
20 à 49 salariés	55%	54%	55%	55%	54%	55%	53%	52%	51%	50%	51%
50 à 99 salariés	57%	58%	58%	59%	54%	57%	54%	52%	54%	55%	53%
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	64%	64%	63%	59%	59%	61%	58%	58%	57%	56%	54%
200 et plus				62%	61%	59%	61%	61%	60%	63%	68%
investissement/recettes											
0 à 5 salariés	20%	11%	14%	16%	17%	15%	14%	13%	12%	12%	10%
6 à 9 salariés	13%	14%	13%	13%	12%	10%	9%	11%	9%	10%	9%
10 à 19 salariés	13%	13%	11%	13%	11%	11%	10%	10%	8%	9%	8%
20 à 49 salariés	14%	12%	10%	12%	11%	10%	9%	9%	8%	8%	8%
50 à 99 salariés	13%	10%	9%	12%	10%	9%	10%	8%	8%	8%	9%
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	11%	9%	7%	13%	8%	10%	8%	8%	8%	9%	9%
200 et plus				8%	8%	9%	7%	8%	5%	7%	7%
investissement/V. A.											
6 à 9 salariés	26%	28%	26%	28%	27%	20%	19%	25%	20%	22%	20%
10 à 19 salariés	25%	25%	21%	25%	23%	22%	21%	21%	18%	20%	18%
20 à 49 salariés	26%	22%	18%	21%	21%	19%	16%	18%	17%	17%	16%
50 à 99 salariés	23%	17%	16%	20%	18%	15%	19%	15%	14%	15%	17%
100 à 199 salariés (et plus av. 76)	17%	14%	12%	22%	14%	17%	14%	14%	14%	17%	17%
200 et plus				12%	13%	15%	11%	13%	9%	11%	10%
invest. mat tr./invest. tot.											
0 à 5 salariés				91%	91%	92%	90%	90%	89%	89%	90%
6 à 9 salariés				90%	89%	88%	92%	83%	90%	87%	84%
10 à 19 salariés				82%	82%	83%	86%	88%	79%	83%	79%
20 à 49 salariés				84%	82%	82%	82%	83%	79%	81%	79%
50 à 99 salariés				71%	74%	73%	79%	79%	68%	73%	79%
100 à 199 salariés				86%	82%	87%	84%	80%	73%	82%	83%
200 et plus				81%	61%	83%	67%	55%	66%	68%	69%

Location	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes totales (MF)											
0 à 5 salariés	244,9	303,3	424,1	450,5	495,9	580,2	757,1	900,2	613,0	640,6	817,8
6 à 9 salariés	126,6	165,1	196,6	283,4	261,0	420,9	421,5	436,6	691,1	751,0	717,8
10 à 19 salariés	182,9	215,9	253,7	310,9	341,0	402,8	531,9	573,7	542,3	783,5	776,2
20 à 49 salariés	451,4	519,3	571,3	659,1	874,5	1 053,2	1 155,2	1 241,3	1 369,4	1 609,7	1 753,9
50 à 99 salariés	197,0	259,1	241,7	370,9	386,9	446,6	580,7	703,4	801,4	1 011,5	1 081,3
100 à 199 salariés	200,3	209,1	291,5	379,8	333,1	406,7	486,7	682,0	607,0	720,0	626,7
200 et plus	815,4	854,3	840,6	1 001,3	967,7	927,5	1 042,6	1 112,7	1 238,2	1 348,2	1 529,1
dont recettes transport (MF)											
0 à 5 salariés				429,4	486,9	561,7	729,3	873,6	600,4	628,2	798,6
6 à 9 salariés				266,3	231,3	373,7	381,7	403,4	635,3	707,7	685,4
10 à 19 salariés				291,0	322,8	386,1	495,0	496,8	502,5	710,6	721,1
20 à 49 salariés				629,8	807,3	988,4	1 053,3	1 240,4	1 235,1	1 467,5	1 587,2
50 à 99 salariés				337,3	359,8	409,4	539,7	661,0	746,0	889,2	981,1
100 à 199 salariés				364,5	326,7	385,6	477,6	660,2	579,2	678,2	583,9
200 et plus				862,3	858,6	891,0	1 027,6	1 068,3	1 229,2	1 307,3	1 484,6
investissements totaux (MF)											
0 à 5 salariés	51,3	44,7	89,5	175,0	74,1	94,5	187,9	254,0	121,4	106,5	86,8
6 à 9 salariés	55,8	58,4	48,0	74,8	55,3	89,3	125,2	115,0	150,9	182,0	108,3
10 à 19 salariés	33,5	42,2	39,8	58,7	51,2	62,5	82,1	79,9	68,0	143,0	184,7
20 à 49 salariés	120,9	70,2	58,9	93,5	125,4	145,3	159,0	171,6	165,4	234,5	250,7
50 à 99 salariés	43,9	46,7	28,9	71,9	53,9	56,0	96,5	72,1	86,4	114,6	193,9
100 à 199 salariés	44,4	52,5	41,7	63,5	57,6	92,9	75,6	82,0	62,1	86,6	78,8
200 et plus	237,5	200,1	131,4	211,1	196,9	203,4	211,9	235,9	250,6	277,2	322,4
dont investissement mat. de Tr.											
0 à 5 salariés				162,5	69,2	88,8	178,8	248,8	112,2	102,1	81,7
6 à 9 salariés				69,9	52,6	86,0	120,0	110,1	140,9	169,3	98,2
10 à 19 salariés				54,1	46,0	55,5	66,8	63,1	59,7	131,8	178,6
20 à 49 salariés				84,9	113,3	125,7	141,4	156,3	147,5	206,7	223,2
50 à 99 salariés				63,3	46,6	48,2	87,4	66,6	77,1	104,1	183,9
100 à 199 salariés				50,7	43,5	83,2	68,3	71,0	57,0	82,5	67,8
200 et plus				193,2	173,3	185,6	188,9	220,5	235,0	256,4	299,2
Valeur Ajoutée (MF)											
6 à 9 salariés	74,7	94,3	116,7	161,2	150,3	225,6	224,6	238,6	351,7	403,5	370,2
10 à 19 salariés	99,2	112,3	134,4	157,0	174,3	213,6	260,8	270,5	255,6	410,7	425,0
20 à 49 salariés	263,7	285,4	308,5	370,1	463,0	550,3	584,5	628,0	677,7	774,0	849,5
50 à 99 salariés	108,7	133,9	122,2	190,6	208,7	229,4	309,8	352,3	409,6	501,4	602,7
100 à 199 salariés	110,2	115,7	158,2	196,2	184,4	217,8	257,1	364,2	333,0	397,6	349,8
200 et plus	467,3	510,2	526,8	584,3	556,5	537,4	608,8	643,9	694,9	775,6	894,4

Location	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
recettes transports / rec. totales											
0 à 5 salariés				95%	98%	97%	96%	97%	98%	98%	98%
6 à 9 salariés				94%	89%	89%	91%	92%	92%	94%	95%
10 à 19 salariés				94%	95%	96%	93%	87%	83%	91%	93%
20 à 49 salariés				96%	92%	94%	91%	100%	90%	91%	90%
50 à 99 salariés				91%	93%	92%	93%	94%	93%	88%	91%
100 à 199 salariés				96%	98%	95%	98%	97%	95%	94%	93%
200 et plus				86%	89%	96%	99%	96%	99%	97%	97%
V. A./Recettes											
6 à 9 salariés	59%	57%	59%	57%	58%	54%	53%	55%	51%	54%	52%
10 à 19 salariés	54%	52%	53%	50%	51%	53%	49%	47%	47%	52%	55%
20 à 49 salariés	58%	55%	54%	56%	53%	52%	51%	51%	49%	48%	48%
50 à 99 salariés	55%	52%	51%	51%	54%	51%	53%	50%	51%	50%	56%
100 à 199 salariés	55%	55%	54%	52%	55%	54%	53%	53%	55%	55%	56%
200 et plus	57%	60%	63%	58%	58%	58%	58%	58%	56%	58%	58%
investissement/recettes											
0 à 5 salariés	21%	15%	21%	39%	15%	16%	25%	28%	20%	17%	11%
6 à 9 salariés	44%	35%	24%	26%	21%	21%	30%	26%	22%	24%	15%
10 à 19 salariés	18%	20%	16%	19%	15%	16%	15%	14%	13%	18%	24%
20 à 49 salariés	27%	14%	10%	14%	14%	14%	14%	14%	12%	15%	14%
50 à 99 salariés	22%	18%	12%	19%	14%	13%	17%	10%	11%	11%	18%
100 à 199 salariés	22%	25%	14%	17%	17%	23%	16%	12%	10%	12%	13%
200 et plus	29%	23%	16%	21%	20%	22%	20%	21%	20%	21%	21%
investissement/V. A.											
6 à 9 salariés	75%	62%	41%	46%	37%	40%	56%	48%	43%	45%	29%
10 à 19 salariés	34%	38%	30%	37%	29%	29%	31%	30%	27%	35%	43%
20 à 49 salariés	46%	25%	19%	25%	27%	26%	27%	27%	24%	30%	30%
50 à 99 salariés	40%	35%	24%	38%	26%	24%	31%	20%	21%	23%	32%
100 à 199 salariés	40%	45%	26%	32%	31%	43%	29%	23%	19%	22%	23%
200 et plus	51%	39%	25%	36%	35%	38%	35%	37%	36%	36%	36%
invest. mat tr./invest. tot.											
0 à 5 salariés				93%	93%	94%	95%	98%	92%	96%	94%
6 à 9 salariés				93%	95%	96%	96%	96%	93%	93%	91%
10 à 19 salariés				92%	90%	89%	81%	79%	88%	92%	97%
20 à 49 salariés				91%	90%	87%	89%	91%	89%	88%	89%
50 à 99 salariés				88%	86%	86%	91%	92%	89%	91%	95%
100 à 199 salariés				80%	76%	90%	90%	87%	92%	95%	86%
200 et plus				92%	88%	91%	89%	93%	94%	92%	93%