

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE  
ET DES TRANSPORTS

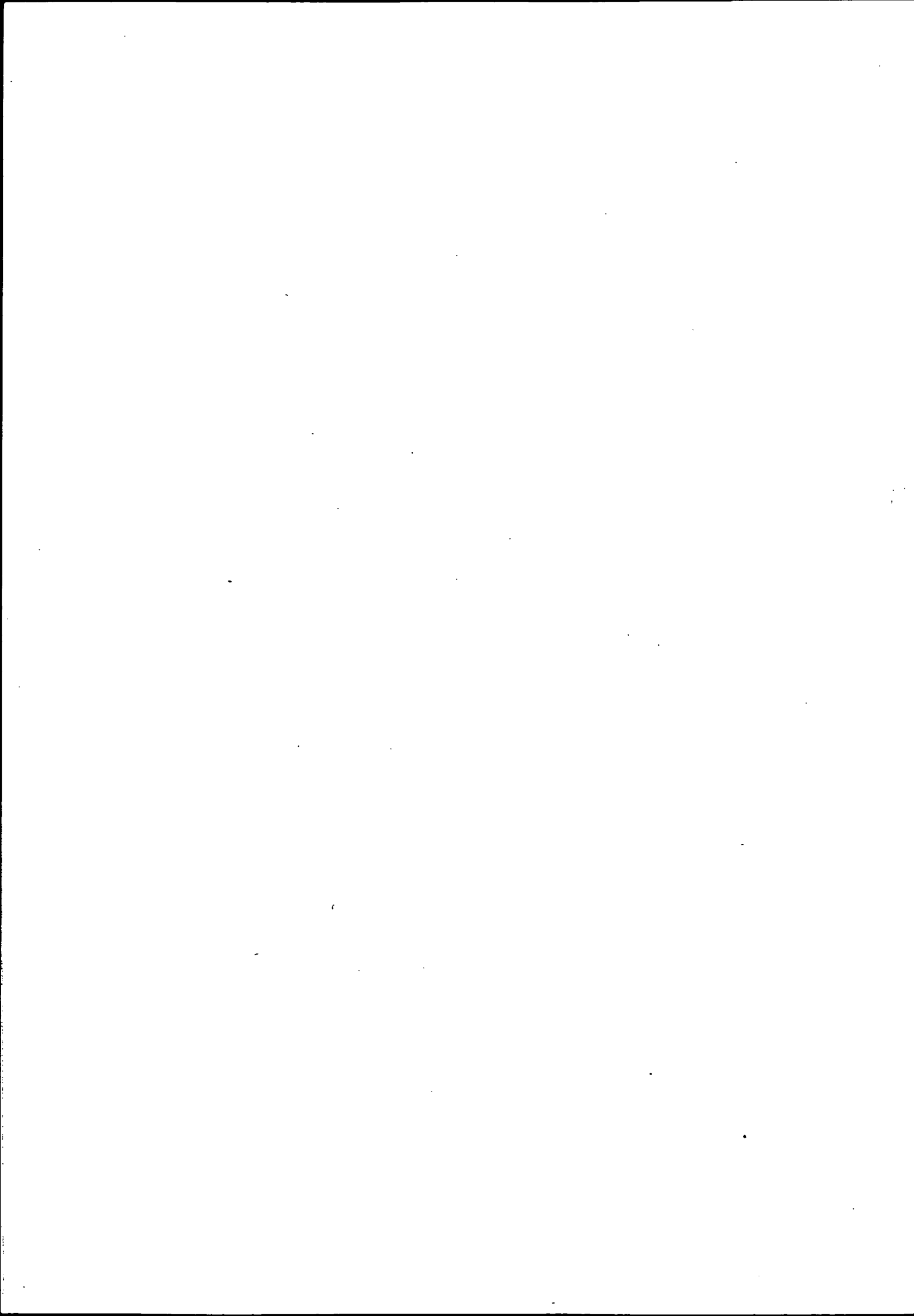
OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
55, rue BRILLAT SAVARIN - 75013 PARIS - Tél. : (1) 45 89 89 27

3465

Le 18 août 1987

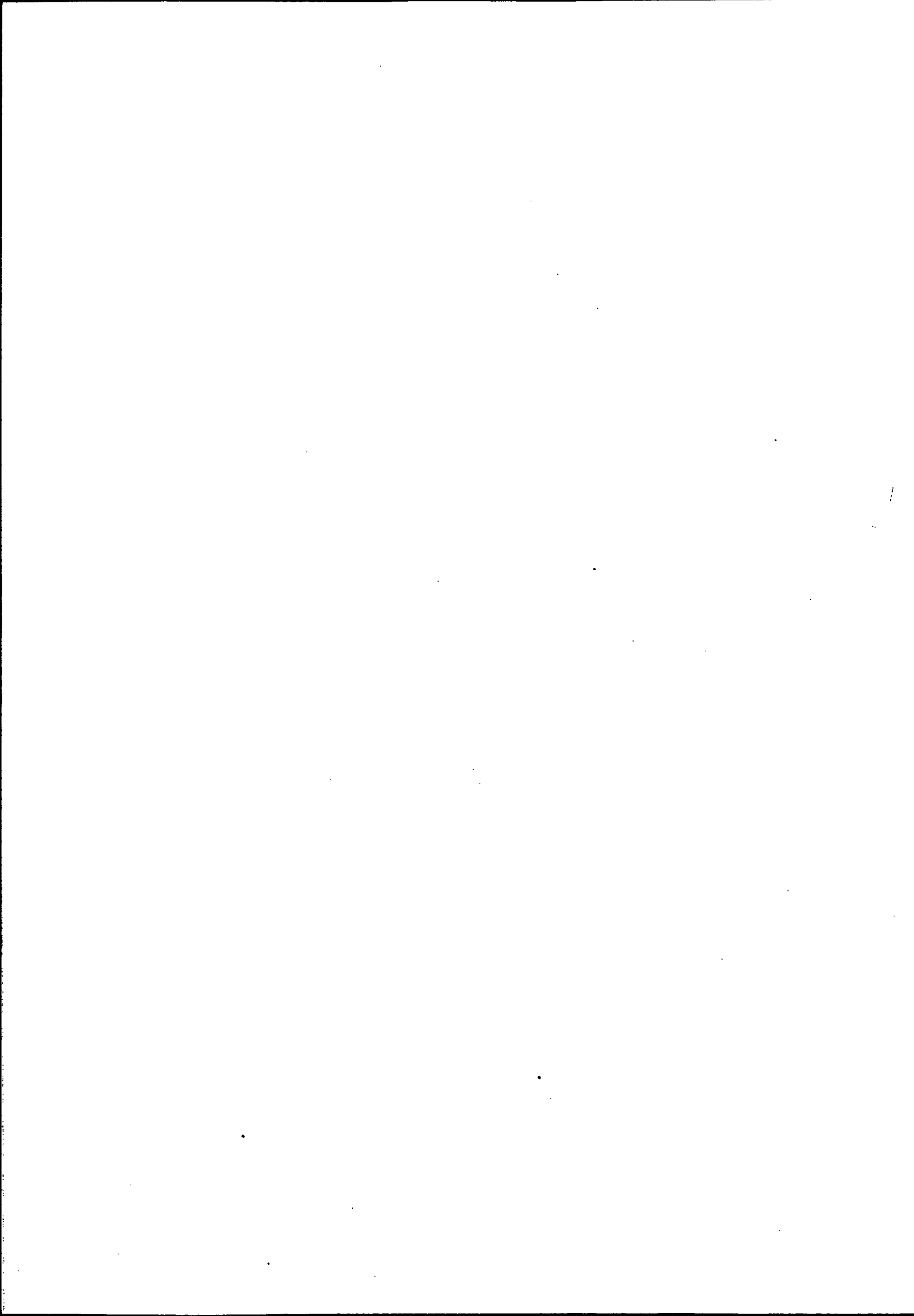
**LA SOUS-TRAITANCE  
EN TRANSPORTS  
ROUTIERS DE MARCHANDISES**

**LAURENT GASNIER  
DEPARTEMENT DES SYNTHESSES**



Pages

5	<b><u>INTRODUCTION : OBJET DE L'ETUDE</u></b>
6	<b><u>I. MISE EN OEUVRE DE L'ETUDE</u></b>
6	<b>I.1.LES SOURCES DISPONIBLES : UNE PRESENTATION SUCCINCTE</b>
	I.1.A.L'ENQUETE ANNUELLE D'ENTREPRISE
	I.1.B.LES COMPTES STANDARDS
	I.1.C.LE FICHIER G.E.A.U.L.I.T.
8	<b>I.2.NATURE DE LA DEMARCHE ET DELIMITATION DU CHAMP EXPLORATOIRE</b>
	I.2.A.LES DIFFICULTES INHERENTES A UNE APPROCHE DUALE
	I.2.B. UNE PARTITION FONDEE SUR LES FRAIS DE SOUS-TRAITANCE
	I.2.C.LA SOUS-TRAITANCE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES : DES SITUATIONS DIFFERENTES
	I.2.D.LE CHAMP EXPLORATOIRE : LA ZONE LONGUE-LA ZONE COURTE
15	<b><u>II. PARTITION SELON L'IMPORTANCE DES FRAIS DE SOUS-TRAITANCE : RESULTATS GENERAUX</u></b>
15	<b>I.1.PRESENTATION DE LA PARTITION</b>
17	<b>II.2.UNE PLACE INEGALE DES SOUS-POPULATIONS</b>
19	<b>II.3.CARACTERISTIQUES GENERALES DES SOUS-POPULATIONS</b>
	II.3.A.LA FORME JURIDIQUE
	II.3.B.L'ACTIVITE PRINCIPALE
	II.3.C.LA TAILLE



II.3.D.LE PERSONNEL ROULANT-LE PERSONNEL SEDENTAIRE

28 **III. LA SPECIALISATION PAR NIVEAUX DE SOUS-TRAITANCE**

28 **III.1.UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT DIFFERENCIEE**

31 **III.2.DES SPECIALISATIONS INEGALES**

33 **IV. RATIOS FINANCIERS PAR NIVEAUX DE SOUS-TRAITANCE**

33 **IV.1.UN TAUX DE VALEUR AJOUTEE VARIABLE TRADUIT UNE INEGALE REPARTITION DES CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES**

IV.1.A.EN PREALABLE : LES VARIATIONS DES RECETTES PAR TETE

IV.1.B.UN TAUX DE VALEUR AJOUTEE CROISSANT AVEC LE NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE

IV.1.C .UN POIDS INEGAL DES POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

IV.1D.LES T.F.S.E.: DES SIGNIFICATIONS DIFFERENTES

IV.1.C.CONCLUSIONS PARTIELLES

39 **IV.2.UN TAUX DE MARGE DECROISSANT AVEC LE NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE**

IV.2.A .UNE CROISSANCE DES FRAIS DE PERSONNEL AVEC LA SOUS-TRAITANCE

IV.2.B.UNE REPARTITION INEGALE ENTRE PERSONNEL SEDENTAIRE ET PERSONNEL ROULANT

IV.2.C.QUELQUES REMARQUES

42 **IV.3.DES CHARGES FINANCIERES DEGRESSIVES AVEC LE NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE**

44	<b>IV.4.DE MOINDRES INVESTISSEMENTS AVEC L'ELEVATION DE LA SOUS-TRAITANCE</b>
	IV.4.A.UNE MISE EN GARDE
	IV.4.B.UN EFFET TAILLE QUI NE DEMENT PAS LA LIAISON ENTRE INVESTISSEMENTS ET SOUS-TRAITANCE
47	<b>IV.5.L'ETUDE DES SOLDES D'EXPLOITATION : DES RESULTATS EN DENTS DE SCIE</b>
49	<b><u>V.CONCLUSIONS</u></b>
	<b><u>DOMAINES DE RECHERCHE</u></b>
51	<b>VI. <u>ANNEXES</u></b>
51	<b>ANNEXE I : LES PRINCIPAUX RATIOS FINANCIERS DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES PAR ACTIVITE ET TAILLE D'ENTREPRISE</b>
57	<b>ANNEXE II : LES RATIOS FINANCIERS PAR CLASSES DE SOUS-TRAITANCE</b>
64	<b>ANNEXE III : INVESTISSEMENTS ET RECETTES PAR TAILLE ET PAR NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE</b>
73	<b>ANNEXE IV : MATRICE DE CORRELATIONS ENTRE VARIABLES FINANCIERES</b>

## INTRODUCTION

### **OBJET DE L'ETUDE**

Les transports routiers de marchandises restent ces dernières années largement marqués par le phénomène de la sous-traitance qui conduit à considérer ce secteur comme ayant un caractère dual, opposant deux populations d'entreprises, celles effectuant principalement de la traction, caractérisées par leur absence de démarche commerciale de recherche de clientèle, et les entreprises pour lesquelles la sous-traitance constitue un élément de leur stratégie, ce qui leur permet de s'orienter vers des activités plus rentables .

Une telle analyse, si elle semble largement admise, n'a donné lieu jusque là à aucun exercice chiffré. L'objet de cette étude consiste donc, à partir des données individuelles de l'enquête annuelle d'entreprises 1983, à préciser la pertinence de la sous-traitance comme facteur de discrimination entre les entreprises de transport.

Deux éléments rendent par ailleurs cette démarche indispensable : en premier lieu, l'année 1983, année charnière entre deux modes de comptabilité différents, constitue par la même l'aboutissement d'une série favorable à l'établissement d'un bilan, d'autre part, aux échéances de constitution d'une véritable Europe des transports en 1992 correspondront des stratégies de survie ou d'expansion que l'on peut déjà déceler à travers les données financières des entreprises.



## I. MISE EN OEUVRE DE L'ETUDE

Avant de définir la méthodologie adoptée, un bref recensement des informations disponibles en matière de statistiques d'entreprises de transport cerne la portée et les limites d'une telle étude.

### **I.1.LES SOURCES DISPONIBLES:UNE PRESENTATION SUCCINCTE**

#### **I.1.A.L'ENQUETE ANNUELLE D'ENTREPRISE**

Son champ couvre les entreprises dont l'activité principale est une activité de transport routier de marchandises. Par référence à la nomenclature d'activité et de produits, l'enquête saisit les produits de la nomenclature. Le secteur des transports routiers de marchandises englobe quatre sous-secteurs (zone longue, zone courte, déménagement, location de véhicules industriels) avec des caractéristiques bien spécifiques et si, dans une première approche, la zone longue et la zone courte offrent de nombreuses similitudes, leur agrégation nécessite la mise en place de garde-fous.

Selon l'activité et la taille, les entreprises reçoivent un questionnaire général (Q.G.) portant sur l'ensemble du cycle d'exploitation, ou un questionnaire simplifié (Q.S.). Ces critères définissent alors des taux de sondage variables.

Les Q.G. fournissent des renseignements sur :

- les caractéristiques générales des entreprises : leur forme juridique, la durée de leur exercice, leur code A.P.E.
- leur compte d'exploitation générale avec notamment un poste "frais de sous-traitance" que l'on peut isoler des recettes brutes totales.
- leur parc routier qu'on ne peut malheureusement mettre en rapport avec les titres (licences de transport) nécessaires à l'activité de transport en zone longue.
- la répartition de leur personnel salarié, ventilé en personnel roulant et personnel sédentaire, une composante d'autant plus intéressante qu'elle renseigne indirectement sur le partage entre l'activité de traction et l'activité commerciale proprement dite.
- la distribution de leurs investissements par nature.

Il faut reconnaître à ce stade les limites d'une étude fondée sur la seule E.A.E. : d'une part, elle ne donne qu'une connaissance médiocre des petites entreprises qui ne sont appréhendées qu'au travers des Q.S. et pour lesquelles donc, on ne dispose que d'éléments généraux d'appréciation (recettes

totales, investissement totaux, personnel); d'autre part, elle ignore, par nature, les données de structure contenues dans le bilan, d'où les aléas liés aux jugements portés sur le seul cycle d'exploitation et à l'absence d'informations sur l'endettement ou la rentabilité réels de l'entreprise.

### I.1.B. LES COMPTES STANDARDS

Après confrontation des données d'entreprises traitées dans le cadre de l'opération S.U.S.E. (Système Unifié de Statistiques d' Entreprises) avec les enquêtes annuelles d'entreprises et les exploitations statistiques des déclarations fiscales, l'I.N.S.E.E. élabore des comptes dits "standards" à un niveau partiellement agrégé de nomenclature d'activité et de produits (NAP 90). Les postes qui y figurent sont définis à partir du plan comptable général.

En outre, les comptes standards s'attachent à l'ensemble des entreprises non financières en distinguant les sociétés et quasi-société (SQS) et les entreprises individuelles (EI).

Il est donc possible de disposer à la fois d'une approche en termes de compte d'exploitation et de bilan pour le secteur des transports routiers de marchandises, mais sans qu'un niveau de détail plus fin (le sous secteur par exemple) soit disponible en l'état. Malgré ces agrégations, cette source favorise l'éclairage des phénomènes d'endettement sectoriel tant pour les E.I. que pour les S.Q.S.

Par ailleurs, et pour des raisons évidentes de secret fiscal, l'accès aux données individuelles d'entreprises issues des déclarations fiscales demeure confidentiel.

### I.1.C. LE FICHER G.E.A.U.L.I.T (Gestion Automatique des Licences de Transport)

Chaque entreprise exerçant une activité de transporteur ou de loueur est tenue de s'inscrire au registre correspondant de son département. Le fichier G.E.A.U.L.I.T. regroupe alors ces registres départementaux et constitue donc, a priori, une source d'information exhaustive.

Il décrit le nombre et le type de licences possédées par l'entreprise (établissement ou siège social) selon des distinctions juridiques, statutaires ou des critères d'âge.

Une de ses premières limites tient à sa nature extrêmement complexe qui en fait un instrument difficile d'emploi, notamment dans l'appréciation des mouvements d'entreprises. De surcroît, les entreprises ne sont identifiées qu'à travers leur numéro SIRENE sans référence à leur activité principale (code A.P.E.). On comprend alors aisément les confusions liées à une ventilation des entreprises par activité sur la seule base des licences (les trois catégories définies, les transporteurs purs, les loueurs purs et les mixtes, ne recouvrent aucune réalité financière).

Malgré ses défauts de constitution et en vertu même de sa vocation exhaustive, le fichier G.E.A.U.L.I.T. constitue un élément précieux, et trop souvent sous utilisé, d'information sur l'ensemble des entreprises de transports routiers de marchandises; dans la mesure où il pourrait être raccordé à l'E.A.E, grâce aux numéros S.I.R.E.N.E, son intérêt s'en trouverait accru. Pour chaque

entreprise on disposerait de son activité principale, des éléments de son compte d'exploitation, du nombre et du type de licences qu'elle possède (si elle exerce du moins une activité de zone longue). L'examen de la répartition des licences donnerait une idée des éventuels rapports de force existants entre les entreprises et éclairerait des phénomènes tels que le tractionnariat

## I.2.NATURE DE LA DEMARCHE ET DELIMITATION DU CHAMP EXPLORATOIRE

### I.2.A.LES DIFFICULTES INHERENTES A UNE APPROCHE DUALE

Si l'on a pu parfois parler du caractère dual du marché des transports dont la spécificité tend à opposer d'une part les entreprises donneuses d'ordre, sous traitant une part substantielle de leur activité, et d'autre part les entreprises artisanales à vocation de tractionnaires, une telle dichotomie ne s'observe pas aussi rigoureusement dans la réalité; conjointement à des comportements aussi tranchés, coexistent une multitude de cas qui ne correspondent pas à un lien de subordination entre entreprises. Un des objectifs de cette étude sera aussi de préciser l'incidence financière de telle ou telle situation, l'impact d'un niveau élevé de sous-traitance comme celui généré par l'absence de recours systématique à une telle pratique.

La complexité des rapports de sous-traitance nécessite l'explicitation juridique d'une terminologie propre aux transports, souvent confuse, et qui montrera l'extrême diversité des situations.

Si la nature du contrat de transport réside dans le déplacement de la marchandise, a seul qualité de voiturier celui qui exécute lui même cette opération. L'entreprise chargée d'un transport et qui le fait exécuter par un tiers n'est pas voiturier mais commissionnaire de transport. Une telle distinction est fondamentale car met en oeuvre des responsabilités radicalement différentes; le commissionnaire fait exécuter en effet sous sa responsabilité et en son nom propre un transport de marchandises pour le compte d'un comettant et est tenu d'une obligation de résultat vis à vis de son client d'où sa responsabilité vis à vis des voituriers et autres intermédiaires auxquels il a recours pour l'exécution du transport. L'intervention d'un commissionnaire amène aussi la superposition de deux contrats, un contrat de commission entre l'expéditeur et le commissionnaire et un contrat de transport entre le commissionnaire et le voiturier.

Le contrat d'affrètement par lequel le commissionnaire-affréteur assure au transporteur une activité régulière est d'un type bien précis puisqu'il garantit au transporteur une recette minimale et un prix à la tonne-kilomètre ou en diminution de sa commission.

Vient se greffer sur sur cette différenciation le cas de la location avec chauffeurs ou le locataire qui exploite le véhicule a seul qualité de transporteur et assume donc la responsabilité des opérations de transport quand le loueur n'est pas voiturier mais simple fournisseur de moyens; la liberté du prix de la location des véhicules explique que pour l'instant ce type de sous-traitance se développe plus q'un autre.

Il serait tentant à partir de ces premiers éléments d'information de retenir une typologie des entreprises à structure pyramidale selon l'étendue des prestations et des responsabilités de chacun de

ces groupes (commissionnaire-voiturier-loueur) ; une solution semblable, par son côté systématique, serait néanmoins dangereuse car ignorerait la situation réelle de l'entreprise et les parts de marché dont elle dispose . Le tractionnaire se définit aussi peut-être plus par son incapacité à trouver un marché, et l'obligation en découlant de s'adresser à un donneur d'ordre bien implanté, qu'à la non possession de licences de transport; il est par ailleurs probable que la fin du contingentement des licences de transport va changer à cet égard bien des choses.

L'exemple des A.T.I.E. souligne par ailleurs le danger de privilégier l'aspect licences de transport. En matière de transport international le transport pour compte d'autrui est subordonné à un simple certificat d'inscription au Registre des Transporteurs et à une autorisation de transport international; un souci de stimuler la compétition des entreprises françaises les dispense ainsi de posséder la licence de zone longue nécessaire sur le parcours français. Dans un même état d'esprit, l'Autorisation de Transport International d'Encadrement (A.T.I.E.), si elle ne constitue en aucun cas un droit d'entrée en territoire étranger, procure sous certaines conditions, et sous couvert d'un simple certificat d'inscription, la possibilité d'effectuer des transports intérieurs de zone longue en encadrement du transport international; par exemple, un transporteur établi à Lille, inscrit au Registre des Transporteurs, et devant effectuer un transport international de Paris à Munich peut effectuer un transport intérieur de Thionville (localité située dans la zone courte Ardennes mordant sur le département du Nord) à Paris (lieu de chargement du fret à destination de l'étranger). On peut se demander si cette "brèche" dans la loi ne favorise pas l'emploi de tractionnaires, d'autant plus facilement qu'il n'est pas conditionné par la possession par le donneur d'ordre de licences de transport.

A défaut de définitions précises un ensemble de caractéristiques précisent l'antagonisme tractionnaire/donneur d'ordre.

#### L'entreprise tractionnaire :

-est inscrite au Registre des Loueurs, ou (et) au Registre des Transporteurs. Il s'avère effet que son activité s'apparente souvent à de la location avec chauffeur. Le tractionnaire loue son véhicule (en propriété ou non) ainsi que sa force de travail, à un locataire qui a en charge les opérations de transport. La pratique de l'inscription simultanée au deux registres tend aussi à se généraliser : elle concerne, en 1978 44,6% des entreprises (existantes) du fichier G.E.A.U.L.I.T. et 56% en 1983.

-ne possède généralement pas de licences de transport en propre (dans le cas où elle est nécessaire, c'est à dire en zone longue) d'où sa dépendance vis à vis du donneur d'ordre. 72,1% des entreprises (existantes) du fichier G.E.A.U.L.I.T. n'ont pas de titres de transport; pour les seules entreprises inscrites au Registre des Loueurs, la proportion passe à 90,7%. Il n'est cependant pas impossible de concevoir un tractionnaire disposant de licences mais sans possibilité d'accès au fret routier, d'où sa dépendance par rapport à une entreprise mieux placée.

-a un poste frais de sous-traitance nul ou très faible.

-emploie une très forte proportion de personnel roulant (la totalité de son travail est consacrée à la traction).

-est souvent une entreprise individuelle, saisie donc à travers le questionnaires simplifiés de l'enquête annuelle d'entreprise.

L'entreprise donneuse d'ordre:

-peut avoir tout aussi bien une activité de transporteur qu'une activité d'auxiliaire des transports terrestres ou d'industriel.

-dispose de licences de transport mais sans que cela soit systématique. Une entreprise entièrement spécialisée dans l'international peut ne pas en avoir besoin, ce qui est également le cas des groupeurs.

-atteint un niveau substantiel de "frais de sous-traitance".

-eu égard à son activité commerciale, emploie moins de personnel roulant que les autres entreprises et plus de personnel sédentaire.

-a une taille très variable ne serait-ce qu'en fonction de son activité.

Isoler ces deux sous-populations à travers les fichiers de base de l'E.A.E. est malaisé en l'absence d'un raccordement avec le fichier G.E.A.U.L.I.T. La possession ou non par l'entreprise de licences de transport demeure en effet malgré quelques cas spécifiques un élément essentiel de la sous-traitance. Un repérage simultané des tractionnaires et des donneurs d'ordre semble d'autant plus délicat qu'en fonction de leurs caractéristiques de taille, les premiers relèvent plus des questionnaires simplifiés (moins de 6 salariés) quand les seconds peuvent recevoir un QS ou un QG. On entrevoit déjà les difficultés de comparaison issues du caractère excessivement muet de données d'exploitations trop grossières quand on dispose d'autre part, de statistiques plus détaillées. Par contre, sont renseignés le poste "frais de sous-traitance" et la répartition du personnel entre personnel roulant et personnel sédentaire.

## I.2.B. UNE PARTITION FONDÉE SUR LES FRAIS DE SOUS-TRAITANCE

En première approche, et pour éviter de mettre en parallèle des éléments provenant de questionnaires différents, avec donc des degrés de fiabilité et de précision variables, il paraît plus prudent de s'attacher aux seuls renseignements contenus dans les questionnaires généraux. Une fois effectuée la fusion entre l'E.A.E. et le fichier des licences, une étude ultérieure, fondée sur un matériau enrichi, permettra une meilleure appréhension des entreprises de moins de six salariés.

Cette sélection a priori écarte du champ de l'étude une grande partie de la population des tractionnaires (entreprises de moins de 6 salariés ayant une activité de loueur ou de transporteur) sur laquelle il est difficile actuellement de porter un jugement vu l'indigence des informations financières disponibles.

Subsistent néanmoins des entreprises qui, si elles sont virtuellement différentes du petit artisan transporteur, s'y apparentent par l'absence de fonction commerciale propre et une activité entièrement tournée vers la traction. Il s'agira alors de définir l'incidence d'une telle spécialisation. Le propos reste donc d'évaluer l'intérêt d'une segmentation selon le niveau de sous-traitance. Une telle partition influe-t-elle notablement sur la spécialisation de l'entreprise ? Induit-elle des résultats financiers particuliers ? Des frais de sous-traitance élevés favorisent-ils une orientation plus lucrative de l'entreprise ? Avant de rentrer dans un semblable niveau de détail, il convient d'éclairer l'approche de la sous-traitance dans l'E.A.E.

Sa réalité est d'autant plus complexe à mettre en évidence que les données comptables disponibles ne donnent qu'une idée imprécise de ce phénomène et cela pour deux raisons majeures :

- Le poste "frais de sous-traitance", isolé dans l'ancien plan comptable des transports, conduit, en déduction des recettes brutes, aux recettes nettes des activités de transport et d'auxiliaire. Il permet l'établissement d'une hiérarchie entre entreprises, mais aucune indication ne suggère le repérage des entreprises tractionnaires sous-traitées. De même, une entreprise cumule parfois de telles charges avec des produits de sous-traitance (les deux activités correspondent souvent à des "à-coups conjoncturels" qui traduisent tantôt une sous-capacité en véhicule, tantôt une surcapacité) dont on ne connaît malheureusement pas le montant, d'où l'incapacité de dégager un solde significatif.

- De cette première observation découle la seconde puisqu'a fortiori aucun lien entre entreprises donneuses d'ordre et entreprises sous-traitées n'est possible. La terminologie employée ici peut aussi paraître impropre, des relations de sous-traitance s'établissant souvent hors de tout contexte de subordination. Vu la complexité des services qu'un chargeur peut attendre d'un transporteur, celui-ci a soit la possibilité d'offrir à son client un maximum de prestations, soit celle de faire appel à des confrères pour étendre sa gamme, ce type de recours est donc inhérent à un secteur particulièrement diversifié.

La nature même de l'enquête prohibe par ailleurs l'interprétation des échanges entre groupe et filiales.

Le plan comptable regroupe dans un compte à part (compte 65) les charges habituelles de sous-traitance qui normalement auraient été noyées dans le compte 63 des travaux et services extérieurs. Par contre, il insiste sur leur nature occasionnelle qui demande à les classer dans les T.F.S.E. La confusion entre "à-coups conjoncturels" et pratique courante est donc évitée. Un tel mécanisme prévaut en théorie pour la location des véhicules; subsiste néanmoins le cas de la location avec chauffeur qui pourrait s'apparenter à une "prestation de personnel extérieur à l'entreprise". Dans l'esprit, le plan comptable semble cependant privilégier la distinction habituel/occasionnel qu'il est préférable de retenir.

La complexité de la notion de sous-traitance s'élève d'autant que la créativité humaine pour s'inscrire dans le bon droit est fertile. L'exemple qui suit tend à démontrer cette richesse difficilement intelligible à travers un questionnaire: un homme d'affaire avisé crée un jour une entreprise de location (inscrite donc au Registre des Loueurs) de longue durée de véhicules industriels, avec pour gérante sa femme et comme unique salarié lui-même. D'un autre côté, il est le fondateur d'une entreprise de transports sans flotte, recourant à de la location avec chauffeurs, à des tractionnaires en réalité qui s'adressent à l'entreprise de location (obligation leur est donc faite de s'inscrire au Registre des Loueurs) avec une clause de crédit-bail pour disposer de véhicules. Tout procès entre transporteur et tractionnaire, basée sur le rapport de subordination entre les deux parties, devient alors caduque, l'entrepreneur étant pour tout véhicule le locataire du transporteur.

### I.2.C.LA SOUS-TRAITANCE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES : DES SITUATIONS DIFFERENTES.

Zone longue, zone courte, déménagement et location constituent autant de sous-secteurs avec des caractéristiques bien particulières (1). L'examen du poids des frais de sous-traitance dans les recettes brutes des activités de transport et d'auxiliaires exprime cette variété.

Il n'a pas paru souhaitable d'établir un tableau semblable pour les commissionnaires de transport dont la spécificité consiste à sous-traiter auprès de voituriers certaines opérations de transport (quand ils ne sont pas eux mêmes transporteurs). La part de la sous-traitance dans les recettes brutes de 63% pour le secteur des auxiliaires des transports terrestres n'a ainsi qu'une valeur indicative mais signifie peu de choses d'autant que ce secteur est composé d'entités juridiques distinctes.

(1) voir ratios financiers en annexe.

**Part de la sous--traitance dans les recettes brutes transport par activité principale**

**Part de la sous-traitance dans les recettes brutes transport par activité principale et par taille d'entreprise**

unité: %

Activité principale	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	Plus de 100 salariés	Ensemble salariés
Zone longue	9,4	10,2	17,3	26,4	16,2
Zone courte	7,9	12,3	18,6	26,5	15,9
Déménagement	7,6	8,0	20,9	12,0	10,0
Location	4,8	7,8	4,2	2,9	5,2
Ensemble du secteur	8,3	10,7	16,0	23,2	14,7

Trois remarques générales s'imposent :

-Si les frais de sous-traitance dans le secteur des transports routiers de marchandises représentent près de 15% des recettes brutes transport, ce pourcentage cache de profondes disparités liées à l'activité et à la taille.

-Leur part atteint environ 16% tant en zone longue qu'en zone courte, mais chute à 10% pour le déménagement et 5,2% pour la location.

-La sous-traitance s'accroît normalement avec la taille de l'entreprise; le rapport entre les deux tranches extrêmes de salariés varie du simple au triple pour la zone longue et la zone courte.

Enfin, si les variations de l'activité de déménagement semblent plus aléatoires, celles de la location stigmatisent la moindre signification des charges de sous-traitance dans ce sous secteur où l'on trouve par contre, dans le cadre du processus de location avec chauffeur, la grande majorité des tractionnaires.

L'élément le plus frappant vient toutefois du poids relativement important des frais de sous-traitance chez les entreprises de 6 à 9 salariés. Il est vrai que cette taille autorise déjà une activité commerciale substantielle; par ailleurs, envisager une entreprise de transport sans salariés, mais recourant uniquement à des tractionnaires, reste plausible.



Ce rapide tour d'horizon des sous-secteurs des transports routiers de marchandises montre le danger de raisonner au niveau de l'entité "secteur d'activité". Il paraît préférable, du moins dans un premier temps, de ne prendre en compte que la zone longue et la zone courte pour lesquelles l'ampleur de la sous-traitance est identique.

#### I.2.D.LE CHAMP EXPLORATOIRE : LA ZONE LONGUE-LA ZONE COURTE

Sont donc retenues dans cette étude les entreprises de plus de cinq salariés dont l'activité principale est une activité de zone longue ou de zone courte, soit 5952 entreprises. Cela revient aussi à occulter 75% des entreprises de ces deux sous-secteurs dont probablement une fraction importante de la population des tractionnaires(1). Il ne faut toutefois pas négliger le caractère traditionnel des entreprises de transport qui, même de taille moyenne, se caractérisent souvent par une absence de démarche commerciale et une activité tournée essentiellement vers la traction. Conjointement, pour des entreprises modestes, la pratique de la sous-traitance est chose courante. Un des buts de cette étude consistera aussi à préciser ces comportements "atypiques".

Ne rentre pas dans le cadre de cette étude les auxiliaires des transports terrestres et notamment les commissionnaires de transport. On ne s'intéresse aussi qu'à un aspect spécifique de la sous-traitance, la sous-traitance entre transporteurs de marchandises et non l'affrètement d'un transporteur par un commissionnaire de transport.

(1) Ces 5952 entreprises emploient 139776 salariés en 1983, soit près de 89% des effectifs salariés des entreprises de zone longue et de zone courte.

## II- PARTITION SELON L'IMPORTANCE DES FRAIS DE SOUS-TRAITANCE : RESULTATS GENERAUX

Avec une part moyenne dans les recettes brutes transport de 16% pour l'ensemble des entreprises de zone longue et de zone courte, les charges de sous-traitance n'en présentent pas moins une très forte dispersion. De nulles, leur part peut atteindre les 89%. Le repérage de comportements variables selon le poids de la sous-traitance nécessite aussi la définition d'une segmentation pertinente dont il est possible de tracer les grandes lignes.

### II.1.PRESENTATION DE LA PARTITION

Un découpage suffisamment fin des frais de sous-traitance en dix classes de pourcentage possible, en fonction de leur part dans les recettes brutes transport, constitue un préalable à une partition plus allégée.

#### Répartition des entreprises selon leurs frais de sous -traitance

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Fréquence (nombre d'entreprises)	pourcentage (%)	pourcentage cumulé (%)
Moins de 10%	4700	79,0	79,0
De 10 à 19%	575	9,7	88,7
De 20 à 29%	238	4,0	92,7
De 30 à 39%	156	2,6	95,3
De 40 à 49%	135	2,3	97,6
De 50 à 59%	102	1,7	99,3
De 60 à 69%	29	0,5	99,8
De 70 à 79%	9	0,1	99,9
De 80 à 89%	8	0,1	100,0
De 90 à 100%	0	0,0	100,0
<b>Total</b>	<b>5952</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Avec ce tableau se dessine la forte concentration des entreprises dans la première tranche de pourcentage quand les fréquences suivantes décroissent avec l'importance des classes : 79%

des entreprises ont peu ou pas recours à la sous-traitance quand pour seulement 2,3% d'entre elles ces charges dépassent 50% de leur chiffre d'affaires transport. La nature de ces amplitudes amène à opposer aux entreprises ayant moins de 10% de frais de sous-traitance, c'est à dire les 8/10 de notre échantillon, celles où cette part devient substantielle, avec néanmoins un poids statistique significatif, et passe à plus de 30%.

Entre ces deux fourchettes se situe alors une population pour laquelle ce recours, sans être négligeable, n'en est pas pour autant la pierre d'achoppement de leur stratégie.

A ce stade il a semblé intéressant de connaître plus précisément le type d'entreprises où la sous-traitance atteignait une très forte part ce qui amené à en sélectionner un nombre restreint en ne retenant que celles où la proportion de charges de sous-traitance dans les recettes brutes dépassait les 60% ( soit 46 entreprises). Cette intervention met d'ores et déjà en valeur des éléments précieux pour la suite de ce travail:

-Les entreprises de cet échantillon sont de taille plutôt modeste, 33% ont entre 6 et 9 salariés, 14% plus de 100 salariés. Il s'avérera aussi impérieux de déterminer en quoi ces petites entreprises se distinguent du point de vue financier de celles faisant peu ou pas appel à la sous-traitance.

-44% de ces entreprises sont entièrement spécialisées dans le transport routier de marchandises de zone longue ou de zone courte et 42% réalisent moins de 80% de leur chiffre d'affaires en transport routier mais plus de 20% de leurs recettes dans l'activité d'auxiliaires des transports terrestres. Cette quasi-bipolarisation ne sera évidemment pas sans incidence sur les résultats financiers pour la classe des plus de 30% de sous-traitance puisqu'elle aura tendance à lisser les comportements.

-Le poids des recettes à l'exportation(1) dans les recettes nettes totales éclaire aussi l'importance du tractionnariat en international : pour 47% des entreprises de notre sous-population cette part dépasse les 10%, 23% vont au delà des 40% (trois entreprises sont par ailleurs entièrement spécialisées dans l'international). Ces quelques chiffres tendent à prouver que les latitudes laissées par la loi pour exercer une activité en international (dispense de licences de zone longue en international et dans le cadre des A.T.I.E.) sont à même de favoriser le développement de la sous-traitance.

(1)recettes non soumises à T.V.A.

La répartition des entreprises en trois classes de sous-traitance donne le tableau suivant:

**Répartition du nombre d'entreprise par classes de sous-traitance** unité: pourcentage

---

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Fréquence (nombre d'entreprises)	pourcentage (%)	pourcentage cumulé (%)
Moins de 10%	4700	79,0	79,0
De 10% à 29%	813	13,7	92,7
30% et plus	439	7,3	100,0
<b>Total</b>	<b>5952</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

---

Ces classes occupent un poids variable dans la population des entreprises

## II.2. UNE PLACE INEGALE DE CES SOUS-POPULATIONS

La ventilation des entreprises de zone longue et de zone courte par niveau de sous-traitance et selon l'importance de leurs effectifs, de leurs investissements et de leurs recettes aboutit au tableau qui suit :

**Répartition des salariés employés, des recettes et des investissements selon le niveau de sous-traitance**

unité: rttes et inv. en milliers de francs

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Nombre d'entreprises	Effectif salarié	Investissements(*)	Recettes brutes	Part des exportations dans les rttes nettes
Moins de 10%	4700 79,0%	82494 59,0%	2405,2 61,0%	26130,5 53,4%	13,7%
De 10 à 29%	813 13,6%	36821 26,4%	940,1 23,9%	12135,6 24,9%	15,0%
30% et plus	439 7,4%	20461 14,6%	596,7 15,1%	10623,6 21,7%	18,7%
<b>Total</b>	<b>5952 100,0%</b>	<b>139776 100,0%</b>	<b>3942,0 100,0%</b>	<b>48889,7 100,0%</b>	<b>14,7%</b>

(\*) Investissements totaux y compris apports

Plusieurs points forts apparaissent :

-Phénomène dont on a déjà constaté l'existence, la taille croît avec l'importance de la sous-traitance. De 18 salariés en moyenne par entreprise, elle passe à environ 46 salariés pour les deux autres classes.

-Un nombre moindre d'entreprises réalisent des investissements et des recettes plus que proportionnels à leur poids. Ainsi 7,4% des entreprises avec au moins 30% de frais de sous-traitance font 15,1% des investissements de l'échantillon et 21,7% des recettes brutes. Ce résultat exprime certes l'effet taille mais ne s'y limite pas. A effectif salarié constant, les entreprises de la classe 10-29% et celles de plus de 30%, si elles ont des recettes par tête identiques (270000 francs) divergent par le niveau de leurs investissements par tête (respectivement de 25000 et 29000). Par ailleurs les recettes de transport à l'exportation s'élèvent avec la sous-traitance, phénomène dont on a déjà exprimé la portée.

Il reste hasardeux, à ce stade, de tirer un enseignement quelconque sans examiner préalablement les traits généraux des sous-populations étudiées.

## II.3. CARACTERISTIQUES GENERALES DES SOUS-POPULATIONS

### II.3. A. LA FORME JURIDIQUE

#### Répartition des entreprises par nature juridique et par niveau de sous-traitance

	unité: %				
Part de la sous -traitance dans les recettes brutes transport	entreprise individuelle	s.a.r.l.	societe anonyme	autres	total
Moins de 10%	1194 25,4%	1862 39,6%	1333 28,4%	311 6,6%	4700 100,0%
De 10 à 29%	113 13,9%	248 30,5%	403 49,6%	49 6,0%	813 100,0%
30% et plus	29 6,6%	199 45,3%	195 44,4%	16 3,6%	439 100,0%
<b>Total</b>	<b>1336</b> 22,4%	<b>2309</b> 38,8%	<b>1931</b> 32,4%	<b>376</b> 6,3%	<b>5952</b> 100,0%

La grande majorité des entreprises sont constituées en S.A.R.L. ou en sociétés anonymes, plus rarement en entreprises individuelles; les autres formes d'organisation juridique (société en nom collectif, en commandite,...) sont rarissimes. Première constatation, la part des entreprises individuelles chute avec l'accroissement des charges de sous-traitance : de 25,4% pour les moins de 10% de frais de sous-traitance, elle passe à 6,6% pour les 30% et plus. Ces chiffres sont à relier avec deux éléments extérieurs d'information :

-En 1983 les annulations d'entreprises inscrites au Registre des Transporteurs ou des Loueurs concernent pour 70% les entreprises individuelles. En deçà d'une période de 5 ans leur taux de survie est particulièrement anémique, or, la structure par âge des entreprises existantes indique qu'environ 26% d'entre elles ont moins de 5 ans.

-La part des entreprises individuelles dans les créations d'entreprises régressent sans cesse. On crée aujourd'hui autant d'entreprises individuelles que de S.A.R.L.

La fragilité des entreprises varie donc inversement à leurs charges de sous-traitance. On est d'ores et déjà en droit de se demander si la stabilité des unes ne retrouve pas son origine dans les défaillances des autres. La sous-traitance de l'activité de traction, peu rentable, n'a-t-elle pas pour corollaire une réorientation vers des domaines plus lucratifs ?

L'arrivée sur le marché des transports d'entreprises à structure juridique stable traduit aussi sans doute un phénomène de concentration, décelable, il est vrai difficilement à travers les seules données de l'enquête annuelle. Dans le cadre de politiques de "réseaux" et de maîtrise de la chaîne de transport, favorisées par l'émergence de concept comme la logistique, l'appel à la sous-traitance peut céder le pas à une intégration systématique de toutes les fonctions transport par l'entreprise. Seule une analyse évolutive, à échantillon constant, préciserait si ce recours se développe ou s'infirmes.

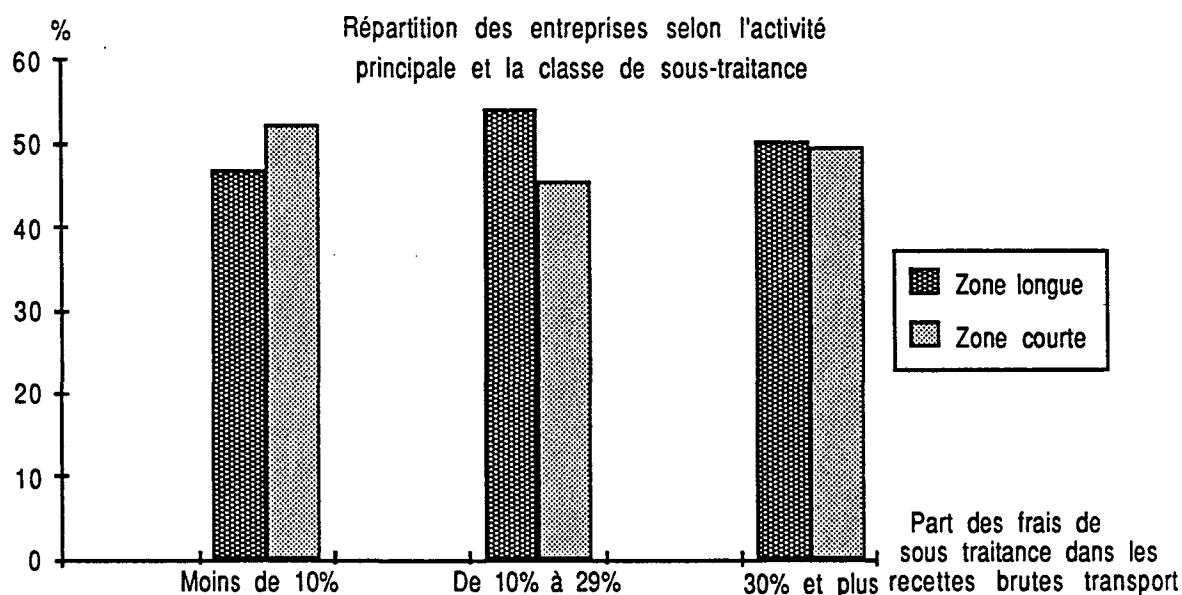
### II.3.B.L'ACTIVITE PRINCIPALE

La pratique de la sous-traitance fluctue-t-elle selon l'activité principale de l'entreprise ?

#### Répartition des entreprises par activité principale et par niveau de sous-traitance

	unité: pourcentage		
Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Zone longue	Zone courte	Ensemble
Moins de 10%	2237 47,6%	2463 52,4%	4700 100,0%
De 10% à 29%	442 54,4%	371 45,6%	813 100,0%
30% et plus	221 50,3%	218 49,7%	439 100,0%
Ensemble	2900 48,7%	3052 51,3%	5952 100,0%

Au regard de ce tableau, les comportements n'apparaissent pas comme fondamentalement différents d'une zone à l'autre. Tout au plus observe-t-on une fraction plus importante d'entreprises avec moins de 10% de frais de sous-traitance en zone courte, 81% contre 77% en zone longue.



Cette relative inertie discriminante du critère d'activité montre aussi les limites d'une stricte corrélation entre taille et sous-traitance : en moyenne de 26 salariés par entreprise en zone longue, la taille passe à 21 pour la zone courte, sans que cette influence joue notablement sur la ventilation des charges de sous-traitance par zone.

### I.3.C. LA TAILLE

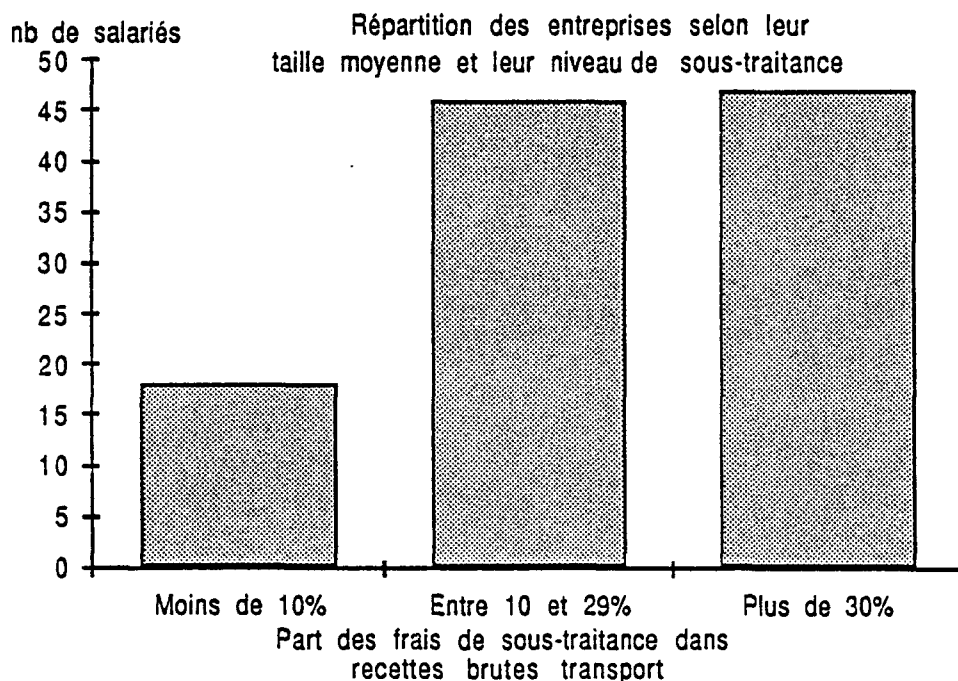
L'appréhension de ce critère est fondamentale : le facteur taille a en effet un rôle prépondérant dans la détermination des résultats financiers des entreprises, aussi s'agit-il d'apprécier s'il ne se superpose pas aux influences de la sous-traitance.



## Répartition des entreprises par taille et par niveau de sous-traitance

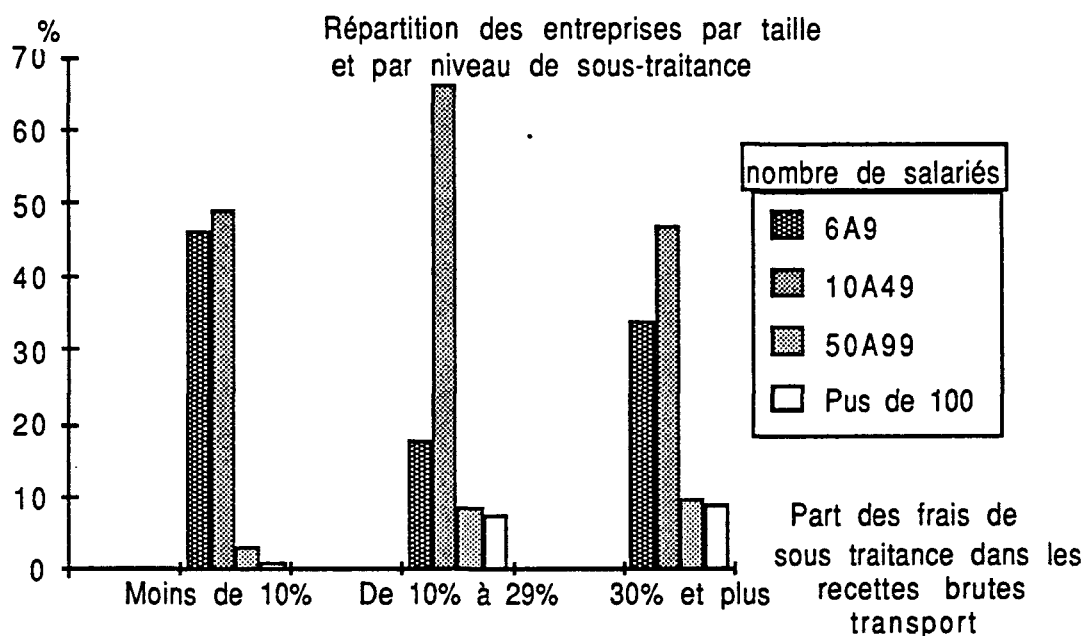
unité: %					
Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	Plus de 100 salariés	Ensemble salariés
Moins de 10%	2183 46,4%	2321 49,4%	138 3,0%	58 1,2%	4700 100,0%
De 10% à 29%	144 17,7%	540 66,4%	70 8,6%	59 7,3%	813 100,0%
30% et plus	150 34,2%	207 47,1%	43 9,8%	39 8,9%	439 100,0%
Ensemble	2477 41,6%	3068 51,6%	251 4,2%	156 2,6%	5952 100,0%

Comme l'approche générale de la sous-traitance le soulignait, à des niveaux de sous-traitance croissants correspondent des tailles croissantes (de 18 salariés par entreprise pour la première classe, la taille moyenne grimpe à 46, puis 47 pour les plus de 30% de sous-traitance).



La classe moyenne de sous-traitance se distingue toutefois par un surcroît d'entreprises de 10

à 49 salariés compensé par un nombre restreint d'entreprises de moins de 9 salariés.



Une analyse plus fine démontre néanmoins les dangers d'une corrélation systématique entre ces deux facteurs :

-Si la très grande majorité des P.M.E.ont peu de charges de sous-traitance, 34% des entreprises avec plus de 30% de frais de sous-traitance ont entre 6 et 9 salariés, 81% moins de 50(ces deux pourcentage passant respectivement à 33 et 86% pour les entreprises avec plus de 60% de sous-traitance) . Première abstraction dont il convient donc de se débarrasser,les petites entreprises ne sont pas à priori "sous-traitées";pour certaines d'entre elles, le recours massif à la sous-traitance constitue un élément de leur stratégie

-A contrario, les entreprises de plus de 100 salariés présentent des comportements fortement différenciés qui coïncident avec une pratique de la sous-traitance extrêmement variable et en aucun cas systématique : 25% seulement ont des charges de plus de 30% et 37% des charges inférieures à 10%. L'analyse de la sous-population des plus de 60% de sous-traitance montrait aussi qu'à l'intérieur d'une même classe de salariés (plus de 100) et de sous-traitance les entreprises ne présentaient parfois pas la même homogénéité, certaines étant beaucoup plus ouvertes à la profession d'auxiliaire quand d'autres se cantonnaient au transport routier de zone longue ou de zone courte.

Se méfier d'analyses trop caricaturales pourrait être l'un des enseignements à retenir. Plus qu'un mécanisme qui s'enclenche automatiquement à partir d'une certaine taille, l'appel à la sous-traitance relève d'une intention délibérée dont les incidences restent à définir.

### II.3.D. LE PERSONNEL ROULANT-LE PERSONNEL SEDENTAIRE

Un premier niveau d'agrégation précise le partage entre personnel roulant et personnel sédentaire par niveau de sous-traitance.

#### Répartition des effectifs employés par niveau de sous-traitance

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Effectif total	Entrepreneur Individuel	Personnel roulant	Effectif salarié Part du personnel roulant(%)	Ensemble
Moins de 10%	85416	2922	59952.	72,7%	82494
De 10% à 29%	37029	208	21514	58,4%	36821
30% et plus	20525	64	8896	43,5%	20461
ensemble	142970	3194	90362	64,6%	139776

Trois points forts méritent d'être évoqués :

-Les entrepreneurs individuels et assimilés sont concentrés à 91,5% dans les moins de 10% de frais de sous-traitance.

-De 73% pour la classe inférieure, la part du personnel roulant dans l'effectif salarié chute à 43% pour les plus de 30% de frais de sous-traitance.

-La ventilation du personnel sédentaire met en valeur l'importance accrue du personnel administratif là où les charges de sous-traitance deviennent lourdes et suggère l'ampleur de l'activité commerciale des entreprises de ce groupe. De même, à compter de plus de 10% de sous-traitance, la manutention occupe une place substantielle, signe que ces entreprises ne se cantonnent pas à la seule traction, mais étendent la gamme de leurs services à des domaines comme l'entreposage ou le groupage.

A taille identique la proportion de personnel administratif diffère peu en dessous de 30% de sous-traitance; elle est par contre beaucoup plus forte au delà et pour toutes les classes de salariés. C'est le cas également de la tranche des 6 à 9 salariés où cette proportion dépasse les 74%. Le poids de 25,3% des manutentionnaires à l'intérieur de la classe des 10 à 29% de sous-traitance s'explique par une entreprise de plus de 100 salariés spécialisée dans la messagerie.

## Répartition du personnel sédentaire par niveaux de sous-traitance

unité: %

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Personnel sédentaire				Ensemble
	Administratifs (*)	Manutentionnaires	Ouvriers (**)	Autres (***)	
<b>Moins de 10 %</b>	<b>59,3</b>	<b>11,9</b>	<b>23,9</b>	<b>4,9</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	74,0	8,6	12,4	5,1	46,4
10A49	60,5	9,4	25,2	5,0	49,4
50A99	47,1	13,9	30,1	8,9	3,0
Plus de 100	53,8	20,5	23,8	1,8	1,2
<b>De 10 % à 29 %</b>	<b>56,2</b>	<b>25,3</b>	<b>16,9</b>	<b>1,6</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	75,1	7,9	8,5	8,5	17,7
10A49	63,1	12,0	22,2	2,7	66,4
50A99	57,4	16,6	23,3	2,6	8,6
Plus de 100	52,3	33,8	13,2	0,8	7,3
<b>30 % et plus</b>	<b>68,4</b>	<b>18,7</b>	<b>12,0</b>	<b>0,9</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	82,8	6,2	11,0	0,0	34,2
10A49	65,4	20,3	13,2	1,1	47,1
50A99	66,9	20,0	12,6	0,6	9,8
Plus de 100	69,0	18,7	11,4	0,9	8,9
<b>Ensemble</b>	<b>60,5</b>	<b>17,6</b>	<b>18,9</b>	<b>3,0</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	75,1	8,2	12,0	4,6	41,6
10A49	61,7	11,4	22,9	3,9	51,6
50A99	55,0	16,2	23,8	5,0	4,2
Plus de 100	58,4	25,8	14,7	1,0	2,6

(\*) Personnel dirigeant salarié, p.administratif et commercial, ingénieurs et cadres, agents de maîtrise et techniciens.

(\*\*) Ouvriers, mécaniciens, gardiens, manoeuvres,...

(\*\*\*) Activités autres que le transport (ex: vente de marchandises ou activité de service).

L'extrême dispersion de la variable personnel roulant//effectif salarié total nécessite que l'on s'attache à sa représentation détaillée.

**Répartition des entreprises selon la part du personnel roulant dans l'effectif salarié total, par taille et par niveau de sous-traitance**

unité: %

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Part du personnel roulant dans l'effectif salarié inférieure à :								
	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
<b>Moins de 10%</b>	<b>0,2</b>	<b>0,5</b>	<b>2,0</b>	<b>3,7</b>	<b>12,4</b>	<b>30,1</b>	<b>52,8</b>	<b>83,7</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	0,0	0,1	1,4	2,1	10,9	24,7	39,0	78,8	100,0
10A49	0,2	0,8	2,3	4,6	13,0	33,3	63,5	87,4	100,0
50A99	1,5	2,9	6,6	9,5	19,7	47,5	76,7	95,7	100,0
Plus de 100	0,0	0,0	3,5	12,3	31,6	61,4	86,0	93,0	100,0
<b>De 10 à 29%</b>	<b>0,7</b>	<b>1,3</b>	<b>4,9</b>	<b>13,4</b>	<b>30,4</b>	<b>52,9</b>	<b>74,5</b>	<b>90,3</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	0,7	1,4	-10,4	11,1	15,3	29,2	35,4	58,3	100,0
10A49	0,4	0,6	2,2	11,4	28,5	54,0	80,4	96,6	100,0
50A99	0,4	0,6	2,2	11,4	28,5	54,0	80,4	96,7	100,0
Plus de 100	0,0	5,1	13,6	37,3	74,6	83,0	94,9	100,0	100,0
<b>30% et plus</b>	<b>2,2</b>	<b>8,6</b>	<b>22,0</b>	<b>39,6</b>	<b>58,9</b>	<b>74,3</b>	<b>91,2</b>	<b>99,0</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	1,4	9,0	17,9	27,6	48,3	64,2	86,9	98,7	100,0
10A49	1,6	7,7	16,9	37,7	57,4	74,9	91,3	98,9	100,0
50A99	4,7	7,0	32,6	55,8	72,1	88,4	97,7	100,0	100,0
Plus de 100	5,3	13,2	50,0	76,3	92,1	94,7	100,0	100,0	100,0
<b>Ensemble</b>	<b>0,4</b>	<b>1,1</b>	<b>3,7</b>	<b>7,5</b>	<b>17,1</b>	<b>36,3</b>	<b>58,5</b>	<b>85,7</b>	<b>100,0</b>
6A9 salariés	0,1	0,7	2,9	4,2	13,3	27,3	41,7	78,7	100,0
10A49	0,5	1,2	3,2	7,9	18,5	39,6	68,3	89,9	100,0
50A99	2,8	4,0	11,2	18,8	34,4	60,4	84,8	97,6	100,0
Plus de 100	1,3	5,2	18,8	37,7	63,0	77,9	92,8	97,3	100,0

Un détail par tranche de salariés affine le constat précédent:

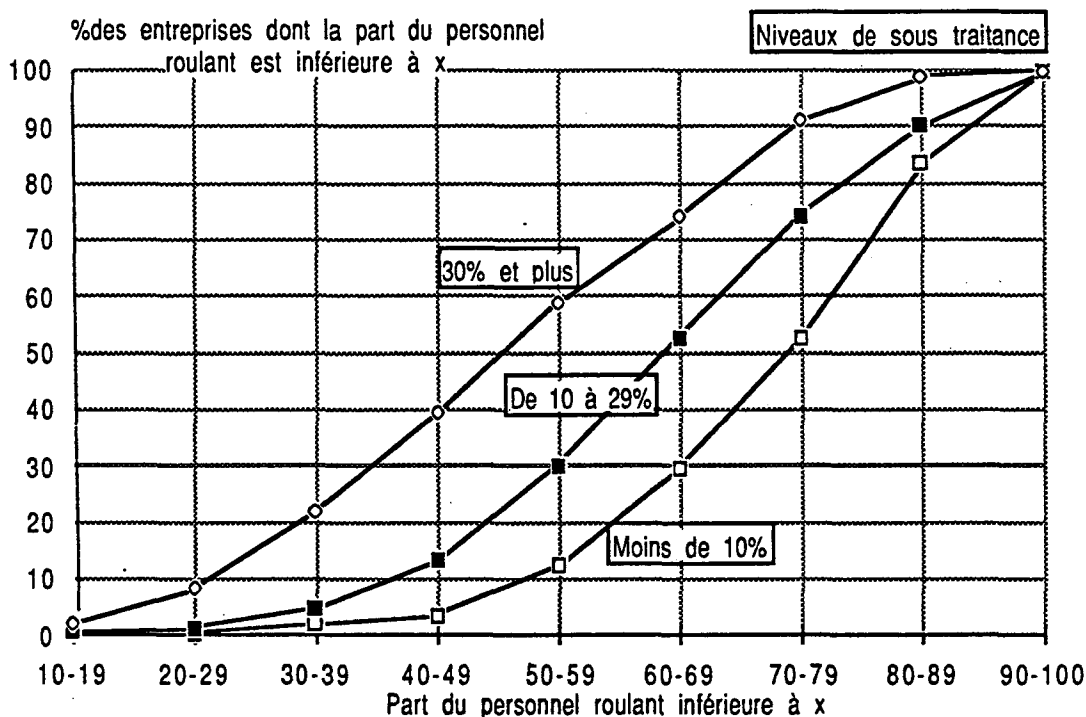
-A des effectifs salariés croissants correspondent des proportions de personnel roulant décroissants. A tranche de salarié identique, l'effet taille cède néanmoins le pas à l'effet sous-traitance.

-Si les entreprises de 6 à 9 salariés disposent proportionnellement, et à tous les niveaux, de plus de personnel roulant, la sous-traitance génère des différences considérables d'une classe à l'autre; les plus de 30% de sous-traitance se distinguent ainsi radicalement des autres partitions par leur proportion modeste de personnel roulant.

-Avec l'accroissement de la taille les distinctions d'une classe de sous-traitance à l'autre s'atténuent sans pour autant remettre en cause le phénomène précédent. Ainsi si l'on

prend en compte les entreprises de plus de 100 salariés, 12% des entreprises avec moins de 10% de sous-traitance emploient moins de 50% de personnel roulant, 37% de celles avec des charges de 10 à 29% ont moins de 50% de personnel roulant quand le pourcentage passe à 76% pour les plus de 30%.

Un simple graphique illustre la décroissance de la proportion de personnel roulant par niveau de sous-traitance : 3,7% des entreprises avec moins de 10% de frais de sous-traitance ont moins de 50% de personnel roulant; 39,6% des entreprises ayant plus de 30% de frais de sous-traitance emploient moins de 50% de personnel roulant. L'activité de transporteur public peut donc s'exercer avec un minimum de chauffeurs du moment qu'une grande part de l'activité de traction soit sous-traitée. Par ailleurs, et comme on l'a observé précédemment, un important poids de sous-traitance n'exclut pas une forte proportion de personnel roulant.



Ces divergences de structure recouvrent à l'évidence des réalités économiques et financières foncièrement différentes. La répartition des investissements et des recettes par fonction et par activité indique aussi cette variabilité dans la spécialisation.

### III. LA SPECIALISATION PAR NIVEAUX DE SOUS-TRAITANCE

Parallèlement à l'examen de la spécialisation des entreprises en fonction de leur activité principale, la façon dont elles ventilent leurs investissements soutend des volontés de diversification différentes.

#### III.1 UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENTS DIFFERENCIEE

Les entreprises sélectionnées se distinguent tant par leurs investissements dans l'outil de production proprement dit que par les investissements pouvant traduire l'existence d'activités périphériques au concept même de véhicule.

Repartition des investissements totaux(\*) par personne occupée et par nature selon le niveau de sous-traitance

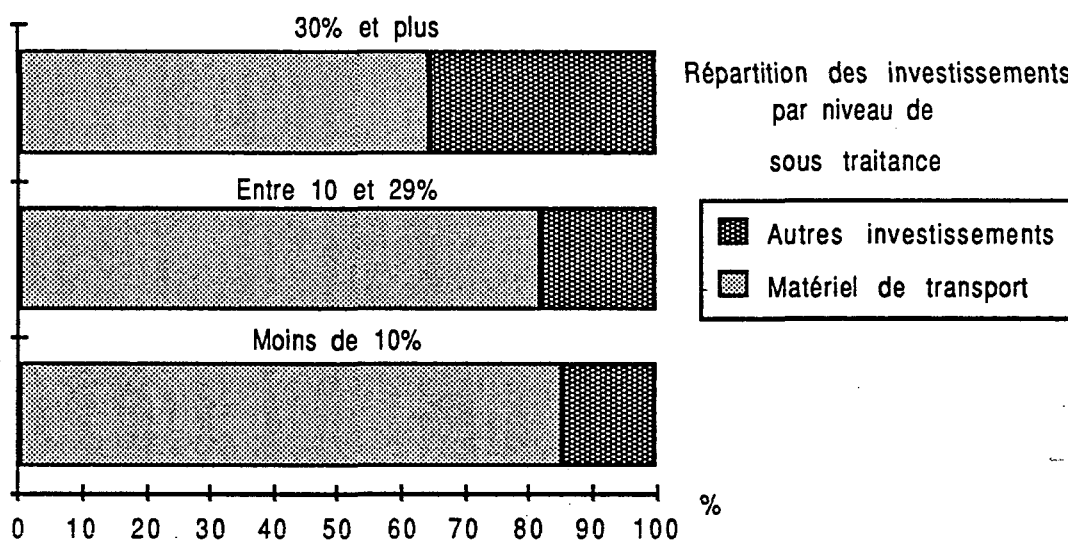
unité:millier de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	De 10% à 29%	30% et plus	Ensemble
<b>Nature des investissements</b>				
Acquisitions de terrains,batiments et ouvrages existants	0,5	0,5	2,1	0,7
Construction et génie civil	1,3	1,8	2,9	1,6
Matériel de transport	24,0	20,7	18,8	22,4
Outillage et matériel autre que de transport	2,0	2,0	3,1	2,2
Immobilisations incorporelles	0,4	0,4	2,2	0,7
<b>Total des investissements</b>	<b>28,2</b>	<b>25,4</b>	<b>29,1</b>	<b>27,6</b>

(\*)Y compris apports.

Les investissements par personne occupée sont les plus faibles dans la classe des entreprises de 10 à 29% de sous-traitance et divergent globalement peu pour les deux autres classes.

Un parcours rapide de ce tableau fait ensuite ressortir l'importance décroissante des investissements en matériel de transport avec l'élévation de la sous-traitance : d'un montant par personne occupée de 24000 francs pour la première classe, ils régressent à 18800 là où les frais de sous-traitance représentent plus de 30% du chiffre d'affaires. Pour les entreprises à faible niveau de sous-traitance, l'acquisition de véhicules constitue donc l'essentiel des immobilisations. Il n'existe en ce domaine de véritable stratégie que si ce montant n'est pas prohibitif.



Seconde constatation, en deçà de 30% de sous-traitance, les comportements d'investissement sont relativement identiques. Outre ce poste hégémonique, vient le compte "outillage et matériel autre que de transport", avec principalement les ateliers d'entretien liés au fonctionnement même de l'outil de production. Il faut noter la plus grande part des "entretiens et réparations confiés à des tiers" (à classer dans les T.F.S.E.) de ces entreprises, insuffisamment équipées pour assurer un fonctionnement "complet" de leur véhicule.

Ce n'est qu'au delà de ce cap des 30% que les entreprises se différencient par une moins grande concentration de leurs investissements. Magasins intégrés de pièces détachées et activité de conditionnement de la marchandise expliquent le niveau similaire des postes construction et outillage. Etendues des quais et des aires d'entreposage font que les acquisitions de terrains et de bâtiments atteignent 2100 francs par personne occupée (7,5% des investissements totaux). Enfin, les immobilisations incorporelles de 400 francs par tête dans les deux premières classes (1,5% des investissements totaux) parviennent à 2200 (7,6%) pour les plus de 30% de sous-traitance. Cette transition est fondamentale car elle met en exergue le fondement de la sous-traitance, c'est à dire la possession ou non de licences de transport. Pour un nombre moyen de salariés semblable, les entreprises avec plus de 30% de sous-traitance acquièrent nettement plus de titres de transport que celles de la branche précédente; elles apparaissent donc en position de force sur un marché encore marqué par une relative pénurie de licences.

L'intégration du critère de taille, si il ne change pas fondamentalement ces conclusions, se surajoute parfois à l'effet sous-traitance:



-La répartition globale des investissements par personne occupée montre ainsi que quelque soit la classe de sous-traitance considérée leur montant s'avère bien plus important chez les entreprises de 6 à 9 salariés que dans toute autre partition, notamment au delà de 10% de sous-traitance où le phénomène est particulièrement sensible.

-A classe de salariés constante, la ventilation des investissements des entreprises avec moins de 30% de sous-traitance demeure sensiblement identique et se concentre essentiellement dans le matériel de transport, l'ouverture vers le domaine des infrastructures ne s'opérant qu'au delà de ce cap; les entreprises de plus de 100 salariés se distinguent néanmoins par une différenciation selon le niveau de sous-traitance beaucoup plus marquée : les entreprises avec moins de 10% de sous-traitance s'apparentent ainsi à celles de taille plus limitée par la répartition de leurs investissements quand un surcroît de sous-traitance stimule les investissements périphériques au véhicule même. Ce trait exprime aussi l'extrême spécialisation de ces entreprises en zone longue ou en zone courte pour de faibles charges de sous-traitance et l'essor des activités d'auxiliaires quand ce recours se développe.

Il reste néanmoins à tempérer la portée d'un tel constat qui se base uniquement sur un exercice. La notion d'investissement historique ne pourra être abordée qu'avec l'analyse ultérieure des amortissements, reflet sensiblement exact des vagues successives d'investissements.

De cette divergence dans leur ventilation découlent des spécialisations variables.

### III.2.DES SPECIALISATIONS INEGALES

La part des recettes réalisées dans l'activité principale fournit un indice de spécialisation d'autant plus intéressant à suivre qu'il varie en correspondance étroite avec le niveau de sous-traitance. Si certaines entreprises recourent à la sous-traitance afin de transférer les charges inhérentes aux opérations de traction, c'est en fonction de critères de rentabilité qui les amènent à leur substituer des activités plus lucratives.

#### Répartition des recettes nettes par personne occupée selon l'activité et le niveau de sous-traitance

unité:milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%		De 10 à 29%		30% et plus		Ensemble	
	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.
<b>Nature des recettes</b>								
Zone longue	287,8	18,9	200,0	18,8	226,7	25,2	254,3	19,9
Zone courte	27,4	224,9	61,3	179,1	35,8	167,5	38,5	205,7
Location de véhicules	15,3	7,6	9,9	5,2	6,8	4,9	12,6	6,7
Déménagement	2,8	3,2	1,9	2,1	0,9	2,8	2,3	2,9
Transports de voyageurs	0,6	0,8	0,3	6,6	0,0	5,2	0,4	2,8
Activités d'auxiliaires des transports terrestres	2,4	2,1	15,8	7,9	21,6	27,6	8,7	7,5
Autres	1,1	0,9	2,5	11,4	2,5	13,2	1,7	5,2
<b>Total des recettes</b>	<b>337,4</b>	<b>258,4</b>	<b>291,7</b>	<b>231,1</b>	<b>294,3</b>	<b>246,4</b>	<b>318,5</b>	<b>250,5</b>

Une approche en termes de recettes par personne occupée montre surtout leur importance pour les entreprises modestes dont les activités de traction génèrent beaucoup de chiffre d'affaires; on retrouve aussi cette caractéristique chez les entreprises à faible niveau de sous-traitance.

La répartition des recettes par personne occupée souligne toutefois certaines tendances :

répartition par nature souligne toutefois certaines tendances :

- La spécialisation dans l'activité principale, de 85 à 87% pour les moins de 10% de sous-traitance, décroît fortement avec l'augmentation de la sous-traitance. Elle arrive ainsi pour les plus de 30% à 77,1% pour la zone longue et 68% pour la zone courte. Ce mouvement n'est pas étranger à la taille de l'entreprise : quelque soit la tranche de sous-traitance les petites entreprises sont spécialisées dans l'activité principale (zones longue ou courte) à près de 90%; si le pourcentage chute avec l'augmentation de la sous-traitance les différences d'une classe à l'autre ne deviennent sensibles qu'avec les entreprises de plus de 100 salariés. La dégressivité régulière des recettes par tête pour la zone courte semble plus aléatoire pour la zone longue, le point bas se situant dans la tranche des 10 à 29% de sous-traitance.

- Cette tendance a pour corollaire l'ouverture vers d'autres activités. En bénéficie à titre principal l'autre sous-secteur considéré dont le poids dans les recettes varie inversement proportionnel au degré de spécialisation. On trouve aussi en zone longue, dans la classe des 10 à 29% de sous traitance, des recettes par tête issues des activités de zone courte d'un montant de 61300FF qui correspondent à une spécialisation minimum de 200000FF .

-Les recettes réalisées en location baissent avec la sous-traitance sans que ce phénomène apparaisse comme réellement significatif.

-Les activités de déménagement et de transport de voyageurs demeurent marginales quelque soit la classe considérée.

-Comme la ventilation des investissements par nature l'indiquait, l'activité d'auxiliaire des transports terrestres s'étend avec le niveau de sous-traitance. D'un poids excessivement modeste pour les moins de 10% les recettes par tête sont multipliées par 10 pour les 30% et plus; le phénomène n'a toutefois un caractère significatif qu'à compter de 50 salariés. Cette croissance est d'autant plus remarquable qu'elle coïncide avec des transferts d'activité vers la zone non principale ( zone longue ou zone courte).

De même que la sous-traitance n'est pas l'expression de seules manifestations conjoncturelles, la variabilité dans la spécialisation exprime des impératifs particuliers. En quoi une politique de diversification associée à un large recours à la sous-traitance change les résultats financiers de l'entreprise? C'est ce qu'une analyse en terme de ratios financiers va permettre de préciser.

#### **IV. RATIOS FINANCIERS PAR NIVEAUX DE SOUS-TRAITANCE(\*)**

L'étude des principaux postes comptables et des soldes successifs du compte d'exploitation des entreprises présente des difficultés dont on ne peut s'abstraire. En premier lieu, la durée même de l'exercice demande que l'on relativise certains résultats reflétant parfois inexactement la réalité de l'entreprise; politiques d'investissement ou d'endettement varient ainsi d'une année sur l'autre de manière souvent spectaculaire. Il est cependant permis de penser que l'agrégation par taille gomme en partie ces amplitudes. Caractéristiques de taille et spécificité des comportements financiers selon l'activité principale conditionnent aussi la valeur des ratios. Il s'agira donc de déterminer si la variation dans les niveaux de sous traitance n'affectent pas ces tendances lourdes.

#### **IV.1.UN TAUX DE VALEUR AJOUTEE VARIABLE TRADUIT UNE INEGALE REPARTITION DES CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES**

##### **IV.1.A.EN PREALABLE : LES VARIATIONS DE LA V.A.B.C.F. PAR TETE**

Avant même d'évaluer le taux de valeur ajoutée, rapport de la valeur ajoutée au chiffre d'affaires, le suivi de la v.a.b.c.f. par personne occupée fournit quelques indications sur la notion de productivité.

(\*) Voir annexes pour un détail systématique par taille

v.a.b.c.f. par personne occupée selon la taille et le niveau de sous-traitance  
 unité:milliers de francs

Part de la sous-traitance dans les recettes brutes transport	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	Plus de 100 salariés	Ensemble salariés
Moins de 10%	147,1	143,1	144,3	148,5	144,8
De 10 à 29%	170,4	148,9	144,4	137,5	143,3
30% et plus	178,7	155,6	146,8	158,8	157,2
Ensemble	150,3	145,3	144,7	146,4	146,2

La partition par niveau de sous-traitance indique la similitude de la v.a.b.c.f. par tête pour les deux premières classes de sous-traitance (ce qui semble confirmer la relative inertie observée jusque là d'un niveau moyen de sous-traitance) et son essor de 14400 à 157000 francs au delà de ce cap.

A taille identique, le recours à la sous-traitance induit aussi en règle générale une meilleure productivité, phénomène qu'on est tenté de relier au surplus de valeur ajoutée dégagé par les activités autres que la traction (la position dominante du donneur d'ordre permet aussi une sous-rémunération des tâches de traction d'où des gains de productivité liés à l'organisation même du travail).

Un mot enfin pour rappeler l'essor simultané de la sous-traitance et des recettes de transport et d'auxiliaires à l'exportation : les moins de 10% de sous-traitance réalisent 14% de leurs C.A. à l'exportation, les plus de 30%, 19%. Sans doute doit-on y voir la conséquence d'une ouverture progressive sur les activités d'auxiliaires des transports terrestres (de transitaires notamment) dont on a pu souligner le rôle dans la partie consacrée à la spécialisation. Une progression semblable n'est probablement pas étrangère aux variations comparables de la v.a.b.c.f. par tête. Cette prépondérance des produits à l'exportation s'accroît aussi considérablement avec l'augmentation de la sous-traitance (voir chapitre I) allant même jusqu'à atteindre 100% du total des recettes nettes; outre le surplus de productivité suscité par la vocation extérieure, il est également tentant de rapprocher ces fluctuations de l'emploi courant de tractionnaires en international.

#### IV.1.B.UN TAUX DE VALEUR AJOUTEE CROISSANT AVEC LE NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE

Le taux de valeur ajoutée est un indicateur important en ce sens qu'il mesure le poids des consommations intermédiaires sur les résultats de l'entreprise. A un taux faible correspondent de fortes consommations intermédiaires. Un examen rapide indique une progression du taux de valeur ajoutée avec le niveau de sous-traitance d'où la relation

auxiliaires des transports terrestres( avec un taux de 59% ) caractérisées par la faiblesse de leurs consommations intermédiaires.

De telles liaisons prévalent toujours au niveau de l'activité principale, bien qu'exacerbées pour la zone courte où les consommations intermédiaires jouent traditionnellement un rôle moindre (de 48,4% pour la première classe, le taux de valeur ajoutée monte jusqu'à 59% pour les plus de 30% de sous-traitance).

Bien entendu, la taille demeure un facteur de discrimination entre les entreprises, les petites ayant de plus fortes consommations intermédiaires que les grandes, mais une analyse plus fine montre grossièrement qu'à nombre de salariés identique, le taux de valeur ajoutée croît avec la sous-traitance. Le phénomène est particulièrement sensible pour les plus de 100 salariés avec un taux de valeur ajoutée successivement de 49,5%, 57,5% et 60,7%. Autrement dit, plus la part de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires grimpe, moins les entreprises, quelque soient leurs effectifs, doivent supporter de consommations intermédiaires et plus la valeur ajoutée qu'elles dégagent est importante. Un tel résultat traduit aussi la part inégale des différents postes comptables dans les recettes nettes.

#### IV.1.C.UN POIDS INEGAL DES POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

##### Repartition de la part des principaux postes comptables dans le chiffre d'affaires par niveau de sous-traitance

unité: %

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	Achats	dont:carburants	T.f.s.e.	Frais de personnel
Moins de 10%	29,4	20,9	18,1	32,8
De 10% à 29%	22,9	17,3	17,7	40,9
30% et plus	16,7	11,9	21,6	42,6
Ensemble	26,2	18,9	18,5	36,0

Ce tableau met en évidence les traits suivants :

-Le poste "achats" diminue fortement et régulièrement avec l'augmentation du taux de sous-traitance, principalement grâce à une limitation des dépenses en carburant.

-En contre-partie, les entreprises recourant fréquemment à la sous-traitance font face à des frais de personnel substantiels qui peuvent atteindre 42,6% de leur C.A.

-Le poids des T.F.S.E. dans les recettes nettes est à peu près stable, même s'il paraît plus conséquent dans la dernière classe (ce qui signifierait un appel aux services extérieurs proportionnellement plus fréquent).

Dans l'immédiat, les enseignements que l'on peut tirer se bornent à constater l'existence de comportements dichotomiques avec d'une part des entreprises où les consommations intermédiaires, et principalement les charges de carburant, rognent sur la valeur ajoutée, et d'autre part, celles où les frais de personnel constituent l'essentiel du chiffre d'affaires. La nature relativement hétérogène des T.F.S.E. nécessite de disséquer ses rouages.

#### IV.1.D.LES T.F.S.E.:DES SIGNIFICATIONS DIFFERENTES

Le compte des "Travaux, Fournitures et Services Extérieurs" intègre des rubriques dont la signification demande parfois à être précisée. Ainsi, les redevances de crédit-bail ont une signification plus vaste qu'un simple loyer, bien que placées sur un même plan, puisqu'elles représentent à terme une promesse de vente. Si les "travaux et prestations exécutés par l'extérieur" n'incluent pas, d'après les préceptes comptables, les frais de sous-traitance relatifs aux prestations de transport présentant un caractère habituel, certaines confusions restent malgré tout possibles dans le cas de la location avec chauffeur: n'est-elle pas une prestation de personnel extérieur à l'entreprise ? Des exemples de sous-traitance "occasionnelle" ne sont-ils pas repris sous ce compte ? La nature relativement modique de ces dépenses restreint toutefois la marge d'erreur.

**Répartition des t.f.s.e. par personne occupée par nature et par niveau de sous-traitance**

unité:milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	De 10% à 29%	30% et plus	Ensemble
<b>Loyer et charges locatives</b>	15,1	16,6	19,2	16,1
-Location de matériel de transport	4,8	7,0	6,9	5,7
-leasing	5,8	4,7	4,4	5,3
-Autres loyers et charges locatives	4,5	4,9	7,9	5,1
<b>Entretien et réparations confiés à des tiers</b>	17,7	11,2	10,7	15,0
<b>Travaux et prestations exécutés par l'extérieur</b>	3,8	3,2	11,3	4,7
-Prestations de personnel extérieur à l'entreprise	1,7	2,2	4,6	2,2
-Autres prestations	2,1	1,0	6,7	2,5
<b>Primes d'assurances</b>	12,4	9,6	9,8	11,3
<b>Frais divers(fournitures, d'atelier et de magasin, recherche,...)</b>	9,4	8,7	11,4	9,5
<b>Ensemble</b>	58,4	49,3	62,4	56,6



En termes de montant par personne occupée, les entreprises de la classe des 10 à 29% de sous-traitance font preuve d'une plus grande autarcie quand celles des autres partitions, à niveaux comparables, présente néanmoins des structures divergentes.

Une hiérarchie s'établit entre les différents postes des t.f.s.e. avec, en première rubrique de dépenses, les loyers et charges locatives, puis l'entretien et les réparations, les primes d'assurance et les frais divers. Cet ordre est peu bouleversé par classe de sous-traitance, mais sa grandeur diffère notablement :

-Les loyers augmentent régulièrement avec la sous-traitance. Cette tendance résulte de courants contraires ; elle est vérifiée pour la location de matériel et autres loyers, et inversée pour le leasing. Un résultat semblable ne surprend pas : tout comme les entreprises faisant appel à la sous-traitance investissent moins dans le matériel de transport, c'est à dire l'outil de production, leurs charges de leasing sont moindres (pour les "petits transporteurs" le leasing apparaît aussi trop souvent comme un passage obligé) et elles recourent plus volontiers à la location.

-Ce souci de limiter les charges afférentes au véhicule s'exprime aussi à travers le compte "entretien et réparations" dont la part dans les T.F.S.E. chute de 30,2% pour les moins de 10% à 17,2% pour les plus de 30% de sous-traitance. Les entreprises sous-traitant une partie de leur activité disposent par ailleurs de superstructures (magasin de pièces détachées, atelier de réparation) leur permettant d'assurer elles-mêmes ce type de travaux, quand l'artisan transporteur ne bénéficie pas de telles possibilités. Les comptes "entretien" et "carburants" évoluent aussi souvent dans le même sens : un surcoût d'entretien vient fréquemment d'immobilisations trop longues du véhicule ou stigmatise l'absence d'un atelier intégré quand des dépenses en carburant trop fortes peuvent traduire l'insuffisance des coefficients de chargement ou le surcroît de parcours à vide. Dans ces deux cas, l'entreprise à caractère artisanal (ne serait-ce que parce qu'elle n'effectue que de la traction) subit les difficultés issues d'une mauvaise intégration des fonctions commerciales.

-Stables pour les deux premières classes de sous-traitance, les "travaux et prestations exécutés par l'extérieur" augmentent du triple pour les plus de 30%. Sans doute retrouve-t-on dans cet essor des cas de sous-traitance effective, qu'elle soit occasionnelle ou résultant d'erreurs de classement.

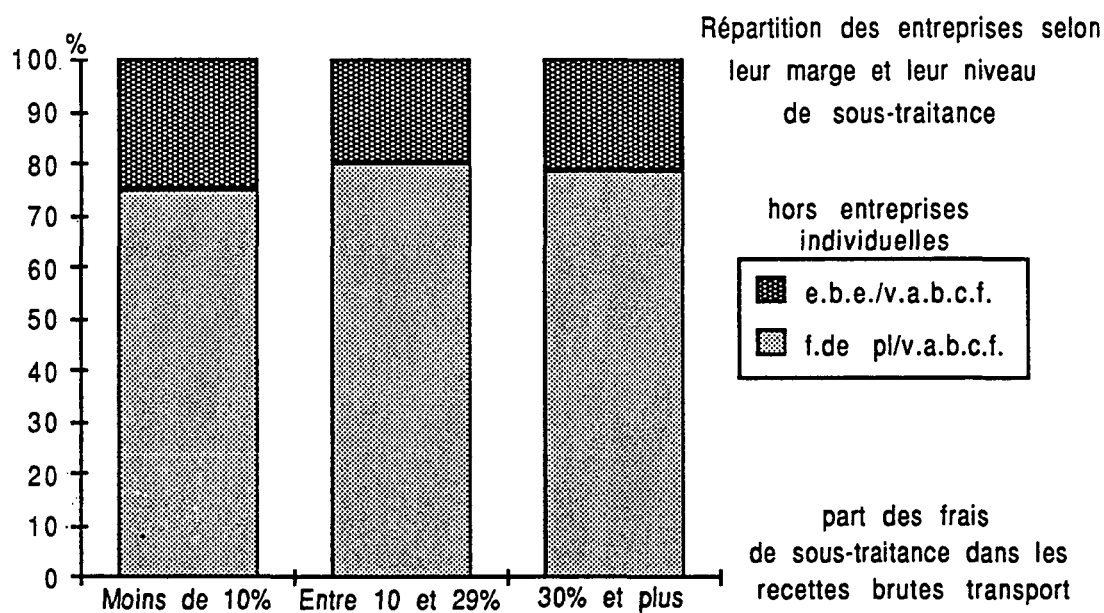
-Enfin, la part des "primes d'assurance" dans les T.F.S.E. décroît avec la sous-traitance, ce qui n'étonne guère vu leur stricte subordination à la possession même du véhicule.

#### IV.1.E. CONCLUSIONS PARTIELLES

Une récapitulation succincte souligne chez les entreprises donneuses d'ordre le souci d'endiguer des charges de roulage qui pèsent négativement sur le taux de valeur ajoutée et demandent des investissements considérables. Il s'avère par ailleurs que, dans un contexte de compétitivité, de telles charges soient difficilement compressibles. On comprend aussi les difficultés rencontrées par les entreprises effectuant essentiellement de la traction et qui, le plus souvent, se heurtent à des redevances de crédit-bail excessives.

## IV.2.UN TAUX DE MARGE DECROISSANT AVEC LE NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE

### IV.2.A.UNE CROISSANCE DES FRAIS DE PERSONNEL AVEC LA SOUS-TRAITANCE



Par définition, le complément à 1 du taux de marge donne la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée.

Sont écartés des calculs les entreprises individuelles pour lesquelles la notion d'e.b.e. est ambiguë car recouvrant en partie le revenu de l'entrepreneur. Une telle exclusion se traduit notamment par une baisse de l'e.b.e. (un surcroît de frais de personnel) dans la tranche des moins de 10% de sous-traitance où les entrepreneurs individuels sont concentrés à 89%.

**Répartition de l'e.b.e. et des frais de personnel par niveau de sous-traitance (hors E.I.)**

unité: %

<b>Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport</b>	<b>e.b.e./ v.a.b.c.f.</b>	<b>Frais de personnel/ v.a.b.c.f.</b>
<b>Moins de 10%</b>	24,6	75,4
<b>Entre 10% et 29%</b>	19,9	80,1
<b>30% et plus</b>	21,4	78,6
<b>Ensemble</b>	22,8	77,2

Avec ce tableau ressort la croissance des frais de personnel avec la sous-traitance. L'écart se creuse principalement entre les moins de 10% de sous-traitance et les deux autres classes où le taux de marge demeure quasiment identique.

Un détail par zone d'activité rappelle le rôle accru des frais de personnel en zone courte qui obéissent aux fluctuations observées précédemment quand, pour la zone longue, le passage à la classe des plus de 30% de sous-traitance occasionne la chute de leur part dans la V.A.B.C.F. de 4 points.

L'intégration du facteur taille fournit un supplément d'informations précieux :

Répartition des frais de personnel dans la valeur ajoutée par taille et par niveau de sous-traitance (hors E.I.) (\*)

unité: %

Part de la sous traitance dans les recettes brutes transport	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	Plus de 100 salariés	Ensemble salariés
Moins de 10%	77,2 79,5	75,7 72,1	74,5 68,2	74,7 66,5	75,4 72,7
De 10% à 29%	68,4 81,4	76,6 65,5	77,8 62,0	83,6 48,0	80,1 58,4
30% et plus	73,2 57,5	74,5 50,8	75,6 48,1	81,8 37,1	78,6 43,4
Ensemble	75,4	75,8	75,6	80,5	77,2

(\*) sont indiquées entre parenthèses les proportions de personnel roulant

Si les données agrégées indiquent une sur-représentation des frais de personnel avec l'effectif salarié, un détail par taille fait ressortir les éléments suivants:

-En deçà de 100 salariés, le poids des frais de personnel dans la v.a.b.c.f. avoisine les 75%; ce n'est qu'au delà de ce cap qu'il progresse fortement pour atteindre les 80%.

-A taille identique les taux divergent essentiellement pour les entreprises de plus de 100 salariés où comparativement les moins de 10% de sous-traitance n'ont que de faibles frais de personnel. Ce particularisme conditionne aussi en grande partie les résultats d'ensemble.

\_A l'exception des 6 à 9 salariés, les entreprises de la classe des 10 à 29% de sous-traitance supportent d'importantes charges de personnel.

Outre ces éléments le facteur taille ne semble pas exercer d'influences déterminantes sur le taux de personnel, encore reste-t-il à rappeler que le concept de personnel recouvre des réalités différentes.

#### IV.2.B. UNE REPARTITION INEGALE ENTRE PERSONNEL SEDENTAIRE ET PERSONNEL ROULANT

Le chapitre consacré au personnel roulant montrait la forte décroissance du personnel roulant

avec l'augmentation des charges de sous-traitance. Les conclusions précédentes, issues de la prise en compte du critère de taille, demandent aussi quelques éclaircissements.

La constatation essentielle tient à l'homogénéité qui semblait prévaloir vis à vis des entreprises employant de 10 à 99 salariés et quelque soit leur recours à la sous-traitance. Si la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée converge à peu près, la proportion de personnel roulant diminue fortement avec l'augmentation de la sous-traitance. Un phénomène semblable s'observe pour les plus de 100 salariés : les entreprises avec des charges de sous-traitance entre 10 et 29% et celles où elles passent à plus de 30% ont des frais de personnel dans la V.A.B.C.F. semblables (respectivement 83,6% et 81,8%) mais un poids de personnel roulant radicalement différent (respectivement 48% et 37,1%). A des taux de marge similaires correspondent donc des stratégies variables, stratégie contrainte pour les tractionnaires par nature "roulants" et volonté des donneurs d'ordre d'étendre leur activité commerciale, d'où une majorité de personnel sédentaire non affecté aux tâches de conduites.

#### IV.2.C. QUELQUES REMARQUES

Pour être totalement pertinente, la distinction entre personnel roulant et personnel sédentaire devrait conduire à une répartition du chiffre d'affaires générée par ces deux catégories. En l'absence d'une telle ventilation on ne peut que constater l'incidence globale des dépenses en personnel sans connaître la productivité effective de ses artisans principaux.

La seconde observation tient au montant même des charges de personnel dont le caractère pléthorique est susceptible de compromettre la réalisation d'un taux de marge satisfaisant (en cas du moins de non compensation par des gains de productivité ou d'allongement des horaires de travail). Or, une analyse évolutive des entreprises de transport montre un phénomène de concentration des effectifs chez les auxiliaires de transports terrestres ( de 1973 à 1983, le nombre de salariés régresse de 17%) qu'on retrouve partiellement en zone longue et en location pour les entreprises de plus de 100 salariés . Ces tendances conditionnent aussi les résultats financiers et dans les partitions où l'on a observé une réduction des effectifs, l'économie réalisée sur la main d'oeuvre a favorisé une meilleure rentabilité. Une analyse évolutive minutieuse (notamment à échantillon constant) devrait affiner ce constat par classe de sous-traitance. On peut d'ores et déjà supposer la sensibilité du mouvement chez les entreprises y recourant fréquemment eu égard à leur activité non négligeable d'auxiliaires des transports (il faudrait également déterminer l'incidence de la sous-traitance sur la durée effective du travail et voir dans quelle mesure le développement du tractionnariat ne s'accompagne pas de son allongement ).

#### IV.3. DES CHARGES FINANCIERES DEGRESSIVES AVEC LE NIVEAU DE SOUS-TRAITANCE

Des frais financiers décroissant avec la sous-traitance coexistent avec des produits financiers croissants quand bien même ces derniers demeurent modestes. Un détail par activité principale dédouble ces liaisons tout en exprimant l'endettement plus grand des entreprises de zone longue (un taux moyen de 6,5% contre 4,9% pour la zone courte).

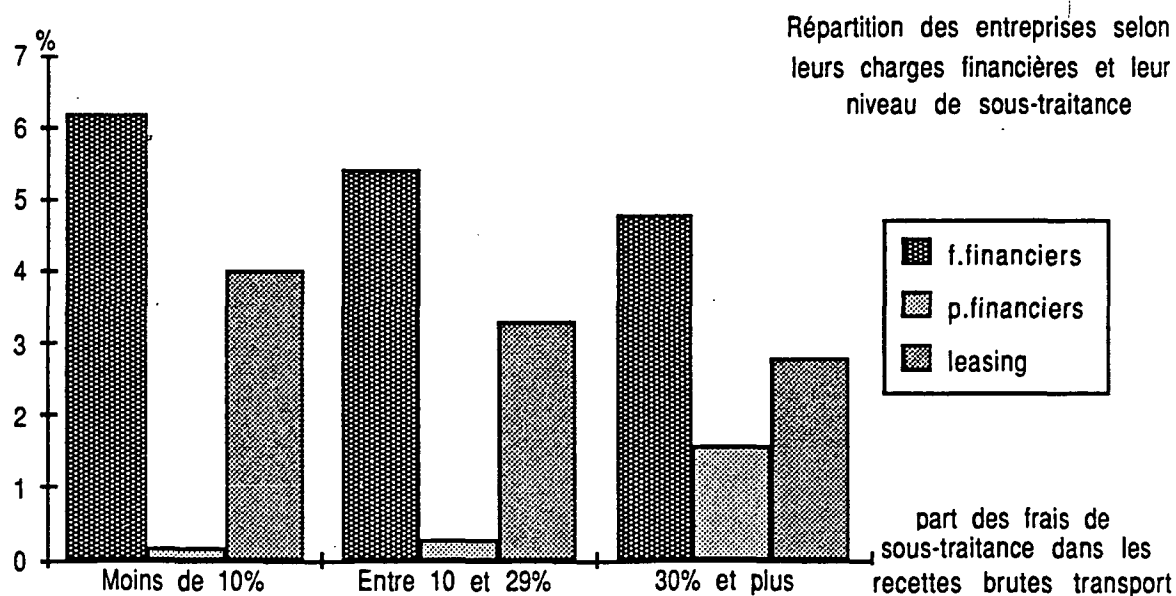
### Répartition des frais financiers et des produits financiers par niveau de sous-traitance

unité: %

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Frais financiers/ v.a.b.c.f.	Produits financiers/ v.a.b.c.f.	leasing/ v.a.b.c.f.
Moins de 10%	6,2	0,2	4,0
Entre 10% et 29%	5,4	0,3	3,3
30% et plus	4,8	1,6	2,8
Ensemble	5,8	0,5	3,6

Si, de manière caricaturale, les petites entreprises supportent plus de frais financiers (essentiellement sous l'effet d'un poste leasing important) que les grandes, l'accroissement de la sous-traitance s'accompagne d'une baisse de leur endettement; sa proportion, de 6,1% de la v.a.b.c.f. pour les entreprises de 6 à 9 salariés chute ainsi à 2,2% pour les plus de 100 salariés.

Les produits financiers n'atteignent un niveau suffisant que pour les entreprises avec 30% et plus de sous-traitance et au moins 100 salariés (avec un taux de 2,5%).



Une analyse de corrélation (voir annexe) entre le taux d'endettement et les autres variables susceptibles de l'influencer précise ces liaisons. Deux facteurs principaux ont une part positive dans sa détermination : d'une part le taux d'investissement, d'autre part les T.F.S.E. Un surcroît d'endettement chez les entreprises à niveau déprimé de sous-traitance s'explique donc en partie par un recours à l'extérieur excessif( cf. le leasing pour les petites entreprises); comme il le sera décrit ultérieurement, ces mêmes entreprises investissent proportionnellement plus et essentiellement dans le matériel de transport (85,1% de leurs investissements contre 64,4% pour les plus de 30% de sous-traitance). Il est aisé de comprendre à partir de là le souci des entreprises donneuses d'ordre de transférer les charges afférentes au véhicule.

Avant de s'intéresser au profit brut courant avant impôt et au solde ultime de l'exercice, le résultat d'exploitation, il est indispensable d'examiner attentivement et simultanément les taux d'investissement et d'amortissement.

#### **IV.4. DE MOINDRES INVESTISSEMENTS AVEC L'ELEVATION DE LA SOUS-TRAITANCE**

##### **IV.4.A. UNE MISE EN GARDE**

Une étude isolée du rapport investissements/V.A.B.C.F. peut conduire à des conclusions dont il faut se défier. Par nature, ce taux ne couvre qu'un exercice et ne tient donc pas compte des générations successives d'investissements avec pour corollaire son extrême amplitude d'une entreprise à l'autre. Le taux d'amortissement reflète aussi plus exactement la notion d'investissement historique. Le tableau ci-dessous permet de mieux apprécier les divergences entre ces deux taux.

## Répartition des taux d'investissement et d'amortissement par niveau de sous-traitance

unité: pourcentage

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Investissements/ v.a.b.c.f.	Amortissements/ v.a.b.c.f.	Investissements/ Amortissements
Moins de 10%	19,5	14,7	1,3
Entre 10% et 29%	17,7	12,2	1,1
30% et plus	18,5	10,3	1,8
Ensemble	18,9	13,4	1,4

Si le taux d'investissement régresse dans un premier temps pour ensuite remonter à 18,5% pour les plus de 30% de sous-traitance, le taux d'amortissement diminue régulièrement de 2 points avec le passage à une classe de sous-traitance supérieure.

Le rapport investissements/ amortissements illustre ici la plus grande rapidité dans le renouvellement du matériel pour les entreprises à frais de sous-traitance substantiels; Il est tentant de rapprocher ce phénomène de la faiblesse de leur poste "entretien et réparations confiés à des tiers" au sein des T.F.S.E. Amortissement et frais d'endettement évoluent en effet fréquemment en sens inverse, des véhicules neufs nécessitant peu de réparations, mais demandant souvent des amortissements élevés (les entrepreneurs privilégient le choix d'amortissements accélérés). Autrement dit, bien que les entreprises donneuses d'ordre investissent relativement moins (surtout dans l'outil de production), la flotte dont elles disposent est plus récente.

### IV.4.B. UN EFFET TAILLE QUI NE DEMENT PAS LA LIAISON DECROISSANTE ENTRE INVESTISSEMENTS ET SOUS-TRAITANCE

Les résultats divergent peu d'une zone d'activité à l'autre. Les entreprises de zone longue, eu égard à la diversification de leurs activités, investissent seulement plus.

Le tableau qui suit intègre le critère de taille tout en montrant le caractère pernicieux du taux d'investissement.



Répartition des taux d'investissement et d'amortissement par taille et par niveau de sous-traitance

unité: %

Part des frais de sous traitance		Investissements/	Amortissements/	Investissements/
dans les recettes brutes		v.a.b.c.f.	v.a.b.c.f.	Amortissements
transport				
Moins de 10 %	6A9 salariés	20,2	16,1	1,3
	10A49	19,5	14,9	1,3
	50A99	21,8	15,6	1,4
	Plus de 100	16,7	11,8	1,4
De 10 à 29 %	6A9 salariés	33,0	19,8	1,7
	10A49	18,7	14,0	1,3
	50A99	17,8	13,6	1,3
	Plus de 100	15,9	10,0	1,6
30% et plus	6A9 salariés	26,8	12,2	2,2
	10A49	15,3	10,8	1,5
	50A99	17,8	12,1	1,5
	Plus de 100	19,3	9,5	2,0
Ensemble	6A9 salariés	21,5	16,1	1,3
	10A49	19,0	14,3	1,3
	50A99	20,0	14,4	1,4
	Plus de 100	17,0	10,3	1,7

Dans au moins trois cas de figures, le taux d'investissement se situe à un niveau anormalement haut par rapport au taux d'amortissement. L'exemple le plus flagrant vient des entreprises de plus de 100 salariés avec au moins 30% de sous-traitance dont la part des investissements dans la valeur ajoutée est le double de celle des amortissements; ce résultat influe aussi à la hausse le taux de renouvellement du matériel (investissements/amortissements). Il est donc préférable de considérer le seul concept d'amortissement.

Le taux d'amortissement des petites entreprises reste, quelque soit la classe de sous-traitance considérée, supérieure aux plus grandes. La distinction entre les entreprises moyennes ne se justifie guère, leur taux variant peu à l'intérieur d'une même classe. Il n'en demeure pas moins vrai qu'à taille identique une surenchère de sous-traitance induit une chute du taux d'amortissement ce qui confirme une moindre subordination à l'outil de production.

#### IV.5.L'ETUDE DES SOLDES ULTIMES D'EXPLOITATION:DES RESULTATS EN DENTS DE SCIE

Profit brut courant avant impôt et solde d'exploitation constituent des indicateurs de rentabilité délicats à manier en l'absence de toute référence aux données structurelles du bilan, ce d'autant que l'ancienne version du plan comptable, valable jusqu'en 1983, n'intègre pas aux opérations courantes le compte de pertes et profits sur exercices antérieurs (le résultat net comptable n'est donc pas déterminable). La seule vue de ces soldes ne fait aussi que réfléchir l'influence de ses deux composantes essentielles, les consommations intermédiaires et les frais de personnel.

Répartition du profit brut courant avant impot et du solde d'exploitation par taille et par niveau de sous-traitance

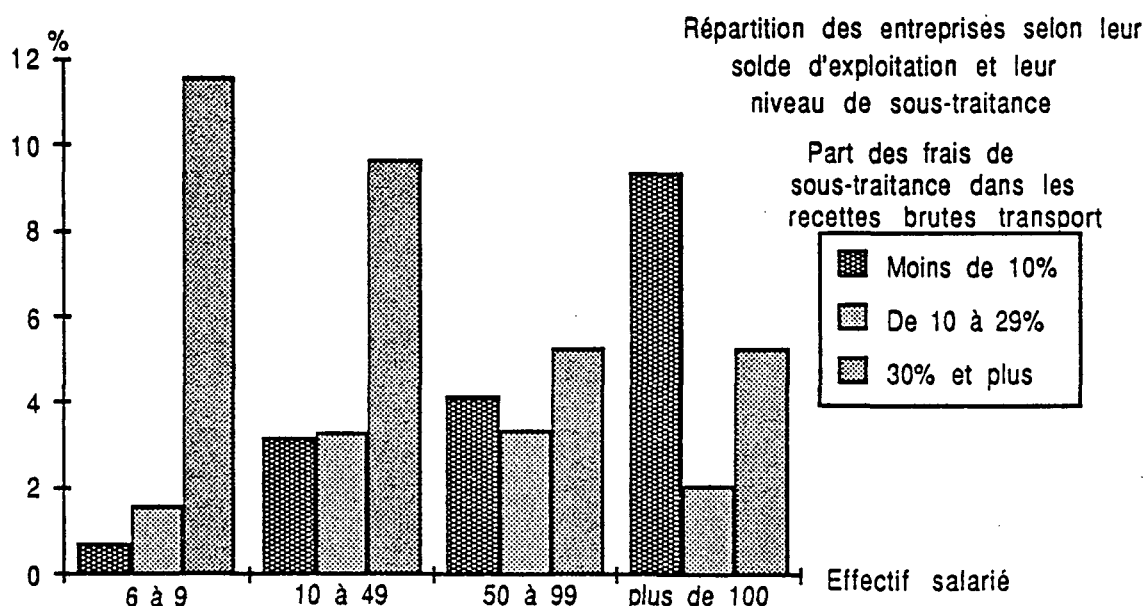
	unité: %		
Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	p.b.c.a.i./ v.a.b.c.f.	s.e./ v.a.b.c.f.	f.de personnel/ v.a.b.c.f.
<b>Moins de 10%</b>	<b>18,8</b>	<b>4,0</b>	<b>75,4</b>
6A9 salariés	16,9	0,7	77,2
10A 49	18,1	3,2	75,7
50A99	20,3	4,2	74,5
Plus de 100	21,4	9,4	74,7
<b>Entre 10% et 29%</b>	<b>15,0</b>	<b>2,7</b>	<b>80,1</b>
6A9 salariés	20,9	1,6	68,4
10A 49	18,0	3,3	76,6
50A99	17,5	3,4	77,8
Plus de 100	12,1	2,1	83,6
<b>30% et plus</b>	<b>18,4</b>	<b>6,8</b>	<b>78,6</b>
6A9 salariés	23,4	11,6	73,2
10A 49	21,6	9,7	74,5
50A99	20,3	5,3	75,6
Plus de 100	16,0	5,3	81,8
<b>Ensemble</b>	<b>17,7</b>	<b>4,1</b>	<b>77,2</b>
6A9 salariés	17,8	1,9	75,4
10A 49	18,4	3,8	75,8
50A99	19,5	4,2	75,6
Plus de 100	16,0	5,2	80,5

Profit brut et solde d'exploitation décroissent dans un premier temps pour ensuite remonter quelque peu, traduisant les effets simultanés de ces variables. Des dépenses en personnel moins lourdes justifient de meilleures soldes pour les entreprises à faible niveau de sous-traitance; par contre, les entreprises y recourant moyennement (les 10 à 29%) perdent sur les deux tableaux, cumulant à la fois d'excessives charges de personnel et des consommations intermédiaires importantes. En restreignant ces postes et grâce à un taux d'amortissement limité, les plus de 30% de sous-traitance bénéficient d'un solde d'exploitation maximum.

Une segmentation par taille affine ce jugement; les tendances suivantes se dessinent :

-Les données d'ensemble, toutes classes de sous-traitance confondue, indiquent une légère croissance du taux de profit en dessous de 100 salariés et une chute de celui-ci à 16% pour les plus de 100 salariés, qui font face à des charges en personnel substantielles. Cependant, et c'est là le point essentiel, le rapport du solde d'exploitation à la v.a.b.c.f. croît régulièrement avec la taille de l'entreprise (et renverse même la tendance pour les plus de 100 salariés); il reflète ainsi l'amplitude dans la passation des amortissements.

-A taille identique, deux groupes s'opposent, les entreprises de moins de 50 salariés où le taux de profit augmente avec la sous-traitance et celles de plus de 50 où il décroît, ces deux mouvements se calquant approximativement sur des parts variables de frais de personnel; grâce à des rythmes d'investissements moindres, les entreprises faisant fréquemment appel à la sous-traitance bénéficient néanmoins, à une exception près, de meilleures soldes d'exploitation. Par contre, les entreprises à niveau moyen de sous-traitance (10-29%) n'arrivent qu'à des résultats modestes.



## V. CONCLUSIONS

### DOMAINE DE RECHERCHE

Proportions du profit brut et du solde d'exploitation dans la valeur ajoutée, si ils ne constituent pas en eux-mêmes des indicateurs de rentabilité suffisants, n'en présentent pas moins l'avantage de discriminer les entreprises selon leur niveau de sous-traitance.

Une telle segmentation limite aussi l'influence souvent décisive du critère de taille : en dépit d'une taille moyenne élevée, les entreprises recourant fréquemment à la sous-traitance réalisent un rapport d'exploitation supérieur à celui des autres partitions. Il semble par ailleurs que l'effet de la sous-traitance ne se fasse ressentir qu'au-delà du seuil des 30% (poids des frais de sous-traitance dans les recettes brutes), et induise des résultats pervers chez les entreprises pour lesquelles sa part stagne entre 10 et 29%.

Sa pratique courante recouvre aussi une réalité financière bien précise : transférer des charges de roulage trop lourdes et se diversifier vers des activités périphériques à l'outil de production même, plus rémunératrices et nécessitant de moindres immobilisations. Des taux d'endettement décroissant avec la sous-traitance soulignent l'intérêt de semblables transferts.

Un raisonnement semblable ne s'appuie toutefois que sur des ratios moyens par classes; il occulte aussi les nombreux cas d'entreprises essentiellement spécialisées dans le transport routier de marchandises en zone longue ou courte et qui sous-traite une large part de leur activité; le processus de filialisation pervertit aussi l'interprétation de telles charges.

Cette incidence de la sous-traitance n'a toutefois pas de caractère systématique et pour certaines entreprises l'absence de ce recours coïncide avec des soldes très satisfaisants; un examen plus fin montre néanmoins qu'ils découlent soit d'économies substantielles sur la main d'œuvre, soit d'une restriction des consommations intermédiaires.

Ouverture des frontières et émergence de la logistique vont enfin probablement bouleverser les rapports tractionnaires/donneurs d'ordre, ne serait-ce qu'en vertu des impératifs organisationnels qu'ils véhiculent. Le recours à la sous-traitance, conçu comme une solution aux à-coups conjoncturels, garde en effet peut-être une place restreinte dans un système qui vise à une meilleure coordination des différents éléments de la chaîne de transport. C'est pourquoi, si dualisme il y a, il s'exprimera plus entre les entreprises regroupées autour d'un réseau international et celles condamnées à des recherches de fret erratiques.

Suite à ce travail, plusieurs prolongements sont envisageables :

-La constitution d'un échantillon constant sur plusieurs années amènerait à s'interroger sur l'évolution de la sous-traitance. Ce phénomène se développe-t-il ? Va-t-on vers une paupérisation croissante des tractionnaires ?

-Comme il l'a déjà été évoqué, la présente analyse, par son fondement même, évince en partie de son champ la population des tractionnaires, loueurs de véhicules ou transporteurs et recensés dans les moins de cinq salariés. Leur étude, enrichie par un rapprochement avec le fichier des licences, décrirait leurs résultats d'exploitation par

référence avec la répartition des licences prévalant sur le marché des transports.

-L'extension de ce travail aux entreprises du secteur des auxiliaires des transports terrestres permettrait d'intégrer ceux qu'on appelle abusivement les "grands transporteurs" et dont l'activité s'avère souvent être une activité de groupeur ou de commissionnaire de transport. Les classements, parfois périlleux, entre les professions de transporteurs et d'auxiliaires plaideraient aussi plus pour un rapprochement entre ces deux fichiers, ce qui assurerait l'idée d'un certain continuum dans le métier des transports

**ANNEXE I : LES PRINCIPAUX RATIOS FINANCIERS DU SECTEUR DES  
TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES PAR ACTIVITE ET  
TAILLE D'ENTREPRISE**

Transports routiers de marchandises : ensemble du secteur (1)

rttes/sal. en  
 unité: milliers f.f.  
 %

Ratios financiers	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	100 et plus	Total
recettes/salarié	348,8	313,9	309,0	250,8	305,5
recettes exp./recettes tot.	13,6	12,1	13,9	11,6	12,4
v.a.b.c.f./recettes	43,2	46,8	49,1	56,0	48,9
e.b.e./v.a.b.c.f.	32,6	26,0	27,1	22,3	25,9
f.personnel/v.a.b.c.f.	67,4	74,0	72,9	77,7	74,1
f.financiers/v.a.b.c.f.	7,2	6,2	5,8	4,5	5,8
amortissements/v.a.b.c.f.	16,4	15,1	15,7	13,0	14,7
investissements/v.a.b.c.f.	21,6	20,0	21,4	18,2	19,9
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	25,6	20,0	20,5	18,4	20,3
p.roulant/effectif salarié	76,8	69,3	64,0	51,5	64,4

(1)L'e.b.e. s'entend ici y compris les entreprises individuelles.

**Transports routiers de marchandises : zone courte**

Ratios financiers	unité: rtes/sal. en milliers f.f. %				
	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	100 et plus	Total
recettes/salarié	336,4	281,5	252,2	231,6	273,6
recettes exp./recettes tot.	7,6	5,6	4,0	7,8	6,2
v.a.b.c.f./recettes	43,1	49,4	53,2	62,8	51,5
e.b.e./v.a.b.c.f.	29,3	23,1	22,2	15,8	22,0
f.personnel/v.a.b.c.f.	70,7	76,9	77,8	84,2	78,0
f.financiers/v.a.b.c.f.	6,0	5,3	4,0	3,7	4,9
amortissements/v.a.b.c.f.	14,7	12,7	12,6	8,5	11,9
investissements/v.a.b.c.f.	20,0	27,1	17,5	12,6	16,0
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	23,4	18,0	18,9	13,1	17,6
p.roulant/effectif salarié	79,1	68,7	61,9	50,5	64,5

(1) L'e.b.e. s'entend ici y compris les entreprises individuelles.



**Transports routiers de marchandises : zone longue**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

<b>Ratios financiers</b>	<b>6A9 salariés</b>	<b>10A49 salariés</b>	<b>50A99 salariés</b>	<b>100 et plus</b>	<b>Total</b>
	397,7	356,3	337,1	285,0	334,5
<b>recettes/salarié</b>	22,4	19,5	19,0	16,9	19,1
<b>recettes exp./recettes tot.</b>					
	39,7	42,6	44,8	51,6	45,0
<b>v.a.b.c.f./recettes</b>	34,8	27,7	25,5	22,1	26,5
<b>e.b.e./v.a.b.c.f.</b>	65,2	72,2	74,5	77,9	73,5
<b>f.personnel/v.a.b.c.f.</b>	8,7	12,1	6,3	5,2	6,5
<b>f.financiers/v.a.b.c.f.</b>	17,5	15,8	15,4	11,6	14,6
<b>amortissements/v.a.b.c.f.</b>	22,9	35,4	20,7	17,6	20,2
<b>investissements/v.a.b.c.f.</b>	26,5	20,8	19,7	17,8	20,4
<b>p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.</b>	79,1	70,4	64,7	53,0	64,8
<b>p.roulant/effectif salarié</b>					

(1) L'e.b.e. s'entend ici y compris les entreprises individuelles.

**Transports routiers de marchandises : location**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

Ratios financiers	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	100 et plus	Total
Recettes/salarié	353,8	361,0	351,9	332,9	348,9
recettes exp./recettes tot.	3,0	4,3	4,7	1,8	3,4
v.a.b.c.f./recettes	51,6	50,4	55,7	57,7	53,8
e.b.e./v.a.b.c.f.	45,9	37,2	41,1	37,2	38,8
f.personnel/v.a.b.c.f.	54,1	62,8	58,9	62,8	61,2
f.financiers/v.a.b.c.f.	9,0	7,7	7,8	4,2	6,6
amortissements/v.a.b.c.f.	24,8	25,3	23,4	26,1	25,2
investissements/v.a.b.c.f.	29,3	34,2	32,2	32,2	32,6
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	36,9	29,8	27,4	31,9	30,9
p.roulant/effectif salarié	74,2	71,5	68,1	51,6	64,2

(1) L'e.b.e. s'entend ici y compris les entreprises individuelles.

**Transports routiers de marchandises : déménagement**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

Ratios financiers	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	100 et plus	Total
recettes/salarié	214,7	205,2	244,8	179,1	209,3
recettes exp./recettes tot.	6,2	8,2	45,1	3,5	12,0
v.a.b.c.f./recettes	57,8	59,5	55,7	62,4	58,8
e.b.e./v.a.b.c.f.	19,3	12,7	16,0	1,6	13,7
f.personnel/v.a.b.c.f.	80,7	87,3	84,0	98,4	86,3
f.financiers/v.a.b.c.f.	3,2	3,4	3,8	2,3	3,3
amortissements/v.a.b.c.f.	7,7	6,6	5,6	4,1	6,6
investissements/v.a.b.c.f.	11,8	9,1	8,5	4,5	9,3
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	16,1	9,5	12,4	3,0	10,6
p.roulant/effectif salarié	66,7	63,8	58,6	24,0	60,6

(1)L'e.b.e. s'entend ici y compris les entreprises individuelles.

**ANNEXE II : LES RATIOS FINANCIERS PAR CLASSES DE  
SOUS-TRAITANCE**

### Ratios financiers : résultats généraux

rtes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	Entre 10% et 29%	30% et plus	Ensemble
pl.roulant/effectif salarié	72,1	56,7	43,4	63,9
recettes tot./salarié	334,0	279,0	290,0	313,0
%recettes transport à l'export.	13,7	15,0	18,7	14,7
v.a.b.c.f./recettes tot.	44,8	51,6	54,4	47,7
t.f.s.e./v.a.b.c.f.	40,3	34,4	39,7	38,7
f.personnel/v.a.b.c.f.	73,1	79,3	78,4	75,6
e.b.e./v.a.c.f.	26,8	20,7	21,6	24,5
f.financiers/v.a.b.c.f.	6,2	5,4	4,8	5,8
p.financiers/v.a.b.c.f.	0,2	3,5	1,6	0,5
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	20,8	15,6	18,5	19,1
amortissements/v.a.b.c.f.	14,7	12,2	10,3	13,4
solde d'exploitation/v.a.b.c.f.	5,7	2,9	6,8	5,2
investissements/v.a.b.c.f.	19,5	17,7	18,5	18,9

**Ratios financiers : activité principale(zone longue-zone courte)**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%		De 10% à 29%		Plus ou égal à 30%		Ensemble	
	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.
pl.roulant/effectif salarié	71,9	72,4	57,4	55,7	49,1	38,0	64,5	63,1
recettes tot./salarié	371	296	303	243	318	264	344	279
%recettes transp.à l'export.	18,9	6,4	19,6	6,0	27,1	9,4	20,1	6,8
v.a.b.c.f./recettes tot.42,2		48,4	49,4	55,8	49,7	59,5	45,0	51,5
t.f.s.e./v.a.b.c.f.	44,1	35,8	35,4	32,7	40,6	38,8	41,1	35,7
f.personnel/v.a.b.c.f.	70,9	75,9	78,5	80,6	74,2	82,2	73,5	78,0
e.b.e./v.a.c.f.	29,1	24,1	21,5	19,4	25,7	17,8	26,5	22,0
f.financiers/v.a.b.c.f.	6,9	5,4	6,0	4,4	6,0	3,7	6,5	4,9
p.financiers/v.a.b.c.f.	0,2	0,2	0,3	0,5	1,9	1,4	0,5	0,5
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	22,4	19,0	15,6	15,5	21,9	15,3	20,4	17,6
amortissements/v.a.b.c.f.	15,7	13,5	19,3	10,4	12,8	8,1	14,6	11,9
s. d'exploitation/v.a.b.c.f.	6,3	5,0	2,0	4,6	8,1	5,6	5,3	5,0
investissements/v.a.b.c.f.	20,9	17,8	20,2	13,5	24,2	13,2	21,1	16,0

**Ratios financiers : taille-ensemble de la population**

	rttes/sal. en unité: milliers f.f. %			
Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	plus de 100 salariés
pl.roulant/effectif salarié	78,2	69,0	63,0	50,5
recettes tot./salarié	396	324	306	267
%recettes transp.à l'export.	16,4	14,2	15,2	14,5
v.a.b.c.f./recettes tot.	41,3	45,6	47,4	55,6
t.f.s.e./v.a.b.c.f.	48,1	40,3	39,1	31,9
f.personnel/v.a.b.c.f.	68,0	74,5	75,6	80,4
e.b.e./v.a.c.f.	32,0	25,5	24,4	19,6
f.financiers/v.a.b.c.f.	7,3	6,2	5,5	4,6
p.financiers/v.a.b.c.f.	0,1	0,2	0,4	1,0
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	24,9	19,4	19,4	15,9
amortissements/v.a.b.c.f.	16,1	14,3	14,4	10,3
s. d'exploitation/v.a.b.c.f.	8,5	4,5	4,1	5,1
investissements/v.a.b.c.f.	21,5	19,0	20,0	17,0

**Ratios financiers : taille-moins de 10% de sous-traitance**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

<b>Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport</b>	<b>6A9 salariés</b>	<b>10A49 salariés</b>	<b>50A99 salariés</b>	<b>plus de 100 salariés</b>
pl.roulant/effectif salarié	79,5	72,1	68,2	66,5
recettes tot./salarié	387	327	314	315
%recettes transp.à l'export.	14,5	13,0	15,1	14,6
v.a.b.c.f./recettes tot.	41,5	44,7	46,0	49,5
t.f.s.e./v.a.b.c.f.	45,8	40,0	35,7	38,0
f.personnel/v.a.b.c.f.	68,0	74,2	74,5	74,8
e.b.e./v.a.c.f.	32,0	25,8	25,5	25,2
f.financiers/v.a.b.c.f.	7,1	6,5	5,8	4,4
p.financiers/v.a.b.c.f.	0,1	0,2	0,4	0,5
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	25,0	19,4	20,2	21,1
amortissements/v.a.b.c.f.	16,1	14,9	15,6	11,8
s. d'exploitation/v.a.b.c.f.	8,5	3,0	4,2	9,0
investissements/v.a.b.c.f.	20,2	19,5	21,8	16,7



**Ratios financiers:taille-entre 10% et 29% de sous-traitance**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

<b>Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport</b>	<b>6A9 salariés</b>	<b>10A49 salariés</b>	<b>50A99 salariés</b>	<b>plus de 100 salariés</b>
pl.roulant/effectif salarié	81,4	65,5	62,0	48,0
recettes tot./salarié	495	320	284	239
%recettes transp.à l'export.	27,5	15,9	15,5	12,9
v.a.b.c.f./recettes tot.	37,5	47,0	50,9	57,5
t.f.s.e./v.a.b.c.f.	68,7	39,1	32,6	29,0
f.personnel/v.a.b.c.f.	63,5	75,7	77,5	83,6
e.b.e./v.a.c.f.	36,5	24,3	22,5	16,4
f.financiers/v.a.b.c.f.	12,0	5,9	5,1	4,7
p.financiers/v.a.b.c.f.	0,9	0,3	0,3	0,4
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	25,3	18,5	17,6	12,1
amortissements/v.a.b.c.f.	19,8	14,0	13,6	10,0
s. d'exploitation/v.a.b.c.f.	5,2	3,7	3,4	2,0
investissements/v.a.b.c.f.	33,0	18,7	17,8	15,9

**Ratios financiers : taille-plus de 30% de sous-traitance**

rttes/sal. en  
unité: milliers f.f.  
%

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	6A9 salariés	10A49 salariés	50A99 salariés	plus de 100 salariés
pl.roulant/effectif salarié	57,5	50,8	48,1	37,1
recettes tot./salarié	431	307	316	262
%recettes transp.à l'export.	29,1	20,6	15,3	17,0
v.a.b.c.f./recettes tot.	43,3	50,9	46,4	60,7
t.f.s.e./v.a.b.c.f.	58,0	45,3	60,7	29,6
f.personnel/v.a.b.c.f.	72,0	74,1	75,8	81,8
e.b.e./v.a.c.f.	28,0	25,9	24,2	18,2
f.financiers/v.a.b.c.f.	6,4	4,9	5,2	4,5
p.financiers/v.a.b.c.f.	0,4	0,5	0,8	2,5
p.b.c.a.i./v.a.b.c.f.	24,1	21,6	19,9	16,0
amortissements/v.a.b.c.f.	12,2	10,8	12,1	9,5
s. d'exploitation/v.a.b.c.f.	11,4	9,6	5,2	5,3
investissements/v.a.b.c.f.	26,8	15,3	17,8	19,3

**ANNEXE III : INVESTISSEMENTS ET RECETTES PAR PERSONNE  
OCCUPEE SELON LA TAILLE ET LA CLASSE DE SOUS-TRAITANCE**

**Répartition des investissements totaux par nature et par niveau de sous-traitance : entreprises de 6 à 9 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	De 10% à 29%	30% et plus	Ensemble
<b>Nature des investissements</b>				
Acquisitions de terrains, batiments et ouvrages existants	0,5	1,6	5,2	0,9
Construction et génie civil	1,0	0,9	0,9	1,0
Matériel de transport	25,7	48,8	37,1	27,7
Outillage et matériel autre que de transport	2,0	4,6	4,3	2,2
Immobilisations incorporelles	0,4	0,3	0,4	0,4
<b>Total des investissements</b>	<b>29,6</b>	<b>56,2</b>	<b>47,9</b>	<b>32,2</b>

**Répartition des investissements totaux par nature et par niveau de sous-traitance : entreprises de 10 à 49 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	De 10% à 29%	30% et plus	Ensemble
<b>Nature des investissements</b>				
Acquisitions de terrains, batiments et ouvrages existants	0,5	0,4	0,6	0,5
Construction et génie civil	1,3	1,3	2,1	1,3
Matériel de transport	23,6	23,9	17,2	23,1
Outils et matériel autre que de transport	2,1	1,6	3,3	2,1
Immobilisations incorporelles	0,4	0,7	0,5	0,5
<b>Total des investissements</b>	<b>27,9</b>	<b>27,9</b>	<b>23,7</b>	<b>27,5</b>

**Répartition des investissements totaux par nature et par niveau de  
sous-traitance : entreprises de 50 à 99 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	De 10% à 29%	30% et plus	Ensemble
<b>Nature des investissements</b>				
Acquisitions de terrains, batiments et ouvrages existants	0,5	0,8	1,1	0,6
Construction et génie civil	2,2	1,1	0,4	1,7
Matériel de transport	25,9	21,7	21,8	24,0
Outillage et matériel autre que de transport	2,4	2,0	2,1	2,1
Immobilisations incorporelles	0,5	0,1	0,8	0,5
<b>Total des investissements</b>	<b>21,5</b>	<b>25,7</b>	<b>26,2</b>	<b>28,9</b>

**Répartition des investissements totaux par nature et par niveau de sous-traitance : entreprises de plus de 100 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%	De 10% à 29%	30% et plus	Ensemble
<b>Nature des investissements</b>				
Acquisitions de terrains, batiments et ouvrages existants	0,0	0,4	3,1	1,0
Construction et génie civil	1,2	2,4	3,9	2,4
Matériel de transport	21,7	16,6	16,9	18,2
Outillage et matériel autre que de transport	1,5	2,1	3,1	2,2
Immobilisations incorporelles	0,3	0,3	3,6	1,2
<b>Total des investissements</b>	<b>24,7</b>	<b>21,8</b>	<b>30,6</b>	<b>25,0</b>

**Répartition des recettes nettes par activité et par niveau de sous-traitance :  
entreprises de 6 à 9 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%		De 10 à 29%		30% et plus		Ensemble	
	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.
<b>Nature des recettes</b>								
Zone longue	331,0	12,5	483,1	5,4	355,1	22,5	342,6	12,6
Zone courte	23,9	266,9	14,4	311,3	3,6	340,7	21,9	272,7
Location de véhicules véhicules	8,7	7,5	28,4	3,1	1,2	1,6	9,4	7,0
Déménagement	1,6	2,3	0,4	1,3	0,0	0,0	1,4	2,1
Transports de voyageurs	0,0	0,2	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Activités d'auxiliaires des transports terrestres	0,6	2,3	1,7	1,9	40,4	7,4	3,6	2,5
Autres	0,1	0,2	0,0	0,4	0,9	0,9	0,1	0,3
<b>Total des recettes</b>	<b>366,1</b>	<b>292,0</b>	<b>528,4</b>	<b>23,4</b>	<b>401,2</b>	<b>373,2</b>	<b>379,0</b>	<b>297,4</b>



**Répartition des recettes nettes par activité et par niveau de sous-traitance :  
entreprises de 10 à 49 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous-traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%		De 10 à 29%		30% et plus		Ensemble	
	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.
<b>Nature des recettes</b>								
Zone longue	296,5	20,6	291,6	19,6	277,4	5,4	294,3	18,9
Zone courte	26,6	220,8	32,4	218,9	28,7	222,2	27,9	220,6
Location de véhicules véhicules	9,6	6,3	9,0	6,4	5,1	4,8	9,3	6,2
Déménagement	3,9	4,1	2,1	1,5	1,2	1,6	3,3	3,4
Transports de voyageurs	0,6	0,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,4	0,6
Activités d'auxiliaires des transports terrestres	2,3	1,1	6,6	6,8	20,8	19,4	4,4	4,0
Autres	1,0	1,4	0,8	2,8	2,1	14,8	1,1	2,9
<b>Total des recettes</b>	<b>340,6</b>	<b>255,1</b>	<b>343,0</b>	<b>256,4</b>	<b>335,3</b>	<b>268,2</b>	<b>340,7</b>	<b>256,6</b>

**Répartition des recettes nettes par activité et par niveau de sous-traitance :  
entreprises de 50 à 99 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%		De 10 à 29%		30% et plus		Ensemble	
	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.
<b>Nature des recettes</b>								
Zone longue	254,2	21,3	199,9	27,9	244,1	11,9	235,8	21,1
Zone courte	38,5	175,3	53,2	193,4	53,9	226,2	45,2	190,0
Location de véhicules véhicules	25,7	15,9	13,2	5,6	8,7	4,9	19,3	11,1
Déménagement	2,4	4,3	3,2	2,9	0,7	1,4	2,4	3,4
Transports de voyageurs	1,9	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,7
Activités d'auxiliaires des transports terrestres	3,6	0,6	19,9	8,7	25,6	18,7	12,0	6,3
Autres	1,2	0,0	1,8	7,6	2,2	5,3	1,6	3,1
<b>Total des recettes</b>	<b>327,5</b>	<b>220,7</b>	<b>291,2</b>	<b>246,2</b>	<b>335,3</b>	<b>268,5</b>	<b>317,4</b>	<b>236,7</b>

**Répartition des recettes nettes par activité et par niveau de sous-traitance :  
entreprises de plus de 100 salariés**

unité : milliers de francs

Part des frais de sous traitance dans les recettes brutes transport	Moins de 10%		De 10 à 29%		30% et plus		Ensemble	
	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.	z.l.	z.c.
<b>Nature des recettes</b>								
Zone longue	244,6	19,9	139,8	16,3	184,8	39,6	180,8	25,3
Zone courte	24,4	208,8	80,6	123,8	36,8	109,8	54,4	144,8
Location de véhicules véhicules	31,3	7,8	8,4	2,1	7,6	5,3	15,1	5,6
Déménagement	0,6	0,1	1,5	1,4	0,9	4,1	1,1	2,4
Transports de voyageurs	0,0	0,0	0,5	8,0	0,0	9,7	0,2	8,9
Activités d'auxiliaires des transports terrestres	2,9	6,9	19,9	9,3	18,4	35,6	14,5	17,5
Autres	2,7	1,0	3,7	22,0	2,9	15,2	3,3	13,3
<b>Total des recettes</b>	<b>306,6</b>	<b>244,5</b>	<b>254,4</b>	<b>193,7</b>	<b>251,5</b>	<b>219,2</b>	<b>169,4</b>	<b>217,8</b>

**ANNEXE IV : MATRICE DE CORRELATIONS ENTRE VARIABLES  
FINANCIERES**

CONRELATIONS MULTIPLES ENTRE VARIABLES ET RATIOS FINANCIERS

PEARSON CORRELATION COEFFICIENTS / POND > |R| UNDER HO:HO=0 / NUMBER OF OBSERVATIONS / WEIGHT VAR-TANK

	EFFECTIF SALAIRE	PERSONNEL QUALITIF/ EFFECTIF SALAIRE	REVENES SALAIRE	TISE VNB.C.F.	VNB.C.F. REVENES	TRIS TRIMON/ VNB.C.F.	E.B.E. VNB.C.F.	TRIS FINANCIERS/ VNB.C.F.	P.B.C.I. VNB.C.F.	INVESTISSEMENTS VNB.C.F.	TRIS FINANCIERS/ VNB.C.F.	SOLDES FINANCIERS/ VNB.C.F.
EFFECTIF SALAIRE	1.00000 0.0000 3021	-0.17376 0.0001 3012	-0.06200 0.0001 3012	-0.03966 0.0192 3021	0.00033 0.0001 3021	0.04766 0.0032 3021	-0.04766 0.0032 3021	-0.06037 0.0001 3021	-0.02908 0.0723 3021	-0.02002 0.0740 3021	-0.06942 0.0001 3021	-0.00930 0.5656 3021
PERSONNEL QUALITIF/ EFFECTIF SALAIRE	-0.17376 0.0001 3012	1.00000 0.0000 3012	-0.01122 0.4000 3012	-0.03326 0.0400 3012	-0.23140 0.0001 3012	-0.12304 0.0001 3012	0.12304 0.0001 3012	0.12771 0.0001 3012	0.00610 0.0001 3012	0.00076 0.0001 3012	0.10904 0.0001 3012	0.03700 0.0223 3012
REVENES/ SALAIRE	-0.06200 0.0001 3012	-0.01122 0.4000 3012	1.00000 0.0000 3012	0.37004 0.0001 3012	-0.33796 0.0001 3012	-0.16695 0.0001 3012	0.16695 0.0001 3012	0.10006 0.0001 3012	0.13707 0.0001 3012	0.03661 0.0730 3012	0.11279 0.0001 3012	0.10925 0.0001 3012
TISE VNB.C.F.	-0.03966 0.0192 3021	-0.03326 0.0400 3012	0.37004 0.0001 3012	1.00000 0.0000 3021	-0.27350 0.0001 3021	0.67921 0.0001 3021	-0.67921 0.0001 3021	0.37434 0.0001 3021	-0.71234 0.0001 3021	0.59612 0.0001 3021	0.10307 0.0001 3021	-0.72134 0.0001 3021
VNB.C.F. REVENES	0.00033 0.0001 3021	-0.23140 0.0001 3012	-0.33796 0.0001 3012	-0.27350 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021	-0.06361 0.0001 3021	0.06361 0.0001 3021	-0.30154 0.0001 3021	0.12035 0.0001 3021	-0.16141 0.0001 3021	-0.14092 0.0001 3021	0.10370 0.0001 3021
TRIS TRIMON/ VNB.C.F.	0.04766 0.0032 3021	-0.12304 0.0001 3012	-0.16695 0.0001 3012	0.67921 0.0001 3021	-0.06361 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021	-1.00000 0.0000 3021	0.20060 0.0001 3021	-0.97790 0.0001 3021	0.45122 0.0001 3021	-0.05545 0.0006 3021	-0.09075 0.0001 3021
E.B.E. VNB.C.F.	-0.04766 0.0032 3021	0.12304 0.0001 3012	0.16695 0.0001 3012	-0.67921 0.0001 3021	0.06361 0.0001 3021	-1.00000 0.0000 3021	1.00000 0.0000 3021	-0.20060 0.0001 3021	0.97790 0.0001 3021	-0.45122 0.0001 3021	0.05545 0.0006 3021	0.09075 0.0001 3021
TRIS FINANCIERS VNB.C.F.	-0.06037 0.0001 3021	0.12771 0.0001 3012	0.10006 0.0001 3012	0.37434 0.0001 3021	-0.30154 0.0001 3021	0.20060 0.0001 3021	-0.20060 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021	-0.30520 0.0001 3021	0.40142 0.0001 3021	0.46130 0.0001 3021	-0.47007 0.0001 3021
P.B.C.I. VNB.C.F.	-0.02908 0.0723 3021	0.00610 0.0001 3012	0.13707 0.0001 3012	-0.71234 0.0001 3021	0.12035 0.0001 3021	-0.97790 0.0001 3021	0.97790 0.0001 3021	-0.30520 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021	-0.51533 0.0001 3021	-0.03621 0.0252 3021	0.93524 0.0001 3021
INVESTISSEMENTS VNB.C.F.	-0.02002 0.0740 3021	0.00076 0.0001 3012	0.03661 0.0730 3012	0.59612 0.0001 3021	-0.16141 0.0001 3021	0.45122 0.0001 3021	-0.45122 0.0001 3021	0.40142 0.0001 3021	-0.51533 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021	0.41590 0.0001 3021	-0.61094 0.0001 3021
TRIS FINANCIERS VNB.C.F.	-0.06942 0.0001 3021	0.10904 0.0001 3012	0.11279 0.0001 3012	0.10307 0.0001 3021	-0.14092 0.0001 3021	-0.05545 0.0006 3021	0.05545 0.0006 3021	0.46130 0.0001 3021	-0.03621 0.0252 3021	0.41590 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021	-0.27237 0.0001 3021
SOLDES FINANCIERS VNB.C.F.	-0.00930 0.5656 3021	0.03700 0.0223 3012	0.10925 0.0001 3012	-0.72134 0.0001 3021	0.10370 0.0001 3021	-0.09075 0.0001 3021	0.09075 0.0001 3021	-0.47007 0.0001 3021	0.93524 0.0001 3021	-0.61094 0.0001 3021	-0.27237 0.0001 3021	1.00000 0.0000 3021