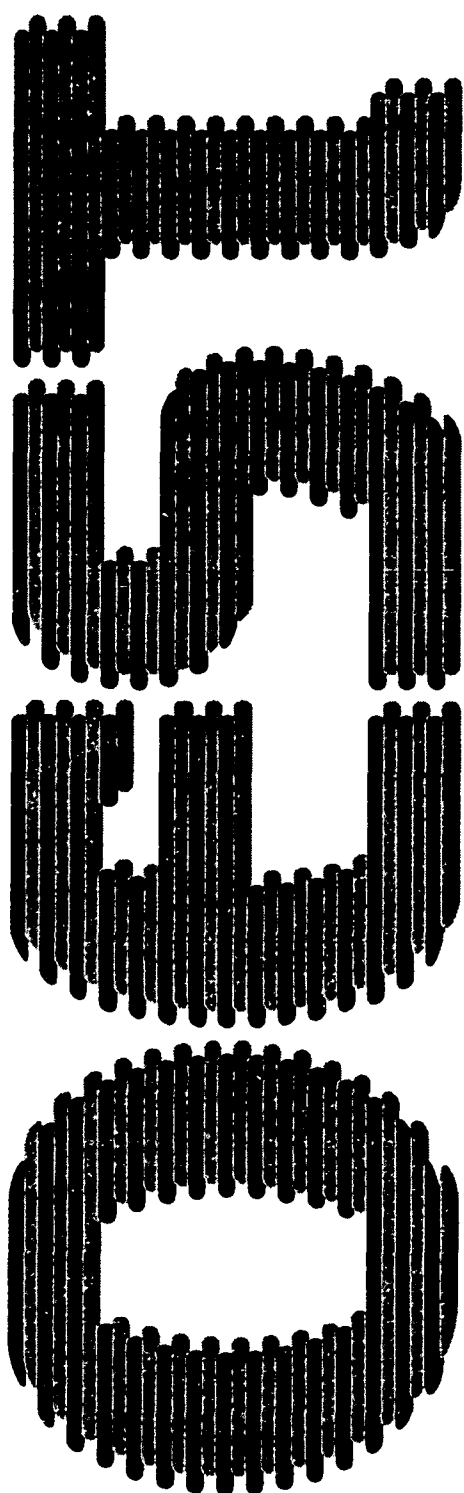


DES PHENOMENES DE CONCENTRATION  
PARMI LES PLUS GROSSES ENTREPRISES  
DE TRANSPORTS

Document de travail

Patrick Le Floch-Meunier



OEST  
544



JUIN 1989

**DES PHENOMENES DE CONCENTRATION PARMIS  
LES PLUS GROSSES ENTREPRISES DE TRANSPORTS**

Patrick Le Floch-Meunier

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

**OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
55 RUE BRILLAT SAVARIN 75013 PARIS - TELEPHONE : 45 89 89 27**

## AVERTISSEMENT ET METHODOLOGIE

**L'idée, agréger les entreprises de transport appartenant à un même groupe pour étudier la concentration du secteur**

Chaque année, l'**Enquête Annuelle d'Entreprises (E.A.E)** fournit l'image du secteur des transports en terme d'entreprises.

L'E.A.E n'est cependant pas une enquête exhaustive: les entreprises de transports de marchandises de moins de 10 salariés sont sondées au dixième, les entreprises de location, de déménagement ou de transports de voyageurs qui emploient moins de 6 salariés sont sondées au tiers, les entreprises de transports fluviaux ou de transports maritimes de moins de 6 salariés ne sont pas interrogées. Le reste du transport est par contre interrogé exhaustivement.

Afin de reconstituer l'image du secteur, les entreprises sondées sont donc en général redressées par l'inverse de leur taux de sondage.

L'activité principale et la taille prises en compte dans le plan de sondage sont celles de l'année précédant l'enquête. Ainsi, en fonction des reclassements liés aux changements d'activité principale, on pourra observer ex-post des entreprises ayant un coefficient de redressement supérieur à l'unité quel que soit l'activité exercée l'année de l'enquête.

De son côté, le **fichier des liaisons financières (LFI)** permet d'attribuer à chaque entreprise recensée dans un groupe, l'identifiant (numéro SIREN) de la tête du groupe auquel elle appartient.

En **appariant l'E.A.E et la partie entreprises du fichier LFI**, on peut dès lors ajouter à chaque entreprise de l'E.A.E une variable «tête de groupe» équivalente :

-au numéro SIREN de la tête de groupe dans le cas où l'entreprise est présente dans LFI et s'avère contrôlée par un groupe.

-à son propre numero SIREN dans les cas où l'on ne retrouve pas l'entreprise dans le fichier LFI, on la retrouve mais sans connaître la tête de groupe (non identifiée) et/ou l'entreprise n'appartient pas à un groupe.

On peut alors constituer, à partir de l'E.A.E enrichie de la variable «tête de groupe», des **unités «groupes» agrégées** par sommation des entreprises de transports appartenant à un même groupe. On calculera à partir de ce fichier le **poils des 5, 10, 20 et 100 plus grosses unités économiques**, entreprises isolées ou groupes que l'on comparera à celui des 5, 10, 20, et 100 plus grosses entreprises isolées de l'E.A.E (cf C5, C10, C20 et C100 dans les tableaux).

L'optique de l'étude reste malgré tout de décrire le secteur des transports via les unités économiques qui le composent et non d'étudier les groupes en tant que tels. On se restreint ainsi à n'observer que la partie transports des groupes rencontrés sans approcher les groupes dans leur intégralité. Idem lorsqu'on s'intéresse à un sous-secteur d'activité particulier.

Dans cette logique, le fichier des unités agrégées sera de fait constitué d'un mélange d'entreprises isolées et de «portions transports» de groupes.

**Attention** : si la démarche est simple, pour certains cas particuliers le traitement n'est pas toujours évident. La **SNCF** par exemple ne figurera pas, en tant qu'entreprise, dans les résultats de l'étude. La SNCF n'est en effet pas interrogée dans l'E.A.E. Par contre, elle apparaîtra comme tête de groupe du fait qu'elle contrôle d'autres entreprises de transports, interrogées quant à elles dans l'E.A.E et recensées comme filiales du groupe SNCF dans le fichier LFI. Celles-ci seront donc prises en compte en tant qu'unité économique agrégée dans les calculs.

### La réalisation, une série de choix

Par rapport à l'optique choisie, il a tout de même fallu prendre un certain nombre de décisions en réponse aux problèmes rencontrés :

- **L'étude porte sur l'année 1985.** La raison en est simple, 1985 était la dernière année disponible au début de l'étude en ce qui concerne le fichier des liaisons financières.

- **Le choix des indicateurs** aurait pu être différent. D'autres définitions de la concentration auraient

pu ainsi être abordées (courbes et indices de gini par exemple).

- Les entreprises sondées de l'E.A.E ont été exclues de l'analyse. Deux raisons principales nous ont poussés à exclure de l'analyse les entreprises sondées de l'E.A.E :

- on ne peut redresser les résultats en pondérant les entreprises à l'intérieur d'un groupe. Cette hypothèse peu réaliste consisterait à attribuer arbitrairement à un groupe contrôlant une entreprise sondée au tiers dans l'E.A.E un contrôle implicite sur 2 autres entreprises similaires (sur 9 autres entreprises dans le cas d'une entreprise sondée au dixième).

- on ne peut davantage rétablir l'image sectorielle en ne pondérant les indicateurs de concentration calculés (poids des 5 plus grosses unités, 10 plus grosses unités...) qu'au «dénominateur» dans la mesure où une entreprise non sondée l'année considérée aurait pu s'avérer effectivement contrôlée par un groupe si elle avait été interrogée.

Ce faisant, on modifie l'image du secteur des transports en «écrasant» le poids des petites entreprises par ailleurs très nombreuses (comme on l'a mentionné, ce sont principalement les petites unités, moins de 5 salariés et moins de 10 salariés, qui sont sondées dans l'E.A.E).

Tous les indicateurs de concentration apparaîtront donc plus élevés que si l'on avait pu raisonner sur «l'ensemble du secteur» (entreprises non sondées et entreprises sondées redressées par l'inverse de leur taux de sondage). Le tableau page 4 compare la population retenue, à savoir l'ensemble des entreprises non sondées de l'E.A.E en 1985, soit 8738 entreprises de transports, à la population estimée par l'E.A.E, soit 34477 entreprises cette même année.

- Pas de comptes consolidés. Nous avons effectué une simple agrégation par groupes des variables économiques d'entreprise. Les échanges marchands entre

filiales d'un même groupe seront donc pris en compte dans les résultats de l'unité économique agrégée (chiffre d'affaire, parc routier, etc...).

### Des limites évidentes

- Peu d'entreprises ont été apparées. Pour l'année 1985, le fichier des liaisons financières recense 1260 entreprises de transports. En apparaissant avec les 8738 entreprises retenues de l'E.A.E on ne retrouve cependant que 511 entreprises de transports de l'E.A.E dans le fichier entreprises du fichier LFI dont seules 378 disposent d'un identifiant tête de groupe renseigné, chacune des 378 entreprises affiliées pouvant être soit une filiale de groupes soit elle-même une tête de groupe.

On n'observe finalement peu d'entreprises apparées, d'autant plus que l'on ne peut, en tant qu'unité agrégée, intégrer dans l'étude les 133 entreprises pour lesquelles aucune tête de groupe n'a été mise en évidence par la méthodologie LFI.

C'est par exemple le cas d'AIR INTER («Compagnie Aérienne des Transports Intérieurs») dont le capital est partagé entre AIR FRANCE, U.T.A et la SNCF sans qu'aucune tête de groupe ne se dégage. La compagnie AIR INTER, tout comme les 132 autres entreprises dans ce cas, restera néanmoins prise en compte via l'E.A.E en tant qu'unité isolée.

Le maigre résultat de l'appariement s'explique par de multiples raisons. De petites entreprises, exclues de l'E.A.E du fait de leur appartenance au champ des sondées, apparaissent en fait contrôlées par des groupes dans le fichier LFI (cas de nombreuses sociétés de taxis par exemple).

On constate aussi des différences d'activité principale entre le fichier LFI et l'E.A.E transport qui gère son propre code APE.

L'E.A.E n'interroge ni les entreprises d'activités annexes de transports ni les entrepôts (poste 73 de la NAP100 1973).

Dans une optique groupe, le fichier LFI recense aussi des entreprises étrangères non prises en compte dans l'E.A.E. Etc...

- 1985, une année déjà lointaine : notamment lorsqu'on étudie des liaisons financières par nature très «mobiles» (prises de participations, rachats, ...).

- L'E.A.E ne fournit pas de données de bilan. L'E.A.E fournit des données d'exploitation. Compte tenu de l'enquête, une analyse de type structurelle sur les résultats d'une seule année apparaît quelque peu discutable, à fortiori si l'on s'intéresse à la structure des groupes et, de surcroît, sur une année lointaine.

On ne peut cependant de façon simple et rapide faire du suivi d'entreprises dans le temps, d'autant plus lorsqu'on construit l'information en croisant plusieurs fichiers différents. Il est déjà difficile de suivre une population d'entreprises dont une partie n'est pas observée directement mais à travers des sondages annuels successifs comme c'est le cas dans l'E.A.E (une précédente étude réalisée sur un échantillon constant d'entreprises de 1977 à 1983 nous avait obligé à ne conserver que 2000 entreprises de transports). Les difficultés se multiplient dès lors que l'on cherche, en plus du chaînage temporel, à constituer l'information de base en apparaissant plusieurs fichiers.

- Le parc routier est une variable difficile à agréger. Sous le vocable «parc utilisable» nous avons pris en compte l'ensemble du matériel routier de transport (camions, remorques, camionnettes, etc...), que l'entreprise le possède en propre ou le loue à un tiers. Lorsqu'on agrège un tel indicateur sur

plusieurs entreprises on risque de surévaluer le parc de l'unité agrégée en comptabilisant deux fois le matériel loué, une première fois dans l'entreprise qui loue son matériel et une deuxième fois dans celle qui l'utilise.

On surévaluera donc le parc routier des groupes à chaque fois que des entreprises d'un même groupe se louent du matériel de transport routier.

### Un premier bilan

Nous avons donc effectué un choix : étudier d'une façon empirique ce que l'on met «directement» en évidence en mettant de côté tout ce qui, pour des problèmes techniques non résolus, n'est pas directement accessible à l'analyse (l'impact des groupes dans les petites entreprises de l'E.A.E par exemple). Moyennant ces limites, mieux vaut donc considérer le présent document

### Comparaison population totale estimée via l'E.A.E - population retenue :

Année 1985	POPULATION TOTALE ESTIMÉE				
	Nombre entreprises	Effectifs totaux	Chiffre d'affaires (En milliards)	Chiffre d'aff international (En milliards)	Valeur ajoutée (En milliards)
Trm zone longue	8600	86293	39.2	8.7	12.5
Trm zone courte	15781	84617	30.3	2.4	9.3
Tpt routier de voyageurs	2760	50330	12.4	0.8	6.2
Location	2663	23251	9	0.4	3.9
Aérien	98	45579	47.8	39	18.2
Collecte de fret terrestre et fluviale	1264	66427	44.5	13.3	11.5
Manutention terrestre et fluviale	163	5899	13.9	2.9	8.8
Autres activités	3148	92456	42.2	38.7	10.8
<b>Total</b>	<b>34477</b>	<b>454852</b>	<b>239.3</b>	<b>106.2</b>	<b>81.2</b>
	POPULATION ETUDIÉE				
	Nombre entreprises	Effectifs totaux	Chiffre d'affaires (En milliards)	Chiffre d'aff international (En milliards)	Valeur ajoutée (En milliards)
Trm zone longue	1868	64788	29.7	6.4	11.1
Trm zone courte	1762	50097	18.9	1.6	8.1
Tpt routier de voyageurs	1287	44778	11.1	0.7	6.1
Location	488	17279	7.1	0.3	3.6
Aérien	98	45579	47.8	39.0	18.2
Collecte de fret terrestre et fluviale	1092	65147	43.3	12.9	11.3
Manutention terrestre et fluviale	150	5806	1.4	0.3	0.9
Autres activités	1993	88060	53.6	41.3	18.5
<b>Total</b>	<b>8738</b>	<b>381534</b>	<b>212.9</b>	<b>102.5</b>	<b>77.8</b>

Source : OEST (EAE)

comme un premier bilan sur les potentialités de traitements qu'offre le rapprochement des fichiers E.A.E et LFI que comme une étude définitive et complète sur la situation des groupes dans le secteur des transports en 1985.

Ce premier bilan semble néanmoins apporter quelques résultats intéressants en plus d'un éclairage nouveau sur le secteur des transports.

## DES PHENOMENES DE CONCENTRATION PARMI LES PLUS GROSSES ENTREPRISES DE TRANSPORTS

On met en évidence des phénomènes de concentration en agrégeant les entreprises de transport non sondées de l'Enquête Annuelle d'Entreprises (E.A.E) en fonction des entreprises qui les contrôlent, du moins si l'on compare le poids des 5, 10, 20 ou 100 plus grosses unités économiques agrégées au poids des 5, 10, 20 ou 100 plus grosses entreprises de transport.

### Toutes activités confondues

En 1985, les 20 plus grandes unités économiques représentent 30% des salariés, 41% du chiffre d'affaire et presque 60% du chiffre d'affaire international réalisé par l'ensemble des entreprises directement recensées dans l'E.A.E, les entreprises sondées ayant été exclues des calculs et l'entreprise SNCF ne figurant pas dans l'enquête (cf méthodologie).

### Concentration plus forte sur les variables financières

Globalement, la concentration apparaît plus importante sur les variables financières: si les 5 plus grosses unités agrégées ne représentent qu'environ 18% des effectifs, elles totalisent 27% du chiffre d'affaire global et 28% de la valeur ajoutée. Elles réalisent d'autre part 46% du chiffre d'affaire international.

Il faut cependant relativiser ce dernier résultat par l'importance

du transport aérien (notamment d'Air France et d'U.T.A. en trafic international de voyageurs) et du transport maritime en matière de recettes internationales. Dans ces deux secteurs on a en effet relativement peu d'entreprises mais, plutôt des grosses, dont la quasi totalité des recettes émane du trafic international. En comparaison, la part des 5 plus grosses unités économiques ne représente plus que 5% du chiffre d'affaire international en transport routier de marchandises de zone longue.

### Un secteur fortement atomisé

Ces chiffres sont bien entendu plus élevés que si l'on avait raison-

né sur «l'intégralité du secteur» (entreprises non sondées et entreprises sondées pondérées par l'inverse de leur taux de sondage; cf méthodologie). Le secteur des transports demeure en effet dans son ensemble fortement atomisé, la grande majorité des entreprises étant des entreprises de transport routier ou urbain et des auxiliaires. Sur les 8738 entreprises seules 378 (soit 4,3%) apparaissent «contrôlées» par 116 groupes différents (on retrouve en fait 511 entreprises de l'E.A.E dans le fichier LIFI mais pour 133 d'entre elles aucune tête de groupe n'a pu être identifiée). On estime d'autre part d'après l'E.A.E, à 34477 le nombre total d'entreprises de transport en 1985, soit près de 4 fois plus d'entreprises que ce que l'on a conser-

Ensemble Année de référence : 1985	EAE non agrégée				EAE agrégée			
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C100 en %	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C100 en %
Effectifs totaux	16,6	17,3	22,0	36,0	18,1	24,6	29,9	43,9
Effectifs salariés	13,7	17,4	22,1	36,1	18,3	24,8	30,2	44,1
C.A total net de TVA	23,6	25,3	31,1	43,5	27,5	35,4	41,0	52,3
C.A intérieur	8,3	11,6	15,8	30,2	10,2	20,8	25,2	38,3
C.A international	40,0	40,2	47,5	57,9	46,2	51,2	58,0	67,4
Valeur ajoutée	24,9	27,5	32,7	44,7	28,0	34,9	39,8	52,1
Parc routier utilisable	1,4	2,8	4,3	19,1	7,8	10,9	13,7	27,3

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

vé pour l'étude et près de 90 fois plus que le nombre d'entreprises de l'E.A.E recensées dans des groupes. Ces 34477 entreprises emploient au total 454852 personnes et réalisent 239,3 milliards de francs de recettes pour 81,2 milliards de francs de valeur ajoutée (cf méthodologie).

### Peu d'entreprises, mais des grosses

Malgré tout, les 378 entreprises recensées au sein des groupes identifiés représentent à elles seules 140335 personnes employées (soit 31% de l'ensemble du secteur), 102,5 milliards de chiffre d'affaire net de T.V.A (soit 43% de l'ensemble du secteur) et 35,6 milliards de valeur ajoutée (soit 44% de l'ensemble du secteur)

Activité principale Année de référence: 1985	Nombre d'entreprises	%	nombre d'entreprises affiliées à un groupe	% d'entreprises affiliées à un groupe
Trm zone Longue	1868	21,4 %	38	2,0 %
Trm zone courte	1762	20,2 %	44	2,5 %
Tpt routier de voyageurs	1287	14,7 %	40	3,1 %
Location	488	5,6 %	24	4,9 %
Aérien	98	1,1 %	10	10,2 %
Collecte de fret terrestre	1092	12,5 %	41	3,8 %
Manutention terrestre	150	1,7 %	8	5,3 %
Autres activités	1993	22,8 %	173	8,7 %
<b>Ensemble</b>	<b>8738</b>	<b>100,0 %</b>	<b>378</b>	<b>4,3 %</b>

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIF)

preuve que si l'on recense peu d'entreprises affiliées à des groupes en 1985, ce sont par ailleurs plutôt des grosses.

On notera au passage que sur les 102,5 milliards de recettes réalisées par ces entreprises, 69 milliards ont été réalisés en international, dont 37,2 milliards (soit 54%) par les seules entreprises de trans-

port aérien et 16,6 milliards (soit 24%) par les entreprises de transports maritimes, ce qui confirme l'importance de ces deux secteurs dans le trafic international en matière de chiffre d'affaire.

### De grandes différences sectorielles

Il existe en fait de grandes différences entre les différents sous-secteurs d'activité en ce qui concerne l'impact des groupes sur la concentration.

**En transport proprement dit : effet groupe important en transport routier de voyageurs et chez les loueurs**

Le transport routier de marchandises de zone longue apparaît peu concentré, même lorsque l'on raisonne sur les unités agrégées par groupes et ce, sur le champ des plus grosses entreprises (à savoir 1868 entreprises sur les 8738 entreprises retenues). Le poids des plus grosses unités est d'autre part plus faible en terme de chiffre d'affaire international

que sur le reste des variables prises en compte, même si c'est sur cette variable que «l'effet groupe» semble le plus important. D'autre part seules 38 entreprises sur les 1868 prises en compte (soit 2%) sont affiliées à des groupes identifiés. Elles emploient néanmoins près de 7400 personnes pour un chiffre d'affaire net de T.V.A d'environ 3,5 milliards de francs (2,7 milliards en intérieur et 0,8 milliard en international), 1,4 milliards de valeur ajoutée et un parc de presque 11000 véhicules, ce qui est loin d'être négligeable. En comparaison, l'E.A.E estime à

8600 le nombre total d'entreprises de transport routier de marchandises de zone longue, 8600 entreprises qui emploient près de 86300 personnes pour un chiffre d'affaire d'environ 39,2 milliards de francs et 12,5 milliards de valeur ajoutée. L'image du transport routier de marchandises de zone longue reste malgré tout celle d'un secteur fortement atomisé, peu structuré en terme de groupes et dont les plus grosses unités semblent plus tournées vers le marché intérieur que sur l'international.

T.R.M zone longue Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C10 en %	C20 en %
Effectifs totaux	6,3	10,5	16,2	7,0	11,9	18,7
Effectifs salariés	6,4	9,9	15,7	7,1	12,1	18,2
C.A total net de TVA	5,8	10,6	16,1	6,7	11,9	19,4
C.A intérieur	6,6	11,5	16,7	7,2	12,4	19,4
C.A international	2,6	7,3	13,8	4,9	10,1	19,5
Valeur ajoutée	6,5	10,7	16,4	7,7	12,4	19,7
Parc routier utilisable	5,0	9,1	14,2	6,7	10,8	17,5

source : OEST (EAE) - INSEE (LIF)

Toute proportion gardée, le transport routier de marchandises de zone courte s'avère lui plus concentré que le transport routier de zone longue, du moins si l'on se réfère au champ des entreprises non sondées.

D'autre part, l'impact des groupes sur la concentration au sein des plus grosses entreprises est non négligeable et ce même si seules 44 entreprises sur 1962 (soit 2,5%) appartiennent à un groupe. En 1985, ces 44 entreprises emploient 8800 personnes, réalisent 3,6 milliards de chiffre d'affaire (dont 3,3 milliards de chiffre d'affaire intérieur), 1,5 milliards de valeur ajoutée pour un parc d'un peu plus de 10000 véhicules utilisables. En comparaison l'on estime à 15781 le nombre total d'entreprises de transport routier de marchandises de zone courte. Celles-ci emploient 84600 personnes environ pour un chiffre d'affaire total hors T.V.A de 30,3 milliards de francs et 12,5 milliards de valeur ajoutée. Ainsi, les 44 entreprises affiliées à un groupe représentent à elles seules près de 10% du secteur en terme d'effectif, de chiffre d'affaire ou de valeur ajoutée.

C'est en transport routier de voyageurs et chez les loueurs que l'influence des groupes sur la concentration du secteur est la plus forte.

Les 5 plus grosses unités agrégées en transport routier de voyageurs représentent ainsi 17,6% des effectifs salariés, 16,8% du chiffre d'affaire, 31% du chiffre d'affaire international, 18% de la valeur ajoutée pour seulement 12% du parc et ce alors qu'on ne recense que 40 entreprises sur 1287 au sein de groupes (soit 3,1%). En 1985, ces 40 entreprises emploient 9200 personnes, réalisent 2,3 milliards de recettes (dont 2,1 milliards en intérieur), 1,3 milliards de valeur ajoutée pour un parc d'environ 7300 véhicules. D'autre part le champ des plus grosses entrepri-

T.R.M zone courte Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C0 en %	C20 en %
Effectifs totaux	11,5	15,3	19,8	14,9	18,6	22,9
Effectifs salariés	11,6	15,4	20,1	15,1	18,1	23,1
C.A total net de TVA	12,8	16,3	20,8	16,0	20,3	24,4
C.A intérieur	11,8	15,6	20,1	15,9	19,4	23,4
C.A international	23,7	24,4	27,9	17,2	30,2	34,9
Valeur ajoutée	12,2	15,9	20,3	15,6	19,7	23,6
Parc routier utilisable	9,0	11,1	14,4	12,6	14,6	17,7

Source : OEST (EAE) - INSEE (LFI)

ses n'est pas trop restrictif de la réalité du secteur en terme de masse puisqu'au total, on estime via l'E.A.E, à 2760 le nombre total d'entreprises de transport routier de voyageurs pour 50330 personnes employées, 12,4 milliards de francs de chiffre d'affaire et 6,2 milliards de francs de valeur ajoutée. Les 40 entreprises «contrôlées» emploient donc 18,3% des effectifs, réalisent 18,5% des recettes et près de 21% de la valeur ajoutée du secteur. L'importance des groupes sur le chiffre d'affaire international est cependant beaucoup plus faible que sur le reste des variables. La partie internationale du transport de voyageurs paraît en effet dominée par quelques grandes entreprises spécialisées qui réalisent dans ce domaine une large part des recettes : les 5 premières entreprises (non agrégées) représentent à elles seules près de 29,6% du chiffre d'affaire international contre seulement 7,3% du chiffre d'affaire intérieur alors que les 15 unités suivantes ne réalisent que 1,8% du chiffre d'affaire international

total pour 11,1% du chiffre d'affaire intérieur.

Chez les loueurs, l'impact sur la concentration de l'agrégation des entreprises par groupes est aussi très important, du moins si l'on se restreint au champ des entreprises non sondées de l'E.A.E. Il s'avère comparable à ce que l'on observe en transport routier de voyageurs (+6 points en moyenne en transport routier de voyageurs et +7 points en moyenne en location sur le poids des 5 plus grosses unités). On trouve même parmi les loueurs une proportion d'entreprises contrôlées plus importante : 24 entreprises sur 488 soit près de 5%. En 1985, ces 24 entreprises emploient 4200 personnes, réalisent 2 milliards de chiffre d'affaire (dont 1,97 en intérieur), 1,1 milliards de valeur ajoutée pour un parc de près de 26700 véhicules. L'effet groupe sur le chiffre d'affaire international et le parc routier est cependant beaucoup plus important dans le sous-secteur de la location que dans le sous-secteur

Transport routier de voyageurs Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C0 en %	C20 en %
Effectifs totaux	10,3	15,5	22,5	17,4	22,7	29,8
Effectifs salariés	10,5	15,8	22,8	17,6	23,0	30,2
C.A total net de TVA	8,7	13,2	19,2	16,8	21,0	28,0
C.A intérieur	7,3	12,0	18,4	15,8	20,2	27,6
C.A international	29,6	30,3	31,4	31,0	31,7	32,9
Valeur ajoutée	11,7	16,8	23,1	18,1	24,0	31,0
Parc routier utilisable	6,0	9,6	15,9	12,1	15,7	24,9

Source : OEST (EAE) - INSEE (LFI)



du transport de voyageurs. En ce qui concerne le parc routier ceci n'a rien d'étonnant puisqu'en terme de capital physique il s'agit de la principale source de recettes de l'activité. Par contre, les plus grosses unités économiques de location ne représentent qu'un faible pourcentage du montant des recettes internationales réalisées dans ce sous-secteur. En réalité, la majeure partie du chiffre d'affaire international est effectué par de petites unités de transports, qui se déclarent comme loueurs mais, dont l'activité principale est en fait du transport routier de marchandises de zone longue.

Enfin, on peut supposer que la concentration mise en évidence sur les entreprises les plus grandes (les entreprises non sondées) n'apparaît pas exagérée si l'on compare la population étudiée, soit 488 entreprises, 17280 personnes employées et 7,1 milliards de francs de recettes, à l'ensemble du secteur de la location, soit 2663 entreprises employant 23250 personnes pour un chiffre d'affaire de 9 milliards de francs et 3,9 milliards de francs de valeur ajoutée (cf méthodologie). On ne déforme donc que peu la réalité en ne raisonnant que sur les entreprises non sondées, compte tenu d'autre part qu'il pourrait y avoir des entreprises non interrogées en 1985 qui se seraient avérées elles aussi filiales de groupes si elles avaient été questionnées.

Le transport aérien est lui déjà presque intégralement concentré en terme d'entreprises: en 1985, les 5 plus grosses entreprises représentaient à elles seules 95% des salariés, 92% du chiffre d'affaire et près de 97% de la valeur ajoutée réalisée par l'ensemble des entreprises du secteur (une centaine d'entreprises). L'impact des groupes sur l'image de la concentration du transport aérien est faible et porte essentiellement sur le chiffre d'affaire international (on passe de 92% à 95% sur les 5 plus grosses unités agrégées): on

Location Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C0 en %	C20 en %
Effectifs totaux	20,9	27,3	35,9	28,0	35,4	43,3
Effectifs salariés	21,1	27,5	36,1	28,2	35,7	43,5
C.A total net de TVA	22,3	28,5	35,7	28,9	35,8	42,7
C.A intérieur	23,2	29,4	36,3	29,8	36,6	43,5
C.A international	3,2	10,5	23,7	11,1	20,2	25,9
Valeur ajoutée	25,2	30,7	37,6	31,2	37,6	44,4
Parc routier utilisable	32,4	36,6	42,8	41,6	45,1	50,3

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIF)

recense en effet 10 entreprises de transport aérien au sein de 8 groupes différents sur les 98 entreprises du secteur (soit environ 10%). Ces 10 entreprises représentent à elles seules 36340 personnes employées, 39,7 milliards de chiffre d'affaire dont 37,2 milliards en international (soit près de 94%) et 15,2 milliards de valeur ajoutée. Néanmoins, si l'on avait réparti les

recettes d'Air-Inter au pro-rata du pourcentage de capital détenu par ces principaux actionnaires (Air-France et U.T.A en ce qui concerne l'aérien) on aurait certainement augmenté l'image de la concentration du secteur, notamment en matière de recettes intérieures.

Aérien Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C0 en %	C20 en %
Effectifs totaux	94,9	97,5	99,0	95,1	97,6	99,1
Effectifs salariés	95,0	97,5	99,0	95,1	97,7	99,2
C.A total net de TVA	91,7	94,2	95,6	94,3	96,8	98,3
C.A intérieur	91,6	93,3	96,3	92,5	94,1	97,2
C.A international	91,7	94,4	95,5	94,8	97,5	98,5
Valeur ajoutée	96,6	98,4	99,3	96,8	98,6	99,5

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIF)

Chez les auxiliaires, l'effet groupe s'observe surtout en collecte de fret mais la manutention reste l'activité la plus concentrée

En ce qui concerne la collecte de fret terrestre et fluvial, secteur déjà fortement concentré, on observe aussi un «effet groupe» très important sur la concentration des plus grosses unités (+11,4% en moyenne entre le poids des 5 plus grosses entreprises et le poids des 5 plus grosses unités agrégées). Peu d'entreprises travaillent de façon isolée en collecte de fret,

les ententes entre collecteurs permettant d'assurer une meilleure gestion du fret, ce qui permet à chaque entreprise d'asseoir à terme ses parts de marchés. Ce phénomène est apparemment entériné par des structures de groupes, au moins en ce qui concerne les plus grosses entreprises du sous-secteur. Si l'on ne trouve en fait que 76 entreprises affiliées à 41 groupes différents sur les 1092 entreprises «non sondées» retenues dans l'activité, soit seulement 7%, ces 76 entreprises sont cependant de taille importante

(en moyenne 420 personnes). Celles-ci emploient près de 32000 personnes en 1985, réalisent 23,5 milliards de francs de recettes (16,4 milliards en intérieur et 7,1 milliards en international) et 5,6 milliards de valeur ajoutée. D'autre part l'ensemble du secteur se limite d'après l'E.A.E à 1264 entreprises, 66430 personnes, 44,5 milliards de chiffre d'affaire et 11,5 milliards de valeur ajoutée.

Collecte de fret Terrestre et fluvial Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C0 en %	C20 en %
Effectifs totaux	21,4	31,5	42,1	31,4	41,4	51,1
Effectifs salariés	21,4	31,6	42,2	31,5	41,5	51,2
C.A total net de TVA	22,7	29,4	46,1	35,0	41,3	54,1
C.A intérieur	21,5	30,1	43,7	33,5	41,4	52,6
C.A international	25,6	27,7	51,7	38,5	41,0	57,9
Valeur ajoutée	22,9	32,7	43,6	32,9	42,3	52,0
Parc routier utilisable	17,2	25,7	39,4	29,9	37,3	48,1

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIF)

Par contre, on ne constate qu'un léger «effet groupe» sur la concentration du secteur de la maintenance terrestre et fluviale dans la mesure où sur les 150 entreprises retenues l'on retrouve 10 entreprises (7%) mais affiliées à 8 groupes différents (soit 1,25 entreprises par groupe en moyenne, ce qui explique que l'agrégation influe très peu sur l'image de la concentration de ce secteur d'activité). Ce secteur apparaît néanmoins fortement concentré (on ne raisonne que sur les entreprises «non sondées» de l'activité soit 150 entreprises sur un total estimé de 163 entreprises) : il y a d'une part peu d'entreprises de maintenance terrestre et fluviale, d'autre part les 5 plus grosses entreprises du secteur représentent à elles seules déjà 51% des effectifs.

Maintenance Terrestre et fluviale Année de référence : 1985	EAE non agrégée			EAE agrégée		
	C5 en %	C10 en %	C20 en %	C5 en %	C0 en %	C20 en %
Effectifs totaux	51,0	59,2	68,7	52,7	60,6	69,7
Effectifs salariés	51,3	59,6	69,1	53,0	60,9	70,1
C.A total net de TVA	36,6	43,6	58,5	38,9	46,1	59,7
C.A intérieur	36,6	43,4	54,6	39,2	46,5	56,1
C.A international	36,8	44,4	73,0	37,7	44,5	73,0
Valeur ajoutée	45,8	52,8	64,6	47,5	55,2	65,8
Parc routier utilisable	12,1	21,0	43,3	20,0	24,3	43,8

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIF)

Les résultats concernant les autres activités du secteur des transports n'étant pas très pertinents, nous nous contenterons de fournir les tableaux correspondants en annexe sans les commenter. L'E.A.E estime par exemple assez mal la population des taxis ou des démé-

nageurs du fait que ces deux secteurs d'activité sont très largement composés de petites unités. L'E.A.E n'interroge pas à priori les entrepôts, or un certain nombre d'entre eux sont en fait rattachés à des groupes. Etc ...

## L'étranger ?

7% des entreprises de transports de l'E.A.E contrôlées le sont par une tête de groupe étrangère

Sur les 378 entreprises contrôlées de l'E.A.E, seules 26 entreprises sont affiliées à des groupes dont la

tête de groupe s'avère être une entreprise étrangère. On recense en tout 13 têtes de groupes étrangères soit en moyenne 2 entreprises contrôlées par groupe. Six pays européens sont concernés : les Pays-Bas, la R.F.A, la Belgique, la Suisse, la Grande-Bretagne et le Luxembourg. Ces chiffres sont faibles et certainement très éloignés de la réalité. L'appariement E.A.E-LIF n'est en effet pas très pertinent pour mesurer le poids du contrôle des groupes étrangers sur les en-

treprises françaises de transport ; de façon globale si l'étude sous-estime le poids des groupes dans le secteur des transports, elle sous-estime en particulier le poids des groupes étrangers. Nous ferons malgré tout une brève description de cette population.

Par rapport aux variables étudiées, le poids des 26 entreprises de transport contrôlées par des groupes dont la tête de groupe

\* Si les auxiliaires sont interrogés exhaustivement dans l'E.A.E sur la base de l'activité qu'ils exercent l'année précédant l'enquête, un certain nombre d'entreprises sondées ayant eu une autre activité en 1984 ont été reclassées en collecte de fret terrestre et fluviale ou en maintenance en 1985, ce qui explique la différence entre population exhaustive et population estimée (résultats redressés par l'inverse du taux de sondage).

n'est pas française reste faible sur l'ensemble des 378 entreprises de transports contrôlées de l'E.A.E. Ce sont les groupes **suisses et belges** qui pèsent le plus, sur les effectifs et le parc en ce qui concerne les groupes belges (contrôle d'une entreprise de transport urbain de voyageurs), sur les variables financières (chiffres d'affaires, valeur ajoutée) en ce qui concerne les groupes suisses (on retrouve ici l'importance de Danzas en transports routiers de marchandises).

Poids du contrôle étranger sur les entreprises de tpts contrôlés de l'E.A.E en 1985	FRANCE	ETRANGER	SUI	BEL	NL	RFA	GB	LUX
Effectifs totaux	94,92	5,08	1,58	1,91	1,04	0,35	0,17	0,02
Effectifs salariés	94,92	5,08	1,58	1,91	1,04	0,35	0,17	0,02
C.A total net de TVA	96,85	3,15	1,51	0,26	0,92	0,29	0,16	0,02
C.A intérieur	95,07	4,94	2,39	0,80	1,17	0,51	0,03	0,04
C.A international	97,72	2,28	1,08	0,00	0,81	0,18	0,22	0,00
Valeur ajoutée	96,37	3,63	0,98	1,28	0,87	0,26	0,22	0,03
Parc routier utilisable	95,03	4,97	1,30	1,95	1,53	0,05	0,00	0,01

Source : OEST (EAE) - INSEE (LFI)

**En nombre d'entreprises** par contre, ce sont les **Pays-Bas**, important concurrent de la France en matière de transport routier de marchandises, qui arrivent en tête avec à leur actif la moitié des entreprises sous contrôle étranger, soit 13 entreprises appartenant à 4 groupes différents (3 entreprises par groupe en moyenne). Les entreprises hollandaises contrôlent essentiellement des entreprises françaises de transport routier de marchandises de zone longue (5 entreprises) et

de collecte de fret terrestre et fluviale (5 entreprises également). Viennent ensuite la R.F.A avec 5 entreprises de collecte de fret contrôlées par un seul groupe (4 entreprises de collecte de fret maritime et 1 entreprise de collecte de fret terrestre et fluvial), la Belgique (3 entreprises contrôlées par 3 groupes différents), la Suisse (2 entreprises pour 2 groupes), la Grande-Bretagne (2 entreprises pour 2 groupes) et le Luxembourg (une entreprise pour un groupe).

A travers la petite quantité d'entreprises françaises de transport contrôlées par des entreprises étrangères que l'on observe ici, on retrouve ce que l'on connaît de façon générale par ailleurs. Les entreprises contrôlées sont bien souvent des **filiales transports** de groupes créés en France pour y faciliter l'activité du groupe : entreprises de biens et services, solidement implantées sur le marché français créant en France leurs propres filiales transports pour as-

Année de référence: 1985	PAYS-BAS		RFA		BELGIQUE		SUISSE		GB		LUX		TOTAL	
	Nb Ent	Eff	Nb Ent	Eff	Nb Ent	Eff	Nb Ent	Eff	Nb Ent	Eff	Nb Ent	Eff	Nb Ent	Eff
Trm zone longue	5	592									1	33	6	625
Trm zone courte	1	81											1	81
Tpts urbains de voyageurs					1	2665							1	2665
Location					1	21							1	21
Tpts maritimes de produits pétroliers	1	343							1	226			2	569
Collecte de fret maritime			4	485			1	26					5	511
Collecte de fret terrestre et fluviale	5	445	1	12	1	0	1	2192	1	5			9	2654
Auxiliaires aériens	1	1											1	1
Ensemble	13	1462	5	497	3	2686	2	2218	2	231	1	33	26	7127

Source : OEST (EAE) - INSEE (LFI)

Année de référence: 1985	PAYS-BAS		RFA		BELGIQUE		SUISSE		GB		LUX		TOTAL	
	Ca en millions	Vabcf en millions	Ca en millions	Vabcf en millions	Ca en millions	Vabcf en millions	Ca en millions	Vabcf en millions	Ca en millions	Vabcf en millions	Ca en millions	Vabcf en millions	Ca en millions	Vabcf en millions
Trm zone longue	275	88									15	9	290	97
Trm zone courte	40	14											40	14
Tpts urbains de voyageurs					243	437							243	437
Location					27	18							27	18
Tpts maritimes de produits pétroliers	347	127							152	76			499	203
Collecte de fret maritime			288	90			10	6					298	96
Collecte de fret terrestre et fluviale	283	82	4	2	0	0	1533	343	8	2			1829	429
Auxiliaires aériens	2	-1											2	-1
Ensemble	947	310	292	92	270	455	1543	349	160	77	15	9	3227	1292

Source : OEST (EAE) - INSEE (LFI)

surer le transport de leurs produits en compte propre, groupes pétroliers créant leurs filiales transports maritimes de produits pétroliers, etc....

Certaines entreprises ne créent pas leur propres filiales transport mais contrôlent des entreprises de collecte de fret de façon à assurer la distribution locale de leurs produits. Elles profitent ainsi de la connaissance du secteur des transports des entreprises du cru et évitent d'assumer les coûts liés à la création d'une filiale propre dans un marché qu'elle ne maîtrise pas forcément. On trouve ainsi 6 entreprises de transport routier de marchandises de zone longue et 14 entreprises de collecte de fret maritime, terrestre ou fluvial sur les 26 entreprises contrôlées à l'étranger.

La distribution de produits finis n'est pas la seule raison qui pousse des entreprises à «filialiser» leur transport. La segmentation des

processus de production liée à l'évolution technologique et à l'apparition de «produits systèmes» (boîtes de vitesse prête à monter, systèmes électroniques standards intégrés, etc...) permet aux firmes de délocaliser leur processus de production. Dans la mesure où le coût relatif du transport reste faible, les groupes peuvent tirer profit des avantages comparatifs de différents pays en éclatant leurs chaînes de montage internationale sur une échelle internationale (ateliers de production de pièces à forte technologie incorporée dans le pays X qui dispose d'un savoir faire et d'une main d'oeuvre qualifiée, ateliers de montage dans le pays Y dont la main d'oeuvre est bon marché etc...). Tout ceci génère des échanges et du trafic (accroissement des distances parcourues, multiplication des trafics liés au va et vient des produits systèmes entre les différents ateliers d'une même entreprise ou entre entreprises différentes en tant que consommations intermédiaires). Toutes ces entreprises

cherchent de fait à optimiser leurs transports (diminution des temps de parcours et gestion des contraintes temporelles liées aux processus de production, gestion du fret aller-retour, etc...). La création de filiales transport devient alors l'un des moyens de ré-assurer le contrôle de sa production. Dans une autre optique, on trouve également des groupes financiers étrangers qui investissent, directement ou indirectement, dans des entreprises de transport (fréquent dans le transport maritime de produits pétroliers). De très nombreux cas de figures sont en fait possibles, tant en raison de la multiplicité des structures de groupes que par la complexité des mécanismes de transport (réglementation propre à chaque pays, multiplicité des types de transport, entreposage, collecte,...).

Nous sommes donc très loin de pouvoir saisir l'ensemble du comportement des groupes en matière de transport en observant seulement 26 entreprises et 13 groupes sur aussi peu de critères.

■

## ANNEXES

<b>Transports ferroviaires</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	96,3	100,0	100,0	96,3	100,0	100,0
Effectifs salariés	96,8	100,0	100,0	96,8	100,0	100,0
C.A net de TVA	95,8	100,0	100,0	95,8	100,0	100,0
C.A intérieur	95,8	100,0	100,0	95,8	100,0	100,0
C.A international	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Valeur ajoutée	96,5	100,0	100,0	96,5	100,0	100,0
Parc routier utilisable	95,8	100,0	100,0	95,8	100,0	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Transports ferroviaires</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	96,3	100,0	100,0	96,3	100,0	100,0
Effectifs salariés	96,8	100,0	100,0	96,8	100,0	100,0
C.A net de TVA	95,8	100,0	100,0	95,8	100,0	100,0
C.A intérieur	95,8	100,0	100,0	95,8	100,0	100,0
C.A international	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Valeur ajoutée	96,5	100,0	100,0	96,5	100,0	100,0
Parc routier utilisable	95,8	100,0	100,0	95,8	100,0	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Déménagement</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	7,4	12,1	18,0	7,4	12,1	18,0
Effectifs salariés	6,3	11,2	17,4	6,3	11,2	17,4
C.A net de TVA	10,6	16,7	22,2	10,6	16,7	22,2
C.A intérieur	5,8	10,3	16,6	5,8	10,3	16,6
C.A international	34,5	48,3	49,8	34,5	48,3	49,8
Valeur ajoutée	10,1	23,4	20,5	10,1	15,0	20,5
Parc routier utilisable	4,5	8,5	14,0	4,5	8,5	14,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Taxis</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	7,1	12,8	21,4	7,1	12,9	22,0
Effectifs salariés	7,2	13,0	21,7	7,2	13,0	22,3
C.A net de TVA	12,1	15,1	24,5	12,1	20,9	30,8
C.A intérieur	11,6	14,7	23,9	11,6	20,6	30,2
C.A international	45,4	45,4	72,0	45,4	45,4	72,0
Valeur ajoutée	13,3	16,9	27,5	13,3	19,5	30,5
Parc routier utilisable	5,6	10,2	18,3	5,6	20,4	29,5

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Transports fluviaux de passagers</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A net de TVA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A intérieur	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A international	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Valeur ajoutée	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Parc routier utilisable	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Transports fluviaux de marchandises</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	91,9	96,5	99,7	91,9	96,5	99,7
Effectifs salariés	92,1	96,8	99,7	92,1	96,8	99,7
C.A net de TVA	91,9	95,3	99,9	91,9	95,3	99,9
C.A intérieur	84,0	91,2	99,8	84,0	91,2	99,8
C.A international	96,5	97,6	100,0	96,5	97,6	100,0
Valeur ajoutée	84,6	90,2	99,7	84,6	90,2	99,7
Parc routier utilisable	91,6	94,2	99,6	91,6	94,2	99,6

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Tpts maritimes autres que produits pétroliers</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	63,8	77,6	90,9	77,4	88,7	96,8
Effectifs salariés	63,8	77,6	90,9	77,4	88,7	96,8
C.A net de TVA	49,0	57,3	67,0	68,7	75,3	89,2
C.A intérieur	2,2	2,2	14,0	23,6	23,6	51,2
C.A international	49,3	57,7	67,3	69,0	75,6	89,5
Valeur ajoutée	66,5	74,0	82,6	77,3	84,9	91,0
Parc routier utilisable	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFI)

<b>Tpts maritimes de produits pétroliers</b> Année de référence : 1985	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	81,0	100,0	100,0	81,0	100,0	100,0
Effectifs salariés	81,0	100,0	100,0	81,0	100,0	100,0
C.A net de TVA	32,3	57,0	100,0	32,3	57,0	100,0
C.A intérieur	39,9	80,7	100,0	39,9	80,7	100,0
C.A international	31,7	54,9	100,0	31,7	54,9	100,0
Valeur ajoutée	82,8	103,4	100,0	82,8	103,4	100,0
Parc routier utilisable	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Navigation cotière et d'estuaire</b> Année de référence : 1985	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	75,9	91,5	100,0	75,9	91,5	100,0
Effectifs salariés	75,9	91,5	100,0	75,9	91,5	100,0
C.A net de TVA	68,5	91,8	100,0	68,5	91,8	100,0
C.A intérieur	74,4	92,1	100,0	74,4	92,1	100,0
C.A international	0,0	88,5	100,0	0,0	88,5	100,0
Valeur ajoutée	75,5	92,2	100,0	75,5	92,2	100,0
Parc routier utilisable	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Entrepôts autres que frigorifiques</b> Année de référence : 1985	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	96,2	100,0	100,0	96,2	100,0	100,0
Effectifs salariés	96,2	100,0	100,0	96,2	100,0	100,0
C.A net de TVA	83,7	99,6	100,0	83,7	99,6	100,0
C.A intérieur	92,0	99,4	100,0	92,0	99,4	100,0
C.A international	57,3	100,0	100,0	57,3	100,0	100,0
Valeur ajoutée	93,4	100,4	100,0	93,4	100,4	100,0
Parc routier utilisable	97,9	99,3	100,0	97,9	99,3	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Collecte de fret maritime</b> Année de référence : 1985	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	32,9	45,2	59,8	40,0	51,5	63,9
Effectifs salariés	33,0	45,4	60,0	40,1	51,6	64,0
C.A net de TVA	35,3	47,5	59,4	46,4	52,9	65,0
C.A intérieur	25,2	33,8	46,9	38,1	47,6	56,6
C.A international	36,9	49,7	61,4	47,7	53,8	66,3
Valeur ajoutée	34,0	45,7	59,4	42,0	53,1	64,0
Parc routier utilisable	8,5	40,6	46,7	29,5	42,7	50,7

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Collecte de fret aérien</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	38,1	52,4	69,0	38,1	52,4	69,0
Effectifs salariés	38,2	52,6	69,3	38,2	52,6	69,3
C.A net de TVA	38,5	47,0	60,9	38,5	47,0	60,9
C.A intérieur	41,6	48,5	61,7	41,6	48,5	61,7
C.A international	36,7	46,1	60,5	36,7	46,1	60,5
Valeur ajoutée	35,5	47,5	66,1	35,5	47,5	66,1
Parc routier utilisable	40,2	47,6	65,1	40,2	47,6	65,1

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Manutention portuaire</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	38,0	50,3	64,4	38,6	52,6	66,2
Effectifs salariés	38,1	50,4	64,6	38,7	52,8	66,3
C.A net de TVA	21,5	34,6	50,6	22,0	38,5	52,1
C.A intérieur	28,6	36,8	55,4	30,5	40,2	58,1
C.A international	20,1	34,2	49,7	20,4	38,2	50,9
Valeur ajoutée	15,6	32,2	48,7	15,9	37,4	50,1
Parc routier utilisable	11,6	19,1	38,8	11,7	22,2	39,7

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Activité spécifique d'auxiliaires maritimes</b> <i>Année de référence: 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	21,3	30,8	45,7	21,3	30,8	45,7
Effectifs salariés	22,0	31,8	47,3	22,0	31,8	47,3
C.A net de TVA	13,1	21,1	33,9	13,1	21,1	33,9
C.A intérieur	17,8	20,0	27,5	17,8	20,0	27,5
C.A international	12,6	21,2	34,6	12,6	21,2	34,6
Valeur ajoutée	6,9	17,8	35,5	6,9	17,8	35,5
Parc routier utilisable	9,9	12,7	36,6	9,9	12,7	36,6

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Activité spécifique d'auxiliaires aériens</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A net de TVA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A intérieur	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A international	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Valeur ajoutée	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Parc routier utilisable	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)



<b>Autres auxiliaires des transports</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	88,2	100,0	100,0	88,2	100,0	100,0
Effectifs salariés	88,2	100,0	100,0	88,2	100,0	100,0
C.A net de TVA	40,8	84,6	100,0	40,8	84,6	100,0
C.A intérieur	70,9	97,9	100,0	70,9	97,9	100,0
C.A international	31,3	80,3	100,0	31,3	80,3	100,0
Valeur ajoutée	81,6	89,8	100,0	81,6	89,8	100,0
Parc routier utilisable	8,9	21,1	100,0	8,9	21,1	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

<b>Agences de voyages</b> <i>Année de référence : 1985</i>	<b>EAE non agrégée</b>			<b>EAE agrégée</b>		
	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %	<b>C5</b> en %	<b>C10</b> en %	<b>C20</b> en %
Effectifs totaux	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A net de TVA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A intérieur	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
C.A international	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Valeur ajoutée	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Parc routier utilisable	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : OEST (EAE) - INSEE (LIFT)

Description des entreprises transports du fichier des liaisons financières :

Activité principale	Nombre d'entreprises
<b>Transports ferroviaires</b>	<b>7</b>
<b>Transports routiers, urbains ou par conduite</b>	<b>422</b>
dont :	
<i>Trm zone longue</i>	94
<i>Trm zone courte</i>	86
<i>Transports urbains de voyageurs</i>	45
<i>Transports routiers de voyageurs</i>	64
<i>Taxis</i>	24
<i>Déménagement</i>	3
<i>Location</i>	61
<i>Transports par conduite</i>	10
<i>Autres Tpts routiers, urbains ou conduites</i>	35
<b>Navigation intérieure</b>	<b>23</b>
dont :	
<i>Transports fluviaux de marchandises</i>	21
<i>Autres navigation intérieure</i>	2
<b>Transports maritimes et navigation côtière</b>	<b>83</b>
dont :	
<i>Tpts maritimes autres que produits pétroliers</i>	48
<i>Tpts maritimes de produits pétroliers</i>	15
<i>Navigation côtière et d'estuaire</i>	2
<i>Autres tpts maritimes et navigation côtière</i>	18
<b>Transports aériens</b>	<b>36</b>
<b>Services annexes</b>	<b>219</b>
dont :	
<i>Gares routières</i>	5
<i>Ports fluviaux</i>	4
<i>Ports maritimes</i>	10
<i>Aéroports</i>	2
<i>Exploitation d'ouvrages routiers à péages</i>	3
<i>Exploitation de parkings</i>	52
<i>Entrepôts autre que frigorifiques</i>	93
<i>Entrepôts frigorifiques</i>	22
<i>Remorquage et pilotage</i>	7
<i>Autres services annexes</i>	21
<b>Auxiliaires et agences de voyages</b>	<b>471</b>
dont :	
<i>Collecte de fret maritime</i>	51
<i>Collecte de fret aérien</i>	6
<i>Collecte de fret terrestre et fluvial</i>	120
<i>Manutention portuaire</i>	36
<i>Manutention terrestre et fluviale</i>	17
<i>Activités spécifiques d'auxiliaires maritimes</i>	33
<i>Autres auxiliaires des transports</i>	10
<i>Agences de voyages</i>	64
<i>Routage</i>	14
<i>Autres auxiliaires et agences de voyages</i>	120
<b>Total</b>	<b>1261</b>

Source : INSEE (IFI)