

CENTRE DE PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS

11 PLACE D'AQUITAINE - B.P. 475

94152 RUNGIS CEDEX

TEL : (1) 46 87 24 96

FAX : (1) 46 87 43 89

**ANALYSE  
DU SECTEUR  
DES TRANSPORTS LEGERS DE MARCHANDISES**

Observatoire Economique  
et Statistique des Transports  
**DOCUMENTATION**  
n° 1190

**AVRIL 1991**



# ANALYSE DU SECTEUR DES TRANSPORTS LEGERS DE MARCHANDISES

## Préambule

"Transports légers et utilisation de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTCA"

Les interrogations sur les transports dits "légers" sont souvent liées à des interrogations sur l'utilisation de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTCA.

Aussi nous avons tenu à resituer notre étude dans ce contexte, tout à la fois en le transgressant et en l'élargissant.

Si nous avons repris (*Voir l'Annexe 8*) l'étude effectuée par l'OEST sur les entreprises ne détenant que des véhicules de moins de 3,5 tonnes, notre étude montre l'importance des opérations effectuées avec des véhicules à deux roues pour certaines activités décrites et elle montre l'importance du phénomène de sous-traitance mis en place par des entreprises effectuant par ailleurs des opérations couvrant toute la chaîne du transport.

Ayant été amenés à nous interroger sur les potentialités de concurrence du transport pour compte d'autrui présentées par les parcs appartenant aux utilisateurs les plus divers, nous avons pu chiffrer l'importance considérable de ces parcs, leurs caractères "hétéroclites" et surtout relativiser l'importance actuelle des parcs affectés à des transports pour compte d'autrui sans toutefois pouvoir entamer une évaluation des marchés susceptibles de s'ouvrir à l'avenir à cette activité et être ainsi "transférés" (*Voir Annexe 9*).

## SYNTHESE

**L'activité de transport léger** consiste à effectuer des opérations de transport ou de location avec conducteur au moyen de véhicules à 2 ou 4 roues, dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes.

**Le transporteur léger** est le professionnel, qui effectue exclusivement des transports avec des véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes.

Il ressort de ces deux définitions puisées dans le Glossaire des termes techniques réalisé par le Syndicat National des Entreprises de Transports Légers que l'activité de transport léger n'est pas l'apanage exclusif du transporteur léger, mais qu'elle est pratiquée par tous les transporteurs qui rendent des prestations de service au moyen de véhicules de petit tonnage.

Bien des entreprises de transports qui font du transport léger ne peuvent être classées dans la catégorie des transporteurs légers.

En conséquence, le transport léger ne forme pas un secteur d'activité. L'activité de transport léger n'est ni caractérisée par la nature de la marchandise transportée ni par le mode d'organisation du transport mais seulement par le véhicule utilisé dans le cadre de l'opération de transport. D'un côté, il y a les activités de transports légers et de l'autre des entreprises qui ont fait le choix de se spécialiser dans une ou plusieurs des activités de transports légers ou dont l'une ou l'autre des activités de transports légers est réalisée parallèlement à des activités de transports classiques (messagerie, lots, etc.)

Trois grandes catégories d'activités de transports légers peuvent être discernées :

- \* Les activités de transport à la demande, souvent effectué sans rupture de charge
- \* Les activités de transport régulier de tournées et de navettes
- \* Les activités de transport de déménagement

Les commissionnaires en transports et les transporteurs eux-mêmes font très souvent appel à des entreprises sous-traitantes pour la réalisation concrète des opérations de transports légers.

Si les premières opérations de transports de marchandises et d'objets ont été incontestablement des transports légers, l'activité de transport léger s'est fortement développée au cours des quarante dernières années avec une accélération de ce phénomène après le premier choc pétrolier de 1973.

La croissance des activités de transports légers tiennent :

- aux avantages intrinsèques des transports légers que sont sa souplesse et sa rapidité du fait de la personnalisation de la prestation de transport léger pour le client, qui fixe ses exigences au transporteur, et à l'absence de groupage,
- à l'évolution économique de nos sociétés post-industrielles dont le bon fonctionnement repose de plus en plus sur les échanges rapides tant de l'information que des marchandises et qui a donné naissance à de nouvelles activités, grandes consommatrices de transports légers (par exemple : la vente par correspondance ),

- aux changements de pratiques dans la gestion des entreprises qui laissent à d'autres les tâches pour lesquelles elles n'ont pas de savoir-faire particulier, et qui limitent le niveau de leurs stocks quitte à multiplier le nombre de leurs réapprovisionnements,

- à la dynamique propre à un marché en expansion : l'offre crée la demande et vice-versa,

- aux contraintes de la réglementation en matière de circulation et de stationnement des véhicules qui favorisent les petits véhicules,

- à l'excellente adéquation entre le transport léger et son vecteur : le véhicule léger ne nécessite pas la possession du permis poids lourd ; il est maniable, rapide, peu coûteux à l'achat et à l'usage, peu contrôlé et assimilé sur le plan réglementaire à la voiture de tourisme.

**L'essentiel des transports légers est aujourd'hui réalisé "pour compte propre". Une partie de ces transports devrait glisser progressivement vers le transport "pour compte d'autrui" et assurer ainsi, pour l'avenir, la croissance des activités de transports légers.**

Les entreprises de transports peuvent être classées en deux catégories : les entreprises de transports légers et les autres, que pour raison de commodité, nous appelons entreprises de transports classiques.

Une certaine proportion de ces entreprises de transports classiques ont des activités de transports légers dès lors qu'une partie de leur parc de véhicules de transports comprend des véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes de PTAC.

A partir des documents sur lesquels nous avons travaillé, nous avons d'une part, procédé à une estimation du nombre d'entreprises de transports légers en France et d'autre part, avons calculé quelques chiffres essentiels que voici :

Nombre d'entreprises	:	6.700
Effectifs	:	24.000
Chiffre d'affaires (millions de francs)	:	8.000
Investissements (millions de francs)	:	650

Sous réserve de procéder à la validation de ces chiffres, les conclusions suivantes s'imposent :

- Une entreprise de transport sur cinq est une entreprise de transport léger.

- Une personne sur treize du secteur des transports routiers travaille dans une entreprise de transport léger.

Nous avons mené le même travail d'estimation de manière à mieux connaître la structure juridique des entreprises de transports légers. Il nous est alors apparu :

- que plus l'entreprise est de petite taille, plus souvent celle-ci prend la forme d'une entreprise en nom propre. A contrario, plus la taille de l'entreprise s'élève, plus celle-ci se rencontre sous forme de S.A. ou S.A.R.L.,

- qu'au moins une entreprise de transport léger sur deux n'emploie pas de salariés,

- que 85% des entreprises sont des entreprises en nom propre, 15% sont constituées en S.A. ou S.A.R.L.,

- que la proportion de sociétés tend à augmenter sous la pression des donneurs d'ordres désireux d'éviter le risque social relatif à la requalification des contrats de louage des locataires en contrat de travail.

Les entreprises de transports légers font :

- \* du transport à la demande,
- \* du transport régulier de tournées et de navettes,
- \* du transport de déménagement,
- \* de la sous-traitance pour le compte de confrères ou de commissionnaires en transports

Très souvent, les entreprises de transports légers sont multi-activités, et il n'est pas rare de voir une entreprise de transport à la demande qui consacre une partie de ses moyens humains et matériels à des activités de tournées. Le déménageur n'hésitera pas à utiliser en période creuse son véhicule pour effectuer des transports en sous-traitance ou des transports à la demande.

Parmi les entreprises de transport à la demande, on distingue des entreprises exerçant des métiers différents :

- Les entreprises de courses qui transportent des envois directement du domicile d'un expéditeur à celui d'un destinataire sur simple appel du client et sans recourir à la sous-traitance.

- Les entreprises de transports urgents qui s'engagent à acheminer, dans des délais très courts, tout envoi d'un expéditeur à un destinataire, en faisant éventuellement appel aux services de confrères.

- Les autres entreprises de transports à la demande qui réalisent des opérations de transport sans que les considérations d'urgence ou de rapidité soient essentielles à la satisfaction du client.

Les entreprises de transports réguliers sont celles dont la spécialité est de transporter plis, objets ou marchandises selon un programme qui se répète suivant un rythme périodique. Ces entreprises exécutent des tournées ou des navettes pour le compte de leurs clients.

Les entreprises de sous-traitance sont celles qui se mettent au service d'un confrère ou d'un commissionnaire en transport. Il y a celles qui ne travaillent que pour un seul donneur d'ordres et qui sont en quelque sorte des sous-traitants "permanents" établissant une relation stable avec leur commettant et celles qui en changent régulièrement; ces dernières sont les sous-traitants "occasionnels" de leurs donneurs d'ordres.

Les très fortes conditions de concurrence que vivent les entreprises de transports les obligent à recourir aux services proposés par les entreprises de sous-traitance.

Les donneurs d'ordres y trouvent leur intérêt au niveau :

- Coût : rémunération horaire du sous-traitant inférieure à celle du salarié.
- Souplesse : par adaptation des moyens de production au niveau de l'activité.

- Efficacité : productivité du sous-traitant supérieure à celle du salarié liée au mode de rémunération adopté : rémunération à la tâche.

- Gains de gestion : ni parc de véhicules, ni personnel à gérer.

La situation réservée par les donneurs d'ordres aux sous-traitants exerçant seuls est diverse mais elle n'est jamais enviable :

- Les sous-traitants "Permanents" - Il y a ceux qui sont considérés comme des partenaires de l'entreprise commettante et les autres. Ceux de la première catégorie ont des niveaux de revenus voisins (7.000 à 9.000 francs par mois), voire supérieurs, à ceux de conducteurs salariés faisant un travail identique. Les revenus de ceux de la deuxième catégorie (5.000 à 7.000 francs par mois) sont souvent inférieurs aux rémunérations qu'auraient perçus des conducteurs salariés.

- Les sous-traitants "Occasionnels" - Leurs revenus moyens sont généralement inférieurs à ceux de leurs collègues de la deuxième catégorie des sous-traitants "Permanents".

Les problèmes rencontrés par les sous-traitants peuvent être ainsi résumés :

- Leur entreprise est dépendante de celle du donneur d'ordres. Leur propre liberté d'action, sur le plan commercial ou de l'organisation de leur travail, est quasiment inexistante.

- Dans le cas de dépôt de bilan, ils subissent par ricochet les déboires financiers de leurs donneurs d'ordres et, au travers des délais de règlement (90 jours et plus), font fonction de "banquier".

- Le travail le plus difficile ou pénible leur est réservé.

- Ils exercent un métier à hauts risques, faute d'une part, de couverture sociale suffisante et d'autre part, d'absence de garanties contractuelles négociées avec leurs donneurs d'ordres.

- Enfin, ils manquent drastiquement du savoir-faire minimal en matière de gestion que l'on attend d'un chef d'entreprise.

# LES ACTIVITES ET LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS LEGERS

Introduction	9
Rappel des objectifs de l'étude	
Présentation de la méthodologie	
Définition du transport léger et du transporteur léger	
<b>1ère Partie      Présentation générale des activités de transports légers</b>	<b>11</b>
1.1. Origine des transports légers	11
1.2. Les activités des entreprises de transports légers	11
1.3. Nature des marchandises transportées	12
1.4. Les raisons du développement des transports légers	13
1.5. Les perspectives de développement de l'activité de transports légers	14
<b>2ème Partie      Connaissance des entreprises ayant une activité de transports légers</b>	<b>16</b>
2.1. Essai de dénombrement	16
2.2. La structure juridique des entreprises de transports légers	18
2.3. Classification des entreprises de transports légers	20
2.4. Etude détaillée des entreprises exploitant leur propre fonds de commerce	21
2.4.1. Les entreprises de transports à la demande	21
2.4.1.1. Les entreprises de courses	22
Définition	
Historique	
Nombre	
Moyens d'exploitation mis en oeuvre	
Statut social du personnel de conduite	
Rémunération du personnel	
Rentabilité des entreprises	
Problèmes de la profession	
Clientèle	

2.4.1.2. Les entreprises de transports urgents	28
Définition	
Historique	
Nombre	
Moyens d'exploitation mis en oeuvre	
Propriété des moyens d'exploitation	
Statut social du personnel de conduite	
Mode et niveau de rémunération du personnel	
Clientèle et marché	
Rentabilité des entreprises	
Problèmes de la profession	
2.4.1.3. Les autres entreprises de transports à la demande	31
Définition	
Marché et clientèle	
Nombre	
Moyens d'exploitation mis en oeuvre	
Propriété des moyens d'exploitation	
Statut social du personnel de conduite	
Rentabilité des entreprises	
2.4.2. Les entreprises de transports réguliers	32
2.5. Les entreprises de sous-traitance	33
2.5.1. Typologie	33
2.5.2. Activités	33
2.5.3. Nombre	34
2.5.4. Place dans l'économie des transports	34
2.5.5. La sous-traitance à deux vitesses	35
2.5.6. Structure juridique	35
2.5.7. Effectif moyen	37
2.5.8. Profil des chefs d'entreprise de sous-traitance	37
2.5.9. Rémunération	37
2.5.10. Les problèmes de sous-traitance	38
2.5.11. Les perspectives de la sous-traitance	40
Conclusion	41



- Annexe 1** Coût de revient d'un véhicule type de transport léger
- Annexe 2** Compte d'exploitation d'un louageur
- Annexe 3** Nombre d'entreprises de transports légers et activités exercées
- Annexe 4** Causes du développement des transports légers
- Annexe 5** Traits sociaux rencontrés dans les métiers de transports légers
- Annexe 6** Tableau de synthèse des formes juridiques des entreprises de transports légers
- Annexe 7** Points de repère financiers et d'activité
- Annexe 8** Etude OEST
- Annexe 9** Approche des véhicules

## INTRODUCTION

Le décret du 14 mars 1986 exclut du champ d'application de la LOTI, les petits véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de PTAC. Leurs propriétaires sont ainsi dispensés d'inscription tant au registre des transporteurs qu'à celui des loueurs. L'exploitation de ces petits véhicules est donc totalement libre. Ce régime de liberté a permis la floraison de nombreuses entreprises de transport qui se sont spécialisées dans les transports légers.

La présente étude a pour but d'obtenir une meilleure connaissance de ces entreprises : que font-elles ? pour qui travaillent-elles ? sous quel statut juridique opèrent-elles ? quelle est leur structure sociale ? Mais pour bien comprendre l'entreprise de transports légers, il nous fallait préalablement chercher à appréhender l'activité de transports légers.

Afin de mener à bien cette étude, nous avons procédé à une série d'entretiens d'une trentaine de responsables d'entreprises de transport. Nous les avons sélectionnés de diverses manières afin d'obtenir l'échantillon le plus large possible tant au niveau des activités accomplies qu'au plan de leur importance en termes d'effectifs ou de chiffre d'affaires.

Les entreprises, appartenant à notre échantillon, ont été sélectionnées :

- à partir d'une liste communiquée par l'OEST (entreprises de transport ou de location ne détenant que des véhicules de moins de 3,5 tonnes),
- du fait que nous savions au travers d'études antérieures que ces entreprises faisaient du transport léger ;
- au hasard, suite à des appels téléphoniques que nous avons lancés après recherche soit dans les annuaires PTT, soit dans les annuaires professionnels ;
- à la suite d'informations recueillies sur leur compte lors de nos différents entretiens.

Par ailleurs, pour en savoir plus, nous avons consulté plusieurs organisations syndicales patronales du secteur des transports et avons interrogé le Centre de Gestion Agréé Transport de Nantes.

La première difficulté à laquelle nous nous sommes heurtés dans notre étude a été de ne pas trouver de définition officielle du transport léger. Aussi, nous avons adopté celles qui sont proposées par le Syndicat National des Entreprises de Transports Légers, dans la troisième édition, datée de septembre 1990, de son "Glossaire des termes techniques employés dans le transport intérieur des marchandises de détail" :

### *TRANSPORT LEGER*

*C'est l'activité qui consiste à effectuer des opérations de transport ou de location avec conducteur au moyen de véhicules à 2 ou 4 roues, dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes.*

*Le poids des envois ainsi traités peut varier de quelques grammes à la charge utile d'un véhicule de 3,5 tonnes, c'est à dire environ 1800 kg. La nature de ces envois est très variable : outre des marchandises, le transport léger achemine des plis, des dossiers, des objets divers, ...*

*Le transport léger, qui ne se distingue pas du "détail" mais constitue l'une des composantes de ce dernier, peut représenter l'une des activités du commissionnaire de transport et du transporteur routier de marchandises ou l'activité unique du transporteur léger.*

## TRANSPORTEUR LEGER

*C'est le professionnel qui effectue exclusivement des transports légers avec des véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes.*

*Les pouvoirs publics lui ont réservé des conditions particulières d'accès à la profession, notamment en matière de capacité professionnelle et financière. L'Administration désigne parfois le transporteur léger par l'expression : "prestataire de service utilisant des véhicules utilitaires légers".*

Il ressort de l'analyse de ces deux définitions et des explications qui les suivent que l'activité de transport léger peut être réalisée par n'importe quelle entreprise de transport dès lors que le transport est effectué au moyen d'un véhicule d'un PTAC au plus égal à 3,5 tonnes. Par contre, le transporteur léger est celui dont l'activité consiste à ne transporter des marchandises qu'avec des petits véhicules.

Un grand nombre d'entreprises de transport ont une activité de transports légers puisque équipées d'un ou plusieurs véhicules d'au plus 3,5 tonnes de PTAC. Moins nombreuses sont les entreprises de transports légers.

La première partie de cette étude est consacrée aux activités de transports légers alors que la seconde partie est réservée aux entreprises de transports légers.

## **IERE PARTIE :**

### **PRESENTATION GENERALE DES ACTIVITES DE TRANSPORTS LEGERS**

#### **1.1. ORIGINE DES TRANSPORTS LEGERS**

L'entreprise de transports légers a fait son apparition en même temps que l'entreprise de transport classique \*, car elle ne s'en distingue pas par la spécificité de ses activités mais par la taille et les caractéristiques des véhicules qu'elle emploie.

Il est même vraisemblable que l'entreprise de transports légers ait préexisté à l'entreprise de transport classique, les premiers véhicules de transport n'ayant pas la capacité de déplacer des poids et des volumes importants.

Au cours de notre étude, nous avons rencontré une entreprise de transports légers dont la date de création remonte au lendemain de la 2ème guerre mondiale, en 1946. Nombreuses ont été celles créées à partir des années 1960.

Dans la suite de ce rapport, nous examinerons les raisons qui ont amené à une prolifération de ce type d'entreprises dans le secteur du transport public de marchandises.

#### **1.2. LES ACTIVITES DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS LEGERS**

Nous avons vu que c'est le type de véhicule utilisé par l'entreprise qui permet de qualifier le transport de transport léger ou de transport classique.

L'examen approfondi des entreprises de transports légers nous a permis de discerner trois grandes catégories d'activités de transports légers.

- ◆ L'activité de transport à la demande, réalisé le plus fréquemment sans rupture de charge, au moyen de véhicules banalisés.
- ◆ L'activité de transport régulier qui prend la forme de tournées ou de navettes.
- ◆ L'activité de transport de déménagement.

Ces activités sont réalisées soit en direct, sans passer par l'intermédiaire d'un confrère ou d'un commissionnaire, soit en sous-traitance.

L'activité la plus représentative du transport à la demande est l'activité dite de course, réalisée soit au moyen d'un véhicule à deux roues, soit au moyen d'un véhicule à quatre roues, qui consiste à prendre un envoi au domicile d'un expéditeur pour le livrer au domicile d'un destinataire.

Les transports de coffres-forts, de pianos, d'oeuvres d'art et de mobiliers d'antiquité, les transports de fonds et de valeurs sont des transports spéciaux qui relèvent généralement de l'activité des transports légers s'ils sont réalisés au moyen de petits véhicules.

---

\* Par souci de commodité, nous appellerons "entreprises de transport classique", toute entreprise de transport ne répondant pas à la définition de l'entreprise de transports légers.

De même, les transports de déménagement ne se différencient des opérations de déménagement classique que par le type de véhicule utilisé.

Pour la même raison, les activités de distribution de petits colis telles que les livraisons faites en centre ville à partir de plateformes logistiques situées à l'extérieur des agglomérations urbaines sont à classer dans les activités de transports légers. Ces opérations de transport ont la particularité d'être souvent réalisées par des transporteurs indépendants.

### 1.3. NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES EN TRANSPORTS LEGERS

A chacune des activités des entreprises de transports légers correspond une nature particulière de marchandises transportées.

#### Le transport à la demande

En dehors des transports de proximité, il consiste à déplacer des objets ou des marchandises présentant au moins l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes :

- livraison urgente et/ou exigeant une fiabilité absolue.
- Coût du transport faible par rapport à la valeur de la marchandise transportée.
- Intérêt économique ou commercial essentiel.

Le transport d'objets ou de marchandises par coursier réduit les délais d'acheminement et accroît la sécurité de bonne fin de l'opération de transport par rapport à l'envoi transitant par le quai d'un messenger.

Une entreprise faisant du transport léger sera sollicitée pour l'exécution du transport d'une pièce mécanique unique et de prix élevé, le donneur d'ordre voulant être rassuré sur la qualité de la prestation transport.

Deux autres terrains de prédilection des transports légers sont celui du dépannage et du réapprovisionnement rapide. La rapidité d'exécution et la souplesse de fonctionnement des entreprises spécialisées dans le transport léger leur donnent l'avantage pour ce type d'opération sur les transports classiques.

Enfin, dans bien des cas, le destinataire est sensible au fait de recevoir les marchandises ou les objets rapidement, même en dehors de tous cas d'urgence : c'est le signe que l'expéditeur attache une importance certaine aux attentes de son correspondant.

En ce qui concerne les transports spéciaux à la demande, la qualité de la prestation passe inévitablement par un transporteur compétent qui aura fait de ces transports sa ou l'une de ses spécialités. Il y a transports spéciaux quand les marchandises ou les objets sont :

- ou fragiles,
- ou lourds (rapport poids/volume),
- ou onéreux.

## **Les transports réguliers**

Dans cette activité de transport, la nature des objets transportés n'est pas déterminante. Il y a tournées ou navettes lorsque les flux d'échanges de marchandises, d'objets ou de colis sont suffisamment importants pour justifier la mise en place d'une organisation spécifique à leur transport.

## **Les transports de déménagement**

La nature des objets transportés est identique à celle des objets transportés en transport de déménagement classique.

# **1.4. LES RAISONS DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS LEGERS**

Ces transports ont toujours existé et se sont fortement développés au cours des quarante dernières années avec une forte accélération depuis le choc pétrolier de 1973.

Ce développement des transports légers tient à plusieurs raisons que nous résumons ci-après :

### **1. Les avantages intrinsèques des transports légers**

\* **La souplesse :** Les entreprises proposant des prestations en transport léger ont systématiquement recherché à personnaliser leurs services : c'est le client qui fixe l'heure d'enlèvement de sa marchandise et non le transporteur. Les entreprises réalisant des opérations de transports légers proposent de s'adapter aux exigences de leurs clients.

\* **La rapidité :** Sauf exception, le transport léger est un transport réalisé en direct, c'est à dire sans groupage. Il convient parfaitement aux transports urgents, tant sur petites que grandes distances.

### **2. L'évolution économique de nos sociétés post-industrielles**

\* Un poids de plus en plus important des activités du secteur du tertiaire, dont certaines sont fortement consommatrices de transports légers : il en est ainsi de tous les métiers dont la base est l'échange d'informations (presse, publicité, communications).

\* La "société de consommation" a engendré des flux énormes de transports de marchandises tant entre les entreprises qu'entre ces dernières et les consommateurs finaux ; prenons un exemple parmi d'autres : la vente par correspondance.

### **3. Les évolutions des pratiques de gestion des entreprises**

Ces évolutions ont conduit les entreprises à :

\* se concentrer sur leur métier de base et faire appel à des prestataires de services pour assurer les divers besoins : ainsi, des entreprises possédant leur propre service de livraison font aujourd'hui appel à des transporteurs ;

\* rentabiliser chacun des postes de travail de l'entreprise. C'est ce qui a amené la suppression des coursiers maison au profit des sociétés de courses ;

\* limiter au strict minimum leur niveau de stock et donc à multiplier le nombre et les quantités de chacune de leur commande.

#### **4. La dynamique propre à un marché en expansion**

\* L'offre crée la demande : l'insuffisance de l'offre de prestations de transports légers a été très longtemps un frein pour satisfaire la demande de la clientèle. L'offre s'étant multipliée, la qualité et la diversité des prestations à prix toujours plus réduits ont suscité un accroissement supplémentaire de la demande.

#### **5. Les contraintes de la réglementation**

\* En matière de circulation et de stationnement.

Certains transports sont effectués au moyen de petits véhicules du fait des limitations de circulation et de stationnement imposées aux véhicules dépassant un certain tonnage. La ville de Paris est l'exemple type d'une agglomération subissant très fortement ces contraintes. L'urbanisation croissante de notre société est un facteur de développement des activités de transports légers.

#### **6. La bonne adéquation entre le transport léger et son vecteur : le véhicule**

\* Le véhicule de transport léger :

- peut être conduit sans permis poids lourd, ce qui facilite le recrutement de personnel de conduite,
- est généralement facile de conduite,
- est plus rapide et plus maniable qu'un véhicule de gros tonnage, par exemple pour l'accès en sous-sol dans Paris,
- représente pour son propriétaire un investissement de moindre importance, ce qui dans un certain nombre de cas lui permet d'en avoir toujours plusieurs à disposition pour remplacer ceux qui tomberaient en panne,
- est d'un coût de revient avantageux,
- est souvent un véhicule pouvant être affecté à de multiples usages,
- est placé en dehors des contraintes réglementaires imposées aux poids lourds en matière de circulation et stationnement,
- ne fait pas l'objet de contrôles quant à son utilisation (pas de chronotachygraphe dans le véhicule, pas de passage régulier au service des Mines).

### **1.5. LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE DE TRANSPORTS LEGERS**

Les raisons que nous avons avancées pour expliquer le développement actuel des transports légers demeurent. Il est fort probable que les utilisateurs actuels des transports légers vont intégrer dans leurs calculs logistiques le fait de pouvoir recourir aux services des entreprises proposant des prestations de transports légers.

Ceux, dont la politique de stockage ou de distribution ne prend pas encore en compte la dimension des transports légers, y seront amenés pour des motifs d'efficacité économique et de rationalisation dans leur gestion.

L'urbanisation grandissante de notre société, l'éclatement de la production dans de petites structures, l'amélioration des prestations de transports légers au travers de réseaux nationaux seront autant de facteurs favorables à la croissance des activités de transports légers.

Enfin, l'essentiel des transports légers est aujourd'hui réalisé "pour compte propre". Une partie de ces transports glissera progressivement du transport pour compte propre au transport pour compte d'autrui.

Pour notre part, les activités de transports légers devraient croître au cours des prochaines années à un rythme supérieur à la croissance économique.

Une des questions que l'on peut se poser est celle-ci : le développement des activités de transports légers va-t-il nuire au développement du transport classique ? Cela revient à demander si les activités de transports légers sont concurrentes ou bien complémentaires de celles du transport classique.

Les activités de transports légers peuvent être effectuées indifféremment au sein même d'une entreprise de transport classique qu'en dehors ; ce qui caractérise le transport léger, c'est le choix du type de véhicule pour l'exécution du transport.

Dès lors, la concurrence existe entre ces deux catégories de transport mais à la marge seulement. Il en est de même entre la messagerie et le transport de lots : effectivement, pour des envois d'une tonne ou plus, les deux régimes de transport se concurrencent, c'est une concurrence à la marge.

C'est ainsi que le développement du marché du transport léger à la demande va se faire pour des envois de poids moyen, au détriment de la messagerie express.

Actuellement, un envoi de 1000 kg en messagerie express entre Metz et Paris coûte 3500 F à son expéditeur contre seulement 2450F si cet envoi voyage à bord d'un véhicule léger !

Les activités de transports légers et des transports classiques sont donc plutôt complémentaires que concurrentes : cela peut aisément s'expliquer par des raisons de coût du fait de la rapidité et de la personnalisation du transport léger et par des raisons techniques. Les véhicules de transport léger ne sont pas conçus pour transporter des marchandises en grande quantité sur longue distance. Enfin, dans les activités de tournées ou de livraisons, les transports légers ont toujours eu la primauté et la conserveront.



## 2EME PARTIE :

### CONNAISSANCE DES ENTREPRISES AYANT UNE ACTIVITE DE TRANSPORTS LEGERS.

Nous avons volontairement éliminé du champ de notre étude outre les entreprises n'ayant pas d'activité de transports légers, celles dont l'activité de transports légers n'est que le prolongement ou l'accessoire d'une activité principale se situant en dehors du transport léger.

C'est ainsi que nous ne nous sommes pas intéressés à l'entreprise de déménagement qui possédant plusieurs véhicules de PTAC supérieur à 3,5 tonnes utiliserait également un ou plusieurs petits véhicules.

Notre travail a donc porté sur les entreprises se consacrant exclusivement aux transports légers et sur les entreprises dont l'activité principale ressort du transport léger tant bien même que ces dernières aient à leur disposition un ou plusieurs véhicules dépassant 3,5 tonnes de PTAC. En effet, il nous a semblé incohérent d'écarter de nos investigations les entreprises de transports possédant à l'intérieur de leur flotte de plusieurs dizaines de véhicules un seul véhicule d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes !

Pour mener à bien ce travail, nous avons également interrogé les entreprises qui recourent systématiquement à la sous-traitance d'entreprises de transports légers et celles possédant un département transports légers, et ceci afin de mieux comprendre la problématique de l'entreprise de transports légers.

#### 2.1. ESSAI DE DENOMBREMENT

Afin de bien comprendre l'entreprise de transports légers, nous avons tenté d'en approcher le nombre en recoupant les diverses informations en notre possession. Les résultats auxquels nous avons abouti permettent de situer le poids des transports légers par rapport au secteur du transport routier de marchandises. Les chiffres que nous avançons ne sont que des estimations qui demandent à être confirmées. Seule la création d'un registre des transporteurs légers ou une codification APE spécifique pourraient permettre de les dénombrer avec toute la rigueur nécessaire.

La population des entreprises de transports légers est constituée d'une partie des entreprises relevant des codes d'activités suivants (nomenclature INSEE) :

- 6911 Transports routiers de marchandises en zone longue
- 6912 Camionnage et transport routier de marchandises en zone courte.
- 6923 Taxis
- 6924 Déménagement
- 6925 Location de véhicules industriels
- 7403 Collecte de fret terrestre et fluvial
- 7410 Entreprises de routage
- 7714 Prestations de services

et des "artisans transporteurs légers" exerçant illégalement leur activité.

L'étude, portant uniquement sur les entreprises utilisant des véhicules d'un PTAC ne dépassant pas 3,5 tonnes et relevant des codes APE 6911 - 6912 - 6925, effectuée par l'OEST en novembre 1990, fait ressortir qu'en 1988, 5.557 entreprises étaient spécialisées dans le transport léger (*Voir Annexe 8*).

A la suite de nos investigations, nous avons pu constater que les entreprises de transports légers, y compris les artisans louageurs, se déclarent bien, lors de leur inscription au registre du commerce et des sociétés, comme entreprise du secteur transport. Dès lors, il est raisonnable d'estimer que l'ordre de grandeur des chiffres présentés par l'O.E.S.T. est correct pour ces dernières.

Afin de couvrir l'ensemble de l'activité, nous proposons de leur appliquer une majoration de 20% pour tenir compte :

- des entreprises de transports légers possédant au moins un poids lourd,
- des artisans non déclarés,
- des entreprises enregistrées sous des codes APE non transport,
- des créations nouvelles de 1989-1990.

Mais si les entreprises de transports légers possédant au moins un poids lourd sont peu nombreuses, elles sont le plus souvent les plus importantes en termes d'effectifs employés.

Pour une correction de 20% du nombre d'entreprises, c'est de l'ordre de 50% qu'il faut majorer le nombre des effectifs et le chiffre d'affaires réalisé par les entreprises de transports légers. De plus, pour tenir compte de l'inflation sur 2 ans, il y a lieu de majorer le montant des investissements et du chiffre d'affaires de 7%.

Les nouveaux chiffres obtenus sont les suivants :

Nombre d'entreprises : 5.557 entreprises x 1,20 = 6.700 entreprises

Effectifs : 15.907 personnes x 1,50 = 24.000 personnes

Chiffre d'affaires : 4.971 millions de francs x 1,50 x 1,07 = 8 milliards de F.

Investissement : 408 millions de francs x 1,50 x 1,07 = 650 millions de F.

Sous réserve de validation de ces chiffres :

- une entreprise de transport sur cinq est une entreprise de transport léger,
- une personne sur treize du secteur des transports routiers travaillent en transport léger,
- moins de cinq pour cent des investissements réalisés par les entreprises de transports routiers sont effectués par des entreprises de transports légers,
- le chiffre d'affaires réalisé par personne employé dans les entreprises de transports légers est inférieur à 300.000 francs contre près de 550.000 francs dans les activités de transports de lots.

De ces chiffres, on peut également retenir que :

- les entreprises de transports légers sont très nombreuses,
- pour 90% d'entre elles, elles sont de petites taille, n'employant pas ou peu de salariés,

- le poids de l'investissement pèse nettement moins que dans les entreprises de transports classiques.

Si l'on retient le chiffre de 6.700 entreprises, et compte tenu des conclusions auxquelles nous avons abouti lors de notre étude sur la structure juridique des entreprises de transports légers (Voir Annexe 6), l'on peut estimer à près de 5.000 le nombre d'entreprises sous-traitantes et à moins de 2.000 les autres.

## **2.2. LA STRUCTURE JURIDIQUE DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS LÉGERS.**

Afin de nous faire une idée précise de la structure juridique des entreprises de transports légers, nous avons recoupé les informations en provenance de quatre sources :

- ◆ L'analyse de la structure juridique de la trentaine d'entreprises que nous avons auditées.
- ◆ L'étude de l'OEST de novembre 1990 sur les entreprises de transports légers.
- ◆ L'analyse d'une liste de 50 entreprises de transports légers également communiquée par l'OEST.
- ◆ Les informations recueillies auprès de nos interlocuteurs des entreprises auditées et organismes interrogés (syndicats professionnels, centre de gestion agréé transports....).

### **a) La structure juridique des entreprises auditées.**

Le dépouillement de nos résultats sont les suivants :

Entreprise en nom propre :	3	(10%)
S.A.R.L. :	15	(50%)
S.A. :	12	(40%)

### **b) L'analyse de la liste OEST de 50 entreprises de transports légers**

Faute d'indication explicite, c'est à partir du nom de l'entreprise que nous en avons déduit son statut juridique.

Cette décomposition a donné le résultat suivant :

Entreprise en nom propre :	24
Sociétés :	26

### **c) Les réponses obtenues de nos interlocuteurs**

Elles ont été très contradictoires. Pour certains, louageurs et artisans transporteurs sont en grande majorité en entreprise individuelle, pour d'autres, ce n'est pas le cas.

Pour des raisons de droit du travail, afin de ne pas risquer voir le contrat de prestations de services requalifié de contrat de travail, nous avons remarqué que des donneurs d'ordre obligent leurs sous-traitants à exercer leur activité sous couvert d'une structure juridique de société.

Ce qui apparaît plus nettement, c'est que les entreprises de transports légers adopteraient la forme juridique de SARL. de préférence à celle de SA.

d) L'étude de l'O.E.S.T.

C'est de manière indirecte que cette étude permet de connaître la structure adoptée par les entreprises de transports légers.

En effet, cette étude donne la répartition des effectifs selon le critère de leur statut social : salarié ou non salarié.

Les effectifs non salariés ne peuvent être que :

- les gérants majoritaires des SARL,
- les associés de société en nom collectif (SNC),
- les entrepreneurs individuels.

La S.N.C. est une structure juridique qui tombe progressivement en désuétude. Au cours des vingt dernières années, il ne s'en est créé qu'un nombre très restreint ; en conséquence, on peut affirmer que les associés de S.N.C. ne forment pas le gros des troupes des effectifs non salariés. En revanche, plus nombreux doivent être les gérants majoritaires de SARL. Mais il est connu que ce statut, défavorable pour le chef d'entreprise, est écarté chaque fois que possible au profit du statut, plus favorable, de gérant minoritaire.

Sur la base de 5% d'effectifs non salariés relevant des catégories "associés de S.N.C." et "gérants majoritaires de S.A.R.L.", il est possible d'estimer le nombre de sociétés et par différence le nombre d'entreprises individuelles. <sup>1</sup>

SOURCE OEST

Classe d'effectif	Répartition des effectifs non salariés			Nb de sociétés	Nb d'entreprises
	Entreprises en nom propre	Sociétés	Total		
de 0 à 5	4 539	504	5 043	520	5 059
de 6 à 9	97	11	108	154	251
de 10 à 19	92	10	102	45	137
de 20 à 49	3		3	85	88
de 50 à 99				12	12
de 100 à 199				10	10
TOTAL	4 731	525	5 256	826	5 557

<sup>1</sup> Par mesure de simplification, nous avons admis qu'à un associé de S.N.C. correspondait une entreprise.

Les échantillons de notre étude ne sont pas, sur un plan statistique, représentatifs de la population des entreprises de transports légers mais donnent un éclairage au sujet qui nous préoccupe.

Le recouplement des informations d'origine différente nous permet de tirer certaines conclusions.

\* Plus l'entreprise est de petite taille, plus souvent celle-ci prend la forme d'une entreprise en nom propre. A contrario, plus la taille de l'entreprise s'élève, plus elle se trouve sous forme de S.A. ou S.A.R.L.

\* Au moins une entreprise de transport léger sur deux n'emploie pas de salariés.(déduction réalisée à partir de l'enquête de l'O.E.S.T.).

Détail des calculs :

- Nombre d'entreprises en nom propre de moins de 6 salariés : 4.539

- Effectifs salariés des entreprises de transports légers de moins de 6 salariés : 2.393

- % maximum d'entreprises de moins de 6 salariés employant au moins un salarié :  $2.393 / 4.539 = 53\%$

- % maximum d'entreprises de transports légers employant au moins un salarié :  $53\% \times 5.557 / 4.539 = 64\%$

Dans l'hypothèse où une entreprise de transports légers sur dix et une entreprise sur vingt occuperaient respectivement deux ou trois salariés, le nombre d'entreprises de transport léger n'occupant aucun salarié atteint 54% (cela reste valable même après application du coefficient de correction de 20% que nous avons affecté au nombre d'entreprises de transports légers dénombré par l'OEST).

### 2.3. CLASSIFICATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS LEGERS

Les entreprises de transports légers se répartissent en deux grandes catégories :

◆ Les entreprises exploitant leur propre fonds de commerce.

◆ Les entreprises de sous-traitance.

Les entreprises exploitant leur propre fonds de commerce possèdent une clientèle qui leur est propre.

Ces clients peuvent être :

- des particuliers

- des entreprises du secteur marchand (industriels, commerçants, prestataires de service, etc)

Les entreprises de sous-traitance sont les entreprises de transport qui travaillent pour le compte de confrères et plus généralement pour le compte de commissionnaires en transport.

## **2.4. ETUDE DETAILLEE DES ENTREPRISES EXPLOITANT LEUR PROPRE FONDS DE COMMERCE**

Le marché du transport léger pour les particuliers n'est pas beaucoup développé, sauf peut-être dans les grandes villes pour l'activité de déménagement. Mais il est en expansion principalement dans le domaine de la livraison à domicile.

Cela s'explique du fait que le particulier est un client difficile :

- très souvent absent de son domicile aux heures habituelles d'ouverture des entreprises,
- n'accepte pas de payer le juste prix du service quand il est donneur d'ordre.

Les particuliers font appel aux transporteurs légers pour des besoins spécifiques :

- transport de pianos
- transport d'oeuvres d'art
- transports des achats divers (livraison à domicile)
- déménagements

Une particularité de ces prestations aux particuliers est que le plus souvent le choix du transporteur est effectué, pour le compte de ces derniers, par les commerçants étant intervenus dans l'opération commerciale à laquelle est liée le transport.

L'importance de l'activité de déménagement provient de ce que la moitié des déménagements, notamment à Paris et en Région Parisienne, sont de petits cubages, inférieur à 20 m<sup>3</sup>, c'est à dire compatible avec le volume utile d'un véhicule ne dépassant pas 3,5 tonnes. (Dans les arrondissements populaires de Paris, un déménagement sur deux serait un déménagement d'appartements d'une à deux pièces principales. La conséquence de leur nombre a été l'apparition d'entreprises s'étant spécialisés dans ce créneau du petit déménagement.)

Quant à la livraison à domicile, elle a bénéficié au cours de ces dernières années de l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages conjugué à la croissance du taux d'activité féminin.

Le marché du transport léger pour les entreprises est vaste et ne cesse de grossir jour après jour.

On peut y distinguer :

- le marché du transport à la demande,
- le marché des transports réguliers.

Il est fréquent qu'une même entreprise soit présente simultanément sur ces deux marchés.

### **2.4.1. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT A LA DEMANDE**

Elles se subdivisent en :

- ◆ Entreprises de course
- ◆ Entreprises de transports urgents
- ◆ Autres entreprises de transports à la demande

## 2.4.1.1. LES ENTREPRISES DE COURSE

### DEFINITION

Le Syndicat national des entreprises de transports légers donne la définition suivante de la course :

*" Une course est l'opération qui consiste à prendre en charge un envoi au domicile d'un expéditeur en vue de le remettre au domicile d'un destinataire après avoir assuré sa garde et son transport. Elle se distingue de l'opération de transport proprement dite en ce que :*

- l'envoi objet de la course ne transite pas nécessairement par le centre d'exploitation de l'entreprise exécutante;*
- la nature de l'envoi n'est pas déterminée;*
- l'opération est réalisée au coup par coup, dans des délais et selon des modalités adaptés chaque fois aux exigences momentanées du client donneur d'ordres;*
- l'ensemble de la prestation est effectué sans sous-traitance ni recours à des correspondants, par une seule et même entreprise."*

Par rapport à ce que nous avons constaté dans les entreprises de courses, la dernière considération reste valable dès lors qu'une assimilation est faite entre sous-traitant "permanent" et personnel de l'entreprise.

### HISTORIQUE

Les premières entreprises de courses sont de création récente puisque les plus anciennes auraient été créées au lendemain de la première guerre mondiale.

Leur prolifération ne remonterait pas à plus de 15 années.

Leur succès grandissant est dû à la conjonction de phénomènes indépendants les uns des autres:

- grèves PTT(elle de 1973 est restée dans la mémoire des entreprises),
- difficultés de circulation à Paris et Région Parisienne,
- souplesse (le transporteur se plie aux exigences du client et non le client aux contraintes d'organisation de la poste ou du transporteur),
- réponse adéquate à un besoin d'urgence et/ou de fiabilité,
- disparition progressive des coursiers d'entreprises pour des raisons de rentabilité,
- nouvelle méthode de gestion des entreprises qui visent à ne détenir que de faibles stocks.

### NOMBRE

L'ordre de grandeur du nombre d'entreprises ayant pour objet social la course serait de 900.

La très vaste majorité d'entre-elles sont des entreprises qui se sont spécialisées soit en 2 roues soit à 4 roues. Très peu nombreuses sont les entreprises qui possèdent simultanément les deux catégories de véhicules, sauf dans le but de pouvoir assurer à leurs clients une gamme complète de prestations de courses : c'est contraintes qu'elles possèdent les 2 catégories de véhicules.

Les entreprises spécialisées dans le 2 roues sont, de très loin, les plus nombreuses, car c'est à Paris et en Région Parisienne qu'elles ont fleuri du fait de la densité de population rencontrée sur une zone géographique réduite et que le moyen de transport le plus rapide y est le 2 roues dont l'une des caractéristiques est de pouvoir se faufiler sans encombres dans les embouteillages.

En Province, hors des grandes agglomérations, le 2 roues n'a pas sa place : les distances à parcourir sont assez faibles, en conséquence, le coût du véhicule pèse relativement peu dans le coût de revient de la prestation de transport. Les problèmes de circulation y sont moins aigus qu'à Paris.

## **MOYENS D'EXPLOITATION ET PROPRIETE DES MOYENS D'EXPLOITATION**

Ce sont des véhicules soit à 2 roues, soit à 4 roues.

Nous avons constaté que les véhicules à 4 roues sont généralement la propriété des entreprises de courses alors que les véhicules à 2 roues sont généralement mis à la disposition de l'entreprise par le salarié utilisateur.

La gamme des véhicules à 4 roues utilisée est très large. Elle va de la voiture commerciale de 350 kg de charge utile, en passant par le **break**, au véhicule de 1.800 kg de charge utile.

Les 2 roues sont des scooters ou des motocycles de tous âges, de toutes cylindrées et de toutes marques.

## **STATUT SOCIAL DU PERSONNEL DE CONDUITE**

Trois situations coexistent parallèlement :

- conducteur salarié avec véhicule appartenant à l'entreprise,
- conducteur salarié avec véhicule personnel,
- conducteur indépendant conduisant son véhicule personnel.

Maisons de course à 2 roues

La première situation est peu répandue. La situation la plus fréquemment rencontrée est la seconde, c'est à dire celle du conducteur salarié qui conduit son véhicule personnel. Quelques maisons de courses font travailler des "artisans motos".

Maisons de courses à 4 roues

Les situations que nous avons rencontrées sont celles du conducteur salarié conduisant un véhicule appartenant à l'entreprise et du louageur au service permanent de l'entreprise de courses. Par contre, il ne semble pas qu'il y ait des conducteurs salariés à qui ils soient demandés de mettre leur véhicule personnel à la disposition de leur employeur.

La situation deux, fréquente dans les entreprises de courses à 2 roues, est anormale, car le véhicule est l'outil de travail. L'utilisation, par les entreprises de courses, de louageurs "permanents" l'est autant, puisque cette situation correspond en fait à du salariat déguisé.



## MODE DE REMUNERATION DU PERSONNEL

### a) Personnel salarié

Principe général :

Faible rémunération de base à laquelle s'ajoutent une prime à la livraison et des défraiements pour l'utilisation du véhicule personnel.

Sauf exception, les salariés sont payés sur une base de 12 mois, le 13ème mois n'étant pas, et de très loin, généralisé.

Dans certaines entreprises de courses, les primes forment une part importante de la rémunération; elles atteignent et dépassent parfois 30% du montant du salaire.

L'avantage de ce mode de rémunération pour les employeurs est qu'en période de baisse d'activité, le poids de leurs charges de personnel s'ajuste en partie au niveau du chiffre d'affaires réalisé.

Les défraiements sont généralement forfaitaires. Ils ont tendance à se fixer à un niveau d'autant plus élevé que le salaire de base est faible. Dans certaines entreprises, les défraiements se montent à plus de 3.000 francs pour une rémunération brute, primes de productivité incluses, qui ne dépasse pas le Smic.

Les salaires bruts du personnel des entreprises de courses connaissent un très large éventail, allant, pour un horaire complet, de moins du SMIC (Voir infra) à plus de 15 000 francs.

Cette dispersion de l'échelle des rémunérations du personnel est liée aux grands écarts de rentabilité entre maisons de courses et à l'efficacité propre à chaque salarié.

### b) Personnel non salarié

Son chiffre d'affaires est un pourcentage du chiffre d'affaires facturé par l'entreprise de courses à ses clients. Par exemple, l'une des maisons de courses à laquelle nous nous sommes intéressés, facture à ses clients 40 francs par bon et reverse 22 francs à son sous-traitant (soit 55% du prix de la course).

En moyenne, les revenus, nets de tous frais, des "artisans-motos" seraient supérieurs à ceux de leurs collègues salariés, ce qui n'est pas le cas pour les louageurs 4 roues.

## RENTABILITE DES ENTREPRISES

Elle est très variable. Mais schématiquement, de ce que nous avons constaté nous-même et de ce que nous avons appris auprès de nos différents interlocuteurs, il transparaît ceci :

- Un très petit nombre d'entreprises ont une bonne rentabilité et sont solides. Ces entreprises se rencontreraient essentiellement parmi les plus anciennes d'entre-elles.

- Un petit nombre d'entreprises ont une rentabilité que l'on peut qualifier de moyenne ; la survie de ces entreprises n'est pas remise en cause quotidiennement, mais leur capacité de développement reste limitée.

- Un grand nombre d'entreprises ont une rentabilité tout à fait insuffisante pour assurer leur pérennité et sont très vulnérables à toutes sortes d'incidents de parcours : impayés d'un client important, baisse de leur activité, etc. Beaucoup de ces entreprises à faible niveau de rentabilité pratique des prix de vente de leurs prestations trop bas : 25 francs le bon alors que les meilleures vendent le même bon plus de 40 francs.

Nous avons rencontré une entreprise Parisienne qui a volontairement abandonné son service courses réalisé à l'aide de 2 roues, après avoir constaté que cette activité n'était pas rentable (concurrence trop forte qui amène les prix de vente au niveau des coûts de revient). Cette entreprise souhaite également se retirer du marché de la course à 4 roues pour se tourner vers des activités plus lucratives tels que le transport de tournées.

Comme nous l'avons fait remarqué antérieurement, les rémunérations des personnels sont dépendantes de la rentabilité de l'entreprise concernée.

## **PROBLEMES DE LA PROFESSION**

Nous en avons rencontré cinq de grande importance.

### **a) Le niveau de la concurrence**

De nombreuses entreprises de courses sont créées chaque année par des personnes dont la compétence peut-être mise en doute.

Ces entreprises, dont certaines disparaissent très rapidement, sous quelques mois, sont en grande partie responsables des bas prix du marché et donc de la faible rentabilité du secteur.

La question se pose bien évidemment de savoir pour quelles raisons tant d'entreprises se créent dans ce secteur d'activité. Nous en avons répertorié quelques unes ci-dessous :

- La réhabilitation de l'entreprise et du profit au cours de la dernière décennie a conduit un certain nombre de personnes à se lancer dans l'aventure de la création d'entreprise.

- Un marché en développement vigoureux qui laisse une place disponible pour les entrepreneurs les plus capables. Il y a quelques années, c'étaient les laveries automatiques, les entreprises de location de films vidéo et les entreprises d'intérim qui florissaient.

Plusieurs de nos interlocuteurs ont tenu à nous faire part de leur crainte pour l'avenir; le développement des moyens de communications modernes (télécopie, transmissions électroniques d'informations avec abandon du support papier par exemple), ainsi que la multiplication du nombre d'entreprises proposant des locations de petits véhicules sans chauffeurs pourraient venir freiner l'évolution en cours.

- Le peu de capital nécessaire pour lancer une entreprise de courses. Ceci, est d'autant plus vrai que le financement des véhicules (2 roues) est assuré par les salariés.

- Une fausse idée, des nouveaux venus dans la profession, des difficultés auxquelles ils vont être confrontés. Ces difficultés sont systématiquement sous-évaluées. Notamment, la course est un métier pointu qui exige un savoir-faire qui ne laisse pas place à l'improvisation.

### **b) Les pratiques de concurrence déloyales**

Toutes les entreprises de course ne se battent pas, sur le marché, à armes égales. Les distortions les plus flagrantes proviennent :

◆ Du non respect de la législation et de la réglementation sociale.

Abstraction faite des entreprises en situation totalement irrégulière vis à vis de la législation et qui ne paieraient ni cotisations sociales ni ne reverseraient la T.V.A. collectée auprès du Trésor Public, beaucoup d'entreprises de courses seraient très loin d'appliquer le droit du travail en matière de rémunérations.

Voici certaines des pratiques qui nous ont été décrites :

- Paiement d'une rémunération au smic ou voisine de ce niveau, compensée par des défraiements largement calculés afin de minorer les cotisations sociales à payer.
- Non paiement des heures supplémentaires effectuées.
- Calcul du nombre d'heures de travail porté sur le bulletin de salaire, non pas par rapport aux heures réellement effectuées mais par rapport au salaire versé.

Exemple - Temps de travail effectif du mois : 180 heures

Partie fixe du salaire : 3.000 francs

Partie variable du salaire : 2.250 francs

Nombre d'heures porté sur le bulletin de salaire : 150 heures (5.250/35francs)

◆ Du transfert des risques de l'entreprise sur ses salariés.

Les risques transférés sont :

- le risque de sous-activité : la rémunération du personnel est partiellement variable,
- le risque lié à l'investissement quand c'est au salarié de fournir son propre véhicule.

Les assurances des 2 roues sont très onéreuses et beaucoup de salariés d'entreprises de courses, du fait d'une rémunération trop faible, ne sont assurés qu'en responsabilité civile. La détérioration, la destruction du véhicule dans un accident ou encore son vol sont à la charge exclusive du salarié (il faut compter de 20.000 à 60.000 francs pour l'achat d'une moto-cyclette).

De plus, l'employeur, en exigeant de son salarié la fourniture du véhicule, se décharge des soucis de la gestion de ce dernier.

◆ Des disparités de couverture sociale.

Elles sont dues :

- aux pratiques différentes d'une entreprise à l'autre,
- des obligations légales non identiques d'une entreprise à l'autre.
- Les pratiques différentes d'une entreprise à l'autre

Les entreprises de courses sont très loin de former un tout homogène: de très petites entreprises côtoient des sociétés importantes et des entreprises de création récentes rivalisent avec des sociétés ayant près de vingt années ou plus d'existence.

La conséquence de cette situation est que socialement certaines entreprises de courses sont assez ou très avancées alors que d'autres sont à la traîne.

Certaines entreprises font donc bénéficier leurs salariés d'une mutuelle, d'une prime de fin d'année, ou encore des avantages apportés par un comité d'entreprise alors que rien de tout cela n'existera dans certaines autres entreprises.

- Les obligations légales non identiques d'une entreprise à l'autre.

En fonction du code A.P.E. de l'entreprise, celle-ci sera soumise ou non aux dispositions contenues dans la convention collective des transports routiers.

**c) Une profession non organisée ou peu organisée**

Les intervenants sur le marché de la course ne forment pas une communauté d'intérêts homogène et c'est pourquoi ils ne sont pas regroupés au sein d'une ou plusieurs organisations ayant la capacité de définir un code de bonne conduite s'imposant à leurs adhérents.

**d) Un personnel très spécial et difficile à diriger**

Le personnel des maisons de courses est jeune, peu ou pas qualifié; pour beaucoup d'entre-eux, c'est parce qu'ils n'ont pas réussi à faire autre chose qu'ils sont devenus coursiers. Certains d'entre-eux savent à peine lire et écrire.

L'origine sociale et le parcours scolaire et professionnel des coursiers expliquent pour une bonne part le fait qu'ils acceptent de travailler au rendement. De l'autre côté, pour un employeur, cette population des coursiers est instable et délicate à diriger.

**e) Une profession manquant de professionnalisme**

Le manque de professionnalisme de nombre d'entreprises de courses, qui porte préjudice à l'ensemble d'entre-elles, est la conséquence directe de leur prolifération et de leur choix dans le recrutement du personnel.

Le reproche, le plus souvent entendu fait aux entreprises, est leur manque de sérieux, c'est à dire leur incapacité à respecter leurs engagements tant en matière de moyens mis à la disposition du client qu'en matière de délais ou de bonne fin de l'opération de transport.

Il est bien certain, qu'une entreprise de courses ne disposant que de trois collaborateurs décevra rapidement ces clients quand ils demanderont tous à bénéficier d'une prestation au même moment alors que le premier des trois collaborateurs sera absent pour cause de maladie, le second, absent sans motif et le troisième en cours de mission.

L'ensemble des problèmes que nous avons exposés ci-dessus permettent de mieux comprendre les raisons des échecs que subissent un certain nombre d'entreprises ayant choisi le créneau de la course : elles sont victimes de la mauvaise gestion de leurs dirigeants dont le savoir-faire est insuffisant.

## **CLIENTELE**

La clientèle des entreprises de courses est une clientèle d'entreprises : industriels, commerçants, prestataires de services, professions libérales.

Les particuliers ne font appel qu'exceptionnellement à des entreprises de courses.

Sont clients des sociétés de courses :

- les éditeurs,
- les imprimeurs,
- les maisons de couture,
- les banques,
- les parfumeurs,
- les laboratoires photographiques,

les agences de voyage,  
les opticiens,  
les bureaux d'études.

Dans nombre de cas, les clients des entreprises de course doivent eux-mêmes satisfaire leur propre clientèle dans des délais très courts ; il en est ainsi des agences de voyage, des opticiens ou des laboratoires photographiques. Mais de plus en plus, les entreprises de toute sorte font appel aux services de maisons de course car, sur de courtes distances, c'est un moyen bon marché d'acheminement des plis, petits objets et marchandises de toute nature.

#### **2.4.1.2. LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS URGENTS**

##### **DEFINITION**

Ce sont les entreprises qui se chargent d'acheminer un objet, pli ou colis de chez un expéditeur à un destinataire en s'engageant à réaliser le transport dans des délais réduits, inférieurs à 24 heures sur l'ensemble du territoire métropolitain.

A la différence de la course, la prestation est effectuée soit par les moyens propres à l'entreprise soit en totalité ou en partie par des correspondants.

A la différence de la messagerie "express", la marchandise n'est pas transportée selon un plan de transport conçu préalablement.

La principale caractéristique de la prestation de transport à la demande urgent est qu'elle est une prestation personnalisée, c'est à dire ajustée aux besoins et aux exigences du client.

##### **HISTORIQUE**

Les entreprises de course ne savent pas rendre un certain nombre de prestations : transport garanti 7 jours sur 7, 24 heures sur 24 - enlèvement et distribution sur toute la France.

Pour combler le vide existant entre la course et la messagerie express, des sociétés se sont créées qui se sont spécialisées sur ce créneau.

C'est, il y a une quinzaine d'années, que sont apparues les premières entreprises de transports urgents à la demande.

##### **NOMBRE**

Il est peu important. Leur nombre ne doit pas dépasser une dizaine mais ces entreprises sont soit de taille importante soit font travailler une multitude d'entreprises en sous-traitance.

Ces sous-traitants sont parfois permanents, parfois occasionnels. Ce sont fréquemment de petits transporteurs légers, mais parfois des transporteurs classiques ayant des véhicules utilitaires légers dans leur parc.

Au cours de nos investigations, nous avons rencontré différents schémas d'organisation de ces entreprises.

1er cas :

Une société organise le plan de transports pour l'ensemble du territoire français avec une multitude d'entreprises indépendantes possédant une flotte de véhicules légers. Ces sociétés qui n'appartiennent pas obligatoirement au secteur des transports, leur activité de transports légers pouvant être très accessoire à leur activité principale, sont toutefois dans la plupart des cas des entreprises de transports assurant un service de courses.

2ème cas :

Une société, implantée régionalement, crée un réseau d'agences qui progressivement s'étend à l'ensemble du territoire national. Ces agences qui possèdent un parc de véhicules en propre font également appel aux services de sous-traitants.

3ème cas :

Une société holding prend des participations dans des sociétés locales dont l'objet est de faire du transport au moyen de véhicules légers. Ces sociétés locales travaillent pratiquement exclusivement avec des sous-traitants.

## **MOYENS D'EXPLOITATION**

Voitures , camionnettes et fourgonnettes, avions et hélicoptères, train (TGV).

## **PROPRIETE DES MOYENS D'EXPLOITATION**

Seuls certains véhicules automobiles sont détenus en propriété par les entreprises de transports urgents. Une grande partie du parc de véhicules utilisé appartient à des sous-traitants.

## **STATUT SOCIAL DU PERSONNEL DE CONDUITE**

Nous avons recensé 2 cas :

- Conducteur salarié conduisant le véhicule de son employeur.

L'employeur peut-être l'entreprise organisatrice ou une société intervenant en sous-traitance.

- Conducteur indépendant conduisant son propre véhicule.

## **MODE ET NIVEAU DE REMUNERATION DU PERSONNEL**

### **a) Le mode de rémunération**

Plusieurs cas de figures sont à envisager.

- Conducteur salarié : fixe + primes (qui restent accessoires par rapport à la partie fixe du salaire).

- Sous-traitant : % du chiffre d'affaires (souvent de l'ordre de 70%).

### **b) Le niveau de la rémunération**

- Conducteur salarié : 6.000 à 12.000 francs bruts avec une forte concentration autour de 6.500 à 7.500 francs bruts.

Eléments justificatifs de l'éventail des rémunérations :

la politique de rémunération propre à l'entreprise,

l'ancienneté des effectifs,

le type de véhicule conduit (voiture, fourgon),

le kilométrage parcouru chaque mois.

- Sous-traitant : chiffre d'affaires réalisé : de l'ordre de 19.000 à 25.000 francs par mois pour 10 à 11.000 kilomètres parcourus mensuellement.

Le chiffre d'affaires réalisé dépend de deux éléments :

- du prix obtenu pour chaque kilomètre parcouru, différent selon le type de véhicule utilisé (break, camionnette, fourgon),
- du nombre de kilomètres parcourus.

### **CLIENTELE ET MARCHE**

- Tout client exigeant une prestation de haute qualité même à prix élevé : la prestation de transport urgent est personnalisée, d'une fiabilité et d'une sécurité supérieure à la messagerie "express".

- Industries travaillant en flux tendus et qui font appel aux transports à la demande urgents afin d'éviter au maximum les ruptures dans l'approvisionnement de leurs chaînes de production.

- Les entreprises de maintenance qui, dans un certain nombre de cas, ont passé des accords avec leurs clients prévoyant des délais garantis pour la remise en service de matériels tombés en panne.

- Le marché de l'urgence absolue (médical, bancaire etc).

Le prix est un frein au développement de ce marché: le transport d'un colis de 20 kilogrammes, enlevé dans une commune du Bas-Rhin, livré dans une commune de la Gironde 4 heures au plus après l'heure de commande de la prestation, sera facturé 40.000 francs! Si le client accepte un délai de 12 heures au lieu de 4 heures, le prix du transport sera réduit à 6.000 francs.

Nous estimons que le marché de l'urgence absolue va continuer à se développer mais progressivement du fait que les raisons de son apparition restent d'actualité. De plus, l'offre suscitant la demande, une dynamique de croissance de ce marché est prévisible (les entreprises, sachant que l'on peut aujourd'hui acheminer très rapidement un objet d'un point à l'autre de l'Europe, en tiennent compte dans leur stratégie logistique)

### **RENTABILITE DES ENTREPRISES**

Le créneau dans lequel évoluent ces entreprises est étroit, donc difficile à exploiter. C'est pourquoi, toutes les entreprises de transports à la demande urgents que nous avons rencontrés sont multi-activités. Le transport à la demande urgent n'est que l'une de leurs activités de transports légers, même si c'est la principale.

La rentabilité des entreprises organisatrices de ces transports urgents nous est apparue bonne alors que celle de leurs sous-traitants est très variable.

Toutefois, la pluralité des activités exercées par les entreprises de transports urgents ne permet pas de savoir laquelle de leurs activités est la plus rentable. D'après nos interlocuteurs, malgré des prix de facturation qui ne sont pas soumis à vive concurrence, le transport urgent, pris isolément n'est pas profitable, mais le devient sitôt associé à d'autres activités de transports légers.

### **PROBLEMES DE LA PROFESSION**

L'un d'entre-eux est particulier au type d'entreprise rencontré sur ce créneau. Il concerne le niveau de qualité de services qu'il leur est difficile d'homogénéiser sur le plan national au travers d'un réseau de sous-traitants.

Par ailleurs, puisqu'elles sont multi-activités, elles connaissent des problèmes identiques à tous les transporteurs qui interviennent sur des marchés très concurrentiels.

### **2.4.1.3. LES AUTRES ENTREPRISES DE TRANSPORTS A LA DEMANDE**

#### **DEFINITION**

Ce sont les entreprises de transports qui, spécialisés dans l'utilisation de véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes de PTAC, réalisent des opérations de transports à la demande de leur clientèle sans que n'interviennent à aucun moment des considérations d'urgence ou de rapidité.

#### **MARCHE ET CLIENTELE**

Le marché de cette catégorie d'entreprises est celui des opérations de transports d'entreprises industrielles ou de commerçants ne possédant pas ou ne possédant plus leur propre service de livraison.

Les clients de ces entreprises de transports à la demande recherchent soit un niveau de qualité de services qu'elles pensent ne pas trouver dans les entreprises de courses ou de transports urgents, soit à disposer d'un service de livraison bon marché.

Ainsi des grossistes du MIN de Rungis font livrer leurs clients détaillants par de petits transporteurs.

Tels antiquaires parisiens vont faire appel aux services de telle entreprise de transport qui s'est spécialisée dans le transport d'oeuvres d'art. La date du transport sera fixée d'un commun accord entre le donneur d'ordre et le transporteur.

#### **NOMBRE**

Il ne nous a pas été possible d'en évaluer le nombre avec précision, aucune statistique n'existant à leur sujet. De plus, ces transporteurs sont tour à tour au service de chargeurs ou de clients commerçants et au service de commissionnaires en transports (dans ce dernier cas, ils sont également répertoriés comme louageurs).

Nous pensons que ces transporteurs se rencontrent essentiellement en Région Parisienne et dans quelques grandes villes de province. Leur nombre pourrait avoisiner le millier.

#### **MOYENS D'EXPLOITATION**

Camionnettes et fourgons.

#### **PROPRIETE DES MOYENS D'EXPLOITATION**

D'après les sociétés de location de véhicules que nous avons interrogées, certains de ces transporteurs les solliciteraient. Mais ils seraient assez peu nombreux dans ce cas du fait du coût élevé des loyers.

Les véhicules utilisés par ces entreprises sont généralement leur propriété.

#### **STATUT SOCIAL DU PERSONNEL DE CONDUITE**

Travailleur indépendant au volant de son propre véhicule.

Conducteur salarié conduisant un véhicule de l'entreprise.



## RENTABILITE DES ENTREPRISES

Très mauvaise en général pour les entreprises ne possédant pas un savoir-faire particulier (par exemple : transport d'oeuvres d'art). D'ailleurs, les sociétés de location de véhicules évitent au maximum cette population de transporteurs qui est à la limite de la solvabilité.

Pour les autres, le niveau de leur rentabilité varie allant d'une médiocre à une bonne rentabilité.

### 2.4.2. *LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS REGULIERS*

Ce sont les entreprises de transports légers dont la ou l'une des spécialités est de transporter plis ou objets selon un programme déterminé à l'avance qui se répète suivant un rythme périodique régulier.

Ces entreprises de transports réguliers ont des activités de tournées ou de navettes.

Les entreprises de transports réguliers ne pratiquent pas le groupage de petits colis. Généralement, un véhicule ne transporte que les envois d'un seul et même client.

Les clients de ces entreprises sont divers ; parmi eux, on y trouve de nombreux établissements bancaires, laboratoires, usines et maisons d'édition de presse pour la distribution des journaux et magazines en province.

Ces activités de transports se font principalement à l'aide de véhicules à 4 roues et accessoirement avec des 2 roues.

Les entreprises de transports légers pratiquant cette activité de transports réguliers sont très souvent des entreprises de transports ayant pour activité principale le transport à la demande : maisons de courses ou autres. Nous pensons que les entreprises ayant pour unique activité le transport régulier sont peu nombreuses et se rencontrent essentiellement dans le secteur de la presse.

Le transport de tournées et de navettes ne se différencie du transport à la demande que par le renouvellement selon un rythme défini à l'avance de l'opération de transport. Dans un souci de diversification et aussi pour satisfaire les besoins de leurs clients, il est naturel que les entreprises de transport à la demande fassent également du transport régulier.

Le marché de ces entreprises de transports progresse actuellement très fortement car il est constitué de toutes les entreprises qui n'ont besoin de véhicules et de conducteurs qu'une partie de la journée et qui ont compris tout l'intérêt qu'elles pouvaient retirer à se séparer de leur propre service transport en faisant appel aux services d'un spécialiste extérieur.

Certains marchés sont importants et le transporteur doit mettre plusieurs véhicules, voire plusieurs dizaines de véhicules, au service d'un même client. A cela s'y ajoute la nécessité de respecter un haut niveau de qualité de service. Ces deux exigences ferment ce marché à bien des petits artisans transporteurs. La concurrence y est moins forte que sur le marché de la course et la rentabilité bien meilleure.

## 2.5. LES ENTREPRISES DE SOUS-TRAITANCE

### 2.5.1. *TYPLOGIE*

Une distinction est à faire entre :

les sous-traitants "Permanents",

les sous-traitants "Occasionnels".

Les sous-traitants "Permanents" sont ceux qui travaillent à longueur d'année pour un seul et même donneur d'ordres. Le prototype du donneur d'ordres est le commissionnaire en transport organisant une activité de groupage d'envoi de détail. Ces sous-traitants ont une activité de ramasse ou de livraison de petits colis.

D'autres sous-traitants "Permanents" prennent leurs ordres d'entreprises de transports qui leur sous-traitent partie ou totalité de leurs transports.

Parmi ces sous-traitants "Permanents", une distinction supplémentaire est à faire entre ceux qui mettent la totalité de leur parc au service d'un seul commettant et ceux qui, possédant plusieurs véhicules, travaillent pour plusieurs donneurs d'ordre.

Les sous-traitants "Occasionnels" sont des transporteurs qui se mettent au service de quiconque à besoin d'eux, confrère ou commissionnaire, pour un temps limité.

### 2.5.2. *ACTIVITES*

Ils sont présents dans toutes les activités de transports légers.

- Le transport à la demande urgent

C'est une activité où les louageurs et les entreprises de sous-traitance de petite taille sont légions car le succès des entreprises donneurs d'ordre dépend de la souplesse de leur organisation et donc de leur faculté d'adapter à tout moment leur capacité de transport à la demande.

- Opérations d'enlèvement et distribution de petits colis

Ces opérations de transports sont souvent effectuées par des entrepreneurs individuels que l'on appelle locatier ou louageur. (Le S.N.T.L. en donne la définition suivante : "Dans le langage professionnel, locatiers ou louageurs sont des transporteurs publics routiers de marchandises liés par contrat à un commissionnaire de transport dont ils assurent la desserte de la clientèle en zone de camionnage ou en zone courte.)

Pour raison d'efficacité, les commissionnaires en transports ont tendance à réserver leurs opérations de ramasse à leurs salariés et à confier celles de livraison, qui sont difficiles à organiser, à des louageurs.

- Tournées régulières

Les louageurs sont assez peu présents sur ce marché, les donneurs d'ordre préférant les laisser à des salariés de l'entreprise, de peur de perdre un jour ou l'autre, au profit du sous-traitant, leurs clients.

### 2.5.3. **NOMBRE**

A notre connaissance, aucun outil statistique n'existe qui permet de quantifier les entreprises de transports ayant une activité de sous-traitance. A la suite d'une série de déductions, nous les avons estimées à 4 900 (Voir Annexe 3).

Il est de notoriété publique que ce phénomène est très répandu et a tendance à s'amplifier. Les enseignements que nous avons tirés des entreprises que nous avons auditées et les affirmations énoncées par certains de nos interlocuteurs vont dans le sens d'une confirmation de cette tendance.

Les entreprises de sous-traitances sont donc :

- plusieurs milliers à réaliser des opérations de livraisons,
- plusieurs centaines à effectuer du transport à la demande,
- quelques centaines à intervenir sur des tournées régulières.

Certaines de ces entreprises exercent tour à tour l'une ou l'autre de ces activités.

### 2.5.4. **PLACE DANS L'ECONOMIE DES TRANSPORTS**

La sous-traitance est omni-présente dans certaines activités de transports légers. Plusieurs de nos interlocuteurs nous ont affirmé, que dans les conditions de concurrence actuelles, ils leur étaient impossible de se passer des services des entreprises de transports de sous-traitance.

Voici quelques-unes des raisons qui ont été évoquées.

#### a) **Le coût**

Le coût des services rendus par les sous-traitants est inférieur au coût de revient des mêmes prestations réalisés par des salariés :

- les sous-traitants acceptent souvent une rémunération ramenée à l'heure de travail inférieure à celle que pourrait revendiquer un salarié,

pas d'heures supplémentaires à taux majoré à payer,

à la différence des salariés rencontrés plus haut, pas de défraiements à payer dans le cadre des déplacements professionnels.

#### b) **La souplesse**

Il est plus facile d'adapter le nombre de ses sous-traitants au volume d'activité du moment, que de se séparer d'un ou plusieurs salariés de l'entreprise. Les sous-traitants, qui bien souvent n'ont pas de contrat écrit avec leur donneur d'ordres, ne bénéficient pas de la protection prévue par le code du travail.

#### c) **L'efficacité**

Le sous-traitant, surtout celui qui travaille seul, est directement intéressé par les résultats de son entreprise. Son entreprise est son gagne-pain quotidien. Sa rémunération est liée à sa productivité et pour vivre, voire survivre, il doit faire preuve d'efficacité dans son travail.

Pour les donneurs d'ordres, le recours à la sous-traitance est le moyen idéal pour motiver et responsabiliser le "personnel" travaillant à son service.

#### **d) Les gains de gestion**

En faisant appel à des sous-traitants, l'entreprise commettante se libère d'un certain nombre de travaux, ce qui allège d'autant ses propres charges de fonctionnement et de structure.

Les donneurs d'ordre n'ont plus ni à gérer le personnel de conduite, (établissement des feuilles de paie, planification des vacances etc) ni à gérer le parc de petits véhicules. (parc que les sous-traitants réussissent à gérer à moindres coûts en l'entretenant parfois eux mêmes).

Pour les raisons ci-dessus évoquées, le recours à la sous-traitance gagne du terrain. D'ailleurs certains grands groupes de transports font de plus en plus souvent effectuer leurs transports par l'intermédiaire de sous-traitants. Sous-traitance des opérations de transports ou réalisation par ses propres moyens ? Pour rester concurrentiel, bien souvent le recours à la sous-traitance est une nécessité.

#### **2.5.5. LA SOUS-TRAITANCE A DEUX VITESSES**

Parmi les sous-traitants, il convient de distinguer les sous-traitants qui travaillent pour un donneur d'ordre unique et les sous-traitants occasionnels qui travaillent pour le compte de plusieurs transporteurs et commissionnaires.

Les sous-traitants permanents sont souvent considérés comme des partenaires par les entreprises donneurs d'ordre. Ce n'est pas le cas des sous-traitants occasionnels.

Partenaires de leur commettant, la qualité des prestations rendues par les sous-traitants permanents est primordiale. Leur rémunération, toujours fixé par le donneur d'ordres, en tient compte : pour s'assurer un certain niveau de qualité de service, le commettant doit pouvoir compter sur son sous-traitant. Le donneur d'ordres ne peut pas se satisfaire d'une rotation trop rapide de sa population de sous-traitants ; en conséquence ils sont rémunérés de telle manière qu'ils puissent vivre de leur métier.

Les sous-traitants occasionnels travaillent au coup par coup pour le compte de commissionnaires de transports ou se mettent durablement au service de l'un d'entre eux qui se charge de leur trouver régulièrement de nouveaux transports à effectuer chez des clients toujours différents. Dans ce cas, le commissionnaire de transports tient un rôle similaire à celui d'une société de travail temporaire vis à vis de salariés.

Le sous-traitant occasionnel exerce un " travail précaire ", mal rémunéré et soumis à un grand nombre d'aléas.

#### **2.5.6. STRUCTURE JURIDIQUE**

Les louageurs sont par définition des transporteurs qui exercent leur activité en nom propre. L'entreprise individuelle est la structure naturelle pour une petite entreprise de transport de sous-traitance.

Mais d'après nos investigations, une tendance nouvelle apparaît : pour une raison de sécurité juridique, les donneurs d'ordres demandent à leurs sous-traitants de se mettre en sociétés : Société à responsabilité limitée, parfois Société anonyme.

En effet, les donneurs d'ordres craignent la requalification du contrat de prestation de services qui les lient avec leurs sous-traitants en contrat de travail.

Cette crainte repose sur :

- la dépendance économique du sous-traitant vis à vis du donneur d'ordres,

- sur la subordination juridique du sous-traitant qui obéit au pouvoir de direction, et de commandement du donneur d'ordres.

En effet, les deux éléments ci-dessus sont constitutifs du contrat de travail.

Bien évidemment ce problème juridique de requalification du contrat de transport ou de location ne se pose avec acuité que pour les sous-traitants permanents.

#### **2.5.7. EFFECTIF MOYEN**

Les entreprises individuelles restent, sauf exception, très petites. La plupart n'occupe aucun salarié.

Par contre, les sociétés peuvent être plus importantes et faire travailler deux à six chauffeurs, voire davantage.

Certains commettants exigent d'ailleurs que leurs sous-traitants ne réalisent pas plus de 30% de leur chiffre d'affaires avec eux et donc réservent 70% de leur activité à d'autres partenaires.

#### **2.5.8. PROFIL DES CHEFS D'ENTREPRISE DES PETITES ENTREPRISES DE SOUS-TRAITANCE**

Généralement ils ne possèdent pas de qualification.

Une certaine proportion d'entre-eux sont des marginaux ayant connu diverses péripéties dans leur vie et qui cherchent dans ce métier de transporteur une issue de secours à leurs propres difficultés d'intégration dans notre société.

A Paris et en Région Parisienne, ils sont de plus en plus souvent d'origine étrangère et plus particulièrement africains.

La profession est essentiellement masculine.

L'âge de ceux qui débutent dans la profession est de 25 à 35 ans

On retrouve comme loueurs et "artisans transporteurs" :

- des anciens conducteurs : qui décident eux-mêmes de se mettre à leur compte ou qui y sont poussés par leur ancien patron,

- des demandeurs d'emplois à la recherche d'une activité professionnelle.

Pour les demandeurs d'emplois trois cas de figure se présentent :

- Parfois l'ANPE conseille cette orientation au demandeur d'emploi qui, s'il remplit les conditions, touchera une subvention à la création d'entreprise qui peut atteindre 43.000 francs.

- Il peut s'agir d'une initiative totalement personnelle, le demandeur d'emploi connaissant une personne ayant tentée l'expérience ou ayant entendu parler d'une possibilité de devenir son propre patron dans le transport.

- On retrouve également comme loueurs des salariés bénéficiant d'un plan de restructuration mis en place par leur ancien employeur (Au Mans, chacun des salariés d'une entreprise importante qui a accepté de quitter "volontairement" son emploi a reçu une indemnité de reclassement d'un montant de 200.000 francs : face aux

difficultés pour retrouver un emploi, quelques-uns de ces salariés se sont établis à leur propre compte comme transporteur).

Les louageurs sont des gens qui ont un sens poussé de l'indépendance et qui ne peuvent travailler "avec quelqu'un derrière leur dos". Finalement, ils ressemblent sous cet aspect au conducteur routier de poids lourd. Ce qu'ils oublient, c'est que leur liberté de chef d'entreprise est un leurre car très souvent un CLIENT est plus exigeant qu'un PATRON.

Pour trouver leurs premiers clients, ils utilisent les voies suivantes :

- réponses aux offres de travail proposées par petites annonces dans les journaux professionnels,
- présentation de candidatures spontanées chez des clients éventuels, par exemple auprès des mandataires en fruits et légumes du M.I.N. de Rungis,
- prises de contacts directs avec des commissionnaires en transports.

Pourquoi le choix de devenir loueur ou artisan transporteur sur véhicule utilitaire léger ?

- Parce que ce métier, a priori, ne nécessite ni diplôme ni savoir-faire particulier. Ce dernier point est inexact, beaucoup d'échecs proviennent de la méconnaissance des qualités que requièrent ce métier.

- Ce métier est accessible avec très peu de capitaux: il suffit de pouvoir acheter un véhicule d'occasion : l'investissement de départ peut-être chiffré entre 20.000 et 100.000 francs et parfois moins lorsque le véhicule est financé par emprunt.

## 2.5.9. REMUNERATION

### a) Les règles de fixation des rémunérations

Elles sont diverses; nous reprenons ci-dessous les règles les plus fréquemment rencontrées :

#### - Transport à la demande urgent :

Pourcentage du prix facturé au client par le donneur d'ordres. Ce pourcentage atteint généralement 70 % de ce prix.

Exemples :

Province : prix facturé au client : 3,40 f/km (fourgon de 1.800 kg de C.U).

                  prix payé au transporteur : 2,40 f/km.

Paris : prix facturé au client : 240 francs la course Paris intra-muros.

                  prix payé au transporteur 168 francs.

#### - Opérations de messagerie :

Enlèvements : prix forfaitaire à la journée (exemple: 1.000 francs/jour).

Livraisons : prix forfaitaire à la journée majoré d'un supplément fixe par colis livré. (exemple : prix fixe de 700 francs majoré de 28 francs par livraison au delà de la trentième soit un prix payé de 924 francs pour 38 livraisons effectuées).

- Tournées :

Prix forfaitaire à la journée.

**b) Le montant des rémunérations (chiffre d'affaires)**

Première constatation : le chiffre d'affaires dépend assez peu du véhicule léger utilisé. Entre une camionnette de type C15 (Citroën) pouvant transporter une charge utile de 350 kg et un fourgon de type C25 de 1.800 kg de charge utile, à 20% près, les chiffres d'affaires mensuels seront identiques.

Le détail du compte de résultat du louageur montre clairement qu'à l'exception du coût du véhicule, l'ensemble des autres charges supportées par l'entreprise d'un louageur sont identiques (*Voir Annexe 2*).

Deuxième constatation : L'intensité d'utilisation des véhicules est très différente d'une entreprise à l'autre et d'une activité à l'autre.

A titre d'illustration, nous présentons ci-dessous 2 exemples de cas rencontrés pour des sous-traitants ne travaillant que pour le compte d'un seul donneur d'ordres.

Transport à la demande : 100.000 à 110.000 km par an.

Transports de livraison : 20.000 à 30.000 km par an.

Chiffre d'affaires réalisé :

D'après nos constatations, les sous-traitants permanents réalisent des chiffres d'affaires compris dans une fourchette de 18.000 à 25.000 francs par mois, ce qui équivaut à un chiffre d'affaires annuel de 198.000 francs à 275.000 francs.

Pour ce qui concerne les sous-traitants occasionnels, leur chiffre d'affaires est extrêmement variable et dépend en partie de leur nombre de jours travaillés dans l'année. On peut raisonnablement estimer, pour ceux qui arrivent à joindre les deux bouts, leur CA à 20% en dessous de celui des affrétés permanents, ce qui donne un CA qui varie de 15.000 à 20.000 francs par mois (165.000 à 220.000 francs par an).

L'étude de rentabilité présentée en annexe fait ressortir, en fonction des hypothèses retenues, des rémunérations nettes allant de 6.320 francs à 9.180 francs par mois. Elle corrobore tout à fait les informations que nous avons recueillies tout au long de notre enquête, à savoir que la rémunération qu'un sous-traitant retire de son travail est voisine de celle d'un conducteur salarié. Bien entendu, ramenée à l'heure de travail, la rémunération du sous-traitant est alors inférieure à celle du conducteur salarié. Et ce dernier ne supporte pas le risque de l'entreprise !

Nous avons interrogé le Centre de Gestion Agréé Transport (CEGAT). Il nous a répondu ne plus avoir parmi ses adhérents de louageurs, les deux derniers d'entre eux ayant quitté le Centre pour cause de cessation volontaire d'activité à la suite de résultats financiers insuffisants pour vivre ...

## **2.5.10. LES PROBLEMES**

- Du fait de la dépendance économique :

Les sous-traitants permanents restent soumis aux aléas de niveau d'activité de leurs donneurs d'ordres : ainsi dernièrement, les événements liés à la crise du Golfe, ont conduit certains commissionnaires en transports à renoncer à faire travailler certains de leurs louageurs pendant quelques jours aux mois de février et mars. Dans leurs comptes de fin d'année, cette sous-activité de quelques jours se fera lourdement sentir.

Cette dépendance économique a pour corollaire une perte de liberté de manoeuvre. Les entreprises sous-traitantes se trouvent dans l'obligation d'accepter les sujétions imposées par les donneurs d'ordre.

En voici quelques-unes :

- Décoration d'un ou plusieurs véhicules du sous-traitant aux couleurs de l'entreprise de son donneur d'ordres.

- Disponibilité immédiate même sans créneau horaire défini à l'avance. Le sous-traitant n'est pas maître de ses horaires de travail.

- Rémunération fixée, dans certains cas , par rapport au prix de vente que le donneur d'ordres aura lui-même négocié avec son client.

- Du fait de la fragilité économique :

Les entreprises des sous-traitance sont pour la plupart extrêmement fragiles. Leur propre santé financière dépend de celle de leur donneur d'ordres. Le dépôt de bilan de ce dernier entraîne le leur; ce n'est malheureusement pas un cas d'école . La pérennité de ces entreprises n'est pas assurée parcequ'elles dépendent trop d'un homme et ont une rentabilité médiocre.

- Du fait des délais de paiement :

Les délais de règlement pratiqués par les commissionnaires de transports, plus particulièrement ceux qui font travailler des sous-traitants occasionnels, sont très longs, atteignant couramment 90 jours et créent une gêne dans la gestion du sous-traitant.

- Du fait du travail difficile :

Le travail demandé aux sous-traitants est souvent difficile, pénible, hors normes du travail salarié ; conséquence : le chef d'entreprise doit renoncer au bout de quelques années à son métier de transporteur qu'il ne peut plus physiquement assurer et est remplacé par plus jeune que lui.

Par exemple , les entreprises de transports urgents à la demande feront appel à un louageur pour réaliser un transport de nuit de dernière minute.

Le sous-traitant c'est celui à qui l'on réserve les longs déplacements qui perturbent la vie familiale, le travail de nuit, et le travail sans horaires fixes.

- Du fait d'une couverture sociale réduite :

La plupart des entreprises de sous-traitance sont constituées sous la forme individuelle et donc tous les chefs de petites entreprises de sous-traitance ne bénéficient que d'une d'une couverture sociale minimale, sans droit aux indemnités de l'ASSEDIC en cas de cessation d'activité.

- Du fait d'un manque de savoir-faire en matière de gestion :

La plupart des dirigeants d'entreprises de transports de sous-traitance manquent de connaissances en matière de gestion. Ils commettent des erreurs dans la conduite de leur affaire. Notamment, dans leurs calculs économiques, ils oublient fréquemment de tenir compte des nécessités de renouvellement de leur outil de travail et de provisionner certaines dépenses dont le paiement est décalé dans le temps (par exemple : régularisation des charges sociales d'après leur résultat fiscal deux ans après le début de leur activité; le montant d'une telle régularisation peut atteindre 30.000 francs).



- Du fait d'absence de garanties de la part des donneurs d'ordre :

L'absence de contrat écrit entre donneurs d'ordres et sous-traitants créent pour ces derniers une insécurité juridique d'autant plus grande qu'ils sont ignorants de la législation.(certains, possédant un code APE de loueur, pensent ne pas être responsables des pertes de marchandises).

C'est cet ensemble de problèmes que nous venons d'évoquer qui permet de comprendre les raisons d'échecs et de turn-over élevé que connaît cette profession. Oui, les raisons financières expliquent en partie ce phénomène de turn-over ; non, dans de nombreux cas, elles ne sont pas déterminantes.

#### **2.5.11. PERSPECTIVES DE LA SOUS-TRAITANCE**

Le transport de marchandises est de plus en plus organisé par des commissionnaires en transports qui font appel à des transporteurs pour la réalisation physique de l'opération de transport.

Dans un schéma d'organisation comme celui-là, aujourd'hui comme demain, les sous-traitants permanents ou occasionnels trouveront leur place. D'ailleurs, le flot des postulants aux métiers de la sous-traitance transport ne diminuera qu'avec une baisse sensible du nombre de demandeurs d'emplois de notre pays.

**ANNEXES**

**ANNEXE 1**

**Coût de revient d'un véhicule type de transport léger**

## ANNEXE 1

### CALCUL DE COUT DE REVIENT POUR UN VEHICULE DE 1.800 KG DE CHARGE UTILE (3,5 tonnes de P.T.A.C.)

Prix d'acquisition : 120.000 francs  
Consommation moyenne : 14 litres au 100 km  
Amortissement annuel : 10.000 francs (dépréciation liée au temps)  
0,30 francs /km (dépréciation liée à l'utilisation)

Coût des ressources financières : 12 %

Hypothèse de renouvellement du véhicule : lorsque la valeur résiduelle atteint 20.000 francs.

Carburant (gazole) : 3,20 francs le litre (hors TVA récupérable)

Puissance fiscale : 8 CV

	Terme fixe	Terme kilométrique
Amortissement (1)	10.000	0,30
Financement (2)	8.400	
Assurance (3)	4.000	
Vignette (4)	900	
Entretien (5)		0,20
Carburant (6)		0,45
Frais divers (7)	2.000	
	-----	-----
Total	25.300	0,95

Coût de revient du véhicule pour :

- 30.000 km/an = 53.800 francs (1,79 francs/km)

- 100.000 km/an = 120.300 francs (1,20 francs/km)

(1) La charge d'amortissement à incorporer dans le coût de revient du véhicule sur l'ensemble de sa période de détention est égale à son prix d'acquisition diminué de sa valeur de revente, soit :  $120.000 - 20.000 = 100.000$  francs; la charge annuelle d'amortissement dépend de l'intensité d'utilisation du véhicule : dans des conditions d'entretien et de conduite similaires, un véhicule qui parcourt 100.000 km par an se déprécie plus rapidement que le même véhicule qui n'en parcourt que 15.000. C'est pourquoi, nous avons fait apparaître un coût fixe et un coût variable d'amortissement.

Une dépréciation de valeur liée au temps de 10.000 francs par an signifie que le véhicule perd 8,33% de sa valeur chaque année pour cause d'obsolescence et de vieillissement naturel. ( $10.000/120.000 = 8,33\%$ )

Une dépréciation de valeur liée à l'utilisation de 0,30 francs par km parcouru signifie qu'au moment de son acquisition, le potentiel du véhicule est de 400.000 kilomètres ( $120.000 / 0,30 = 400.000$ )

Selon cette règle d'amortissement, le véhicule qui parcourt 66.667 km par an perd la moitié de sa valeur en 2 années. Celui qui ne parcourt que 16.667 km par an perd la moitié de sa valeur en 4 années. La durée de vie du premier véhicule sera de 4 années alors que celle du second atteindra le double mais pour deux fois moins de kilomètres parcourus. (respectivement 226.667 et 133.336 km)

(2) Le coût du financement est fonction d'une part du montant à financer et d'autre part du taux de financement.

Dans l'hypothèse d'une dépréciation économique régulière du véhicule au cours du temps, le montant à financer est égal à la moyenne arithmétique entre son prix d'acquisition et sa valeur résiduelle.

Le taux de financement dépend de l'origine et de la répartition des ressources financières utilisées: fonds propres et fonds d'emprunts. Nous suggérons de retenir le taux de 12% l'an qui correspond aux conditions actuelles de taux moyens pratiqués par les organismes financiers.

$$\frac{(120.000 \text{ francs} + 20.000 \text{ francs})}{2} \times 12 \% = 8.400 \text{ francs}$$

(3) Risque couvert : responsabilité civile circulation. Bonus 20%.

Pour le même risque, le montant des primes varie de 1 à 3 selon la compagnie retenue.

(4) Vignette des véhicules utilitaires, camions et camionnettes non soumis à la taxe à l'essieu.

Les tarifs moyens observés sur la France entière sont, pour les véhicules de moins de 5 ans d'âge, d'environ :

230 francs pour les véhicules de 1 à 4 CV

440 francs pour les véhicules de 5 à 7 CV

1.050 francs pour les véhicules de 8 à 9 CV

1.250 francs pour les véhicules de 10 et 11 CV

2.200 francs pour les véhicules de 12 à 16 CV

3.300 francs pour les véhicules de 17 CV et plus

Calcul du coût de la vignette :

$$\frac{(1.050 \text{ francs} \times 5 \text{ ans}) + (1.050 \text{ francs} / 2 * 3 \text{ ans})}{8} = 853 \text{ francs arrondi à } 900 \text{ francs}$$

(5) Estimation de la charge moyenne d'entretien et de réparation du véhicule sur l'ensemble de sa période d'utilisation. Cette charge dépend du soin apporté par le conducteur à son véhicule, de la souplesse de la conduite, et de différents aléas par définition impondérables : casse moteur brutale, accident, etc.

Pour un véhicule acheté d'occasion, le poste entretien et réparation sera plus important mais compensé, en totalité ou en partie, par un moindre coût d'amortissement et de financement du véhicule .

Une dépense de 0,20 francs au km correspond à un budget d'entretien et réparations de 6.000 francs pour un véhicule qui réalise 30.000 km par an et 20.000 francs pour celui qui parcourt 100.000 km.

(6) La charge de carburant est variable en fonction principalement du kilométrage parcouru par le véhicule. Elle dépend aussi de la souplesse et de la vitesse de conduite , des parcours réalisés (zone urbaine, grande route, etc), du poids du chargement, de la qualité des réglages du moteur.

Dans ces conditions, deux véhicules de type identique peuvent avoir des consommations de carburant éloignées de plus de 30%.

Pour obtenir le coût du carburant au kilomètre, il convient de multiplier la consommation du véhicule au 100 km par le coût d'achat moyen du carburant(hors T.V.A. récupérable) et de diviser le résultat par 100.

$$\frac{14 \text{ litres} \times 3,20 \text{ francs}}{100} = 0,45 \text{ francs}$$

N.B : les transporteurs peuvent imputer sur le montant de la T.V.A. facturée à leurs clients et qui est à reverser au Trésor Public, 95% de la T.V.A. acquittée lors de leurs achats.

(7) Ces frais recouvrent éventuellement les péages et frais de parking laissés à la charge de l'entreprise, les frais de route.

Ils sont de par leur nature extrêmement variable d'une entreprise à l'autre.

**CALCUL DE COUT DE REVIENT**  
**POUR UN VEHICULE DE 600 KG DE CHARGE UTILE**  
(1,4 tonnes de P.T.A.C.)

Prix d'acquisition (HT) : 78.000 francs

Consommation moyenne : 8 litres au 100 km

Amortissement annuel : 7.000 francs (dépréciation liée au temps)

0,20 francs/km (dépréciation liée à l'utilisation)

Coût des ressources financières : 12 %

Hypothèse de renouvellement du véhicule : lorsque la valeur résiduelle atteint 8.000 francs.

Carburant (gazole) : 3,20 francs le litre (hors TVA récupérable)

	Terme fixe	Terme kilométrique
Amortissement	7.000	0,20
Financement	5.160	
Assurance	3.100	
Vignette	340	
Entretien		0,12
Carburant		0,26
Frais divers	2.000	
	-----	-----
Total	17.600	0,58

Coût de revient pour :

- 30.000 km/an = 35.000 francs (1,17 francs/km)

- 100.000 km/an = 75.600 francs (0,76 francs/km)

**ANNEXE 2**

**Compte d'exploitation d'un louageur**



## ANNEXE 2

### COMPTE D'EXPLOITATION D'UN LOUGEUR

Hypothèse 1 : 3.000 km/mois soit 33.000 kms annuels

Véhicule : 1.800 kg de C.U

C.A.: 15.000 et 18.000 francs/mois

Chiffre d'affaires	(1)	165.000 francs	198.000 francs
Charges :			
Véhicule	(2)	56.650 francs	56.650 francs
Frais divers de gestion	(3)	6.000 francs	6.000 francs
Charges sociales (35% du bénéf)	(4)	26.540 francs	35.090 francs
		-----	-----
BENEFICE annuel		75.810 francs	100.260 francs
soit par mois	(5)	6.320 francs	8.355 francs

(1) Le chiffre d'affaires annuel représente 11 fois le chiffre d'affaires mensuel. Le louageur a donc un mois d'inactivité par an pour raisons de congés, maladies et absences diverses, et sous-activité qui représente une inactivité forcée.

(2) Les charges de véhicule sont calculées en application de la formule du coût kilométrique:

Terme fixe :	=	25.300 francs
Terme variable : 0,95 francs x 33.000 km	=	31.350 francs
Total coût	=	56.650 francs

(3) Les frais divers de gestion correspondent aux frais administratifs du louageur (achats de fournitures de bureau, affranchissements et frais de téléphone, frais de tenue de comptabilité), à ses frais financiers sur découvert bancaire et à ses frais exceptionnels (amendes pour infraction au code de la route)

(4) Il s'agit des cotisations sociales obligatoires des travailleurs indépendants d'après les taux en vigueur en 1990.

Allocations familiales	:	7,5 %
Assurance maladie-maternité	:	11,95 %
Assurance vieillesse	:	15,80 %
		-----
Total		35,25 %

L'assiette sur laquelle s'applique ce taux de 35 % sont les revenus professionnels retenus pour l'assiette de l'impôt sur le revenu, c'est à dire le bénéfice de l'exercice.

$$75.810 \times 35 \% = 26.533 \text{ francs arrondi à } 26.540 \text{ francs}$$

Hypothèse 2 : 9.000 km/mois soit 100.000 kms annuels

Véhicule : 1.800 kg de C.U

C.A. : 21.000 et 25.000 francs/mois

Chiffre d'affaires	231.000 francs	275.000 francs
Charges :		
Véhicule	120.300 francs	120.300 francs
Frais divers de gestion	6.000 francs	6.000 francs
Charges sociales	27.150 francs	38.550 francs
	-----	-----
BENEFICE annuel	77.550 francs	110.150 francs
soit par mois	6.460 francs	9.180 francs

Hypothèse 3 : 3.000 km/mois soit 33.000 kms annuels

Véhicule : 600 kg de C.U

C.A. : 14.000 et 16.000 francs/mois

Chiffre d'affaires	154.000 francs	176.000 francs
Charges :		
Véhicule	36.740 francs	36.740 francs
Frais divers de gestion	6.000 francs	6.000 francs
Charges sociales (35% du bénéf)	28.845 francs	34.550 francs
	-----	-----
BENEFICE annuel	82.415 francs	98.710 francs
soit par mois	6.870 francs	8.230 francs

Hypothèse 4 : 9.000 km/mois soit 100.000 kms annuels

Véhicule : 600 kg de C.U

C.A. : 17.000 et 20.000 francs/mois

Chiffre d'affaires	187.000 francs	220.000 francs
Charges :		
Véhicule	75.600 francs	75.600 francs
Frais divers de gestion	6.000 francs	6.000 francs
Charges sociales	27.330 francs	35.880 francs
	-----	-----
BENEFICE annuel	78.070 francs	102.520 francs
soit par mois	6.500 francs	8.540 francs

**ANNEXE 3**

**Nombre d'entreprises de transports légers  
et activités exercées**

## ANNEXE 3

### NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORTS LEGERS ET ACTIVITES EXERCEES (Estimation)

	Total entreprises présentes sur le marché	Activité principale
<b>Transports à la demande</b>		
- Transports de courses	900	850
- Autres transports à la demande urgents	10	10
- Transports à la demande non urgents	1.000	800
<b>Transports réguliers de tournées et navettes</b>	600	60
<b>Transports de déménagements</b>	100	80
<b>Sous-traitance</b>		
- Pour le compte de messagers	5.000	4.300
- Pour le compte de transporteurs légers	800	600
	-----	-----
	8.410	6.700

Les chiffres de la première colonne sont supérieurs à ceux de la seconde du fait des entreprises de transports légers ayant plusieurs activités ressortant des transports légers.

**ANNEXE 4**

**Causes du développement des transports légers**

## **ANNEXE 4**

### **CAUSES DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS LEGERS**

#### **AVANTAGES INTRINSEQUES DES TRANSPORTS LEGERS**

Souplesse

Rapidité

Personnalisation de la prestation.

#### **EVOLUTION ECONOMIQUE DE NOS SOCIETES POST-INDUSTRIELLES**

Donne naissance à de nouvelles activités(vente par correspondance).

Favorise les échanges rapides de flux de marchandises, d'objets ou de plis.

#### **CHANGEMENTS DE PRATIQUES DANS LA GESTION DES ENTREPRISES**

Recours de plus en plus fréquents à des prestataires extérieurs pour toutes les tâches hors de leur champ de compétence.

Multiplication du nombre des réapprovisionnements pour limiter le niveau des stocks.

#### **DYNAMIQUE PROPRE A UN MARCHE EN EXPANSION**

L'offre crée la demande et vice-versa.

#### **CONTRAINTES REGLEMENTAIRES EN MATIERE DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT**

Qui favorisent les petits véhicules au détriment des plus grands.

#### **L'EXCELLENTE ADEQUATION ENTRE LE TRANSPORT LEGER ET LE VEHICULE LEGER**

Pas besoin de permis poids lourd.

Véhicule maniable, rapide, peu coûteux à l'achat et à l'usage, peu contrôlé, assimilé sur le plan réglementaire à un véhicule de tourisme.

**ANNEXE 5**

**Traits sociaux rencontrés  
dans les métiers de transports légers**



## ANNEXE 5

### TRAITS SOCIAUX

#### RENCONTRES DANS LES METIERS DE TRANSPORTS LEGERS

(Synthèse des situations les plus fréquentes)

#### TRANSPORTS A LA DEMANDE ET REGULIERS ET DEMENAGEMENTS

Statut du personnel	:	Entreprises de courses : grande majorité de salariés. Les autres activités font appel à de nombreux louageurs.
Personnel employé	:	Jeune avec faible qualification (25 à 40 ans)
Rémunération du personnel	:	Faible dans l'ensemble de la profession avec salaire en partie lié à la productivité.
Rotation du personnel	:	Rapide au niveau des nouveaux embauchés. Faible au niveau des salariés ayant de l'expérience.
Conditions de travail	:	Dures et dangereuses dans les entreprises de courses à 2 roues. Généralement plus pénibles pour les louageurs que pour les salariés dans les autres entreprises.
Propriété du véhicule	:	2 roues : salarié. 4 roues : entreprise ou parfois sous-traitant.
Recours à la sous-traitance	:	Non quand transport au moyen de 2 roues. Oui quand transport au moyen de 4 roues. De plus la totalité de l'opération de transport est sous-traitée.

#### SOUS-TRAITANCE

Type d'entreprise	:	Individuel.
Nombre de salarié	:	Néant.
Chiffre d'affaires réalisé	:	Moins de 200.000 francs.
Bénéfice	:	Faible, compris entre 5.000 et 7.500 francs par mois.
Véhicule	:	Fourgon de 1.800 kg de C.U. vieillissant.
Conditions de travail	:	Toujours difficiles
Perspectives d'avenir des sous-traitants	:	Abandon du métier après quelques mois ou quelques années

## **ANNEXE 6**

### **Tableau de synthèse des formes juridiques des entreprises de transports légers**

## ANNEXE 6

### STATUTS JURIDIQUES

(Estimation)

	TOTAL	E. I. (1)	SOCIETES
<b>TRANSPORTS A LA DEMANDE</b>			
Transports de courses :	850	550	300
Autres transports à la demande urgents :	10	-	10
Transports à la demande non urgents :	800	560	240
<b>TRANSPORTS REGULIERS DE TOURNEES ET NAVETTES</b> :	60	30	30
<b>TRANSPORTS DE DEMENAGEMENTS</b> :	80	60	20
<b>SOUS-TRAITANCE</b>			
- Pour le compte de messagers :	4.300	3.800	500
Pour le compte de transporteurs légers :	600	500	100
	-----	-----	-----
	6.700	5.500	1.200

(1) Entreprises individuelles

**ANNEXE 7**

**Points de repère financiers et d'activité**

## ANNEXE 7

### POINTS DE REPERE FINANCIERS ET D'ACTIVITE

#### Kilométrages effectués par :

- 2 roues : 30.000
- 4 roues : 20.000 à 100.000 km

#### Courses Paris et Région Parisienne.

#### Exemples de prix de facturation :

- Courses 2 roues (entreprise basée à Paris)

#### Tarifs Bons HT

- Prix à l'unité : 52,00 francs
- Prix à l'unité par carnet de 150 : 38,00 francs

#### Nombre de bons

- Course Paris / Paris : 1 bon
- Course Paris / Banlieue : entre 3 et 12 bons

#### Exemples :

- 3 bons pour Aubervilliers, Bagneux
- 5 bons pour Rungis
- 6 bons pour Chatou
- 12 bons pour Roissy-Charles de Gaulle

- Course Banlieue / Banlieue : Cumul des bons

- de 1 à 5 bons : moins 1 bon
- de 6 à 10 bons : moins 2 bons
- de 11 à 20 bons : moins 3 bons

- Courses 4 roues

Pour 250kg ou 1,5 m3

Enlèvement / Livraison	75	92	93	94	91	95	78	77
75	180	255	255	310	310	310	310	310
92	255	255	300	300	340	340	340	340
93	255	300	255	300	340	340	340	340
94	255	300	255	310	340	340	340	340
91	310	340	340	310	310	395	395	395
95	310	340	340	340	395	310	395	395
78	310	340	340	340	395	395	310	395
77	310	340	340	395	395	395	395	395

Pour 1800 kg ou 9 m3

Enlèvement / Livraison	75	92	93	94	91	95	78	77
75	240	310	310	310	340	340	340	340
92	305	305	370	370	395	395	395	395
93	305	370	310	370	395	395	395	395
94	305	370	370	305	340	395	395	395
91	340	395	395	340	340	460	460	460
95	340	395	395	395	460	340	460	460
78	340	395	395	395	460	460	340	460
77	340	395	395	395	460	460	460	460

- Transport urgent à la demande : France / Europe

Extrait du tarif général d'une entreprise située en Province.

VL Type Break ou C15	(350 kg - 1,8 m3)	:	2,60 francs/km
VL Fourgon	(1800 kg - 12 m3)	:	3,25 francs/km
VL Caisse	(1800 kg - 20 m3)	:	3,40 francs/km

Extrait du tarif général d'une entreprise située à Paris (Francs)

	Break	Fourgon 1800 kg
Paris - Lyon	3 010	3 510
Paris - Nancy	2 000	2 340
Paris - Marseille	5 080	5 920

- Transport régulier (Francs)

C.U. véhicule		Kilomètre Province					
		<200	201	301	501	601	>800
			à 300	à 500	à 600	à 800	
0 T 400	2,57	2,48	2,33	2,25	2,08	2,48	
0 T 600	3,06	2,98	2,82	2,72	2,59	2,48	
1 T 500	3,46	3,36	3,20	3,06	2,84	2,73	
1 T 800	3,52	3,43	3,23	3,12	2,90	2,79	

- Salaires bruts : Ordres de grandeur

Coursiers 2 roues : 5 000 à 15 000 francs

Conducteurs 4 roues : 6 000 à 11 000 francs

- Revenus :

Louageurs : 5 000 à 10 000 francs

Chef d'une entreprise d'une entreprise sans salarié : idem louageur.

- Chiffre d'affaires annuel (par véhicule)

2 roues (courses) : 120 000 à 200 000 francs

4 roues (courses) : 187 à 275 000 francs

Transport à la demande : 165 000 à 300 000 francs

Tournées : 165 000 à 300 000 francs

**ANNEXE 8**

**Etude OEST**



OEST - Document de travail

9 Novembre 1990

## Les entreprises de transports légers

Éléments statistiques à partir de  
l'enquête annuelle d'entreprise

Myriam Sappey

## Présentation et précisions

Les statistiques présentées dans les tableaux ci-après concernent les entreprises de transport qui exploitent des véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) à l'exclusion de tout autre véhicule de PTAC supérieur. Ces entreprises ne sont pas soumises à l'inscription au registre des transporteurs ou au registre des loueurs et ne font pas l'objet d'un recensement spécifique.

Ces statistiques sont élaborées à partir de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) qui sonde les entreprises de transport déclarées comme telles dans le répertoire Sirene de l'Insee.

Dans cette enquête figure une question sur le parc utilisé par l'entreprise au 31 décembre de l'année d'enquête avec en particulier le nombre de véhicules "camionnettes et camions n'excédant pas 3,5 tonnes de PTAC" total à la disposition de l'entreprise et ceux pris en location.

Le champ étudié concerne les transports de marchandise en zone longue et en zone courte, le déménagement, la location de véhicules industriels et les auxiliaires de transport dans la collecte de fret terrestre et les entreprises utilisant uniquement des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids total maximal.

L'EAE transport ne contient que des entreprises déclarant une activité transport. Les résultats ci-après sous-estiment donc probablement le nombre des entreprises de transports légers puisque celles-ci, n'étant pas soumises à la réglementation d'accès à la profession de transporteur, peuvent se déclarer comme entreprises de service.

Toutefois, il faut noter que ces entreprises se considèrent bien comme transporteurs et ont donc intérêt de s'inscrire comme tels. On peut donc penser avoir une assez bonne vision du secteur à partir des données de l'EAE.

## Résultats

En 1988, on trouve environ 5500 entreprises de transports légers soit 16% de l'ensemble des entreprises recensées dans l'EAE transport. Ces entreprises emploient 15 000 personnes dont 1/3 de personnels non salariés.

Tableau 1 : Les entreprises de transport léger (Source : EAE 1988).

Activité principale	Transport léger 1988	Transport léger/EAE total 1988
TRM zone longue	267	3%
TRM zone courte	4 457	23%
Déménagement	133	10%
Location de véhicules industriels	601	22%
Collecte de fret terrestre	99	8%
Total	5 557	16%

On trouve un nombre important d'entreprises. Le transport léger représente 23% des entreprises de transport de zone courte et 10 % des déménageurs. Il s'agit principalement de petites entreprises (de 0 à 5 salariés) dont l'activité principale est du transport de marchandises en zone courte.

Les tableaux ci-après présentent le nombre de ces entreprises en fonction de leur activité principale et de leur classe d'effectif ainsi que les effectifs, le parc, le montant des investissements, le chiffre d'affaires et sa décomposition par activité.

Il s'agit exclusivement des entreprises qui n'utilisent que des véhicules de moins de 3.5 tonnes de PTAC.

## Les entreprises de transport léger (n'utilisant que des véhicules de moins de 3,5 T de PTAC)

Source ; EAE 1988

## TRM Zone Longue

Classe d'effectif	Nombre d'entreprises		Effectif total		Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net		Investissement		Parc utilisé
	en nbre	en %	en nbre	en %	salarié	non salarié	millions de F.	en %	millions F.	en %	
de 0 à 5	227	85%	341	44%	115	226	70	27%	6	22%	339
de 6 à 9	16	6%	114	15%	104	10	58	23%	8	33%	59
de 10 à 99	24	9%	318	41%	298	20	129	50%	12	45%	42
Total	267	100%	773	100%	517	256	257	100%	25	100%	440

## TRM Zone Courte

Classe d'effectif	Nombre d'entreprises		Effectif total		Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net		Investissement		Parc utilisé
	en nbre	en %	en nbre	en %	salarié	non salarié	millions de F.	en %	millions F.	en %	
de 0 à 5	4 127	93%	5 935	54%	1 784	4 151	1 184	42%	181	78%	5 599
de 6 à 9	184	4%	1 254	11%	1 179	75	304	11%	8	4%	862
de 10 à 19	81	2%	1 019	9%	944	75	288	10%	7	3%	505
de 20 à 49	53	1%	1 791	16%	1 788	3	534	19%	11	5%	526
de 50 à 99	8	0%	564	5%	564	0	222	8%	6	3%	84
de 100 à 199	4	0%	519	5%	519	0	288	10%	19	8%	116
Total	4 457	100%	11 082	100%	6 778	4 304	2 819	100%	233	100%	7 692

## Déménagement

Classe d'effectif	Nombre d'entreprises		Effectif total		Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net		Investissement		Parc utilisé
	en nbre	en %	en nbre	en %	salarié	non salarié	millions de F.	en %	millions F.	en %	
de 0 à 5	109	82%	286	38%	155	131	47	21%	3	50%	167
de 6 à 9	6	5%	49	7%	48	1	16	7%	1	12%	19
de 10 à 19	7	5%	94	13%	94	0	56	25%	2	24%	24
de 20 à 99	11	8%	316	42%	316	0	103	46%	1	14%	40
Total	133	100%	745	100%	613	132	222	100%	7	100%	250

## Location de véhicules Industriels

Classe d'effectif	Nombre d'entreprises		Effectif total		Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires nets		Investissement		Parc utilisé
	en nbre	en %	en nbre	en %	salarié	non salarié	millions de F.	en %	millions F.	en %	
de 0 à 5	564	94%	776	67%	249	527	182	46%	19	19%	898
de 6 à 9	25	4%	152	13%	131	21	60	15%	40	39%	1 100
de 10 à 19	7	1%	84	7%	77	7	85	22%	24	23%	1 051
de 20 à 49	5	1%	140	12%	140	0	67	17%	19	18%	649
Total	601	100%	1 152	100%	597	555	394	100%	101	100%	3 698

## Collecte de fret terrestre

Classe d'effectif	Nombre d'entreprises		Effectif total		Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires nets		Investissement		Parc utilisé
	en nbre	en %	en nbre	en %	salarié	non salarié	millions de F.	en %	millions F.	en %	
de 0 à 5	32	32%	98	5%	90	8	142	11%	1	3%	39
de 6 à 9	20	20%	148	7%	147	1	136	11%	1	3%	62
de 10 à 19	19	19%	257	12%	257	0	232	18%	2	4%	49
de 20 à 49	20	20%	654	30%	654	0	317	25%	14	34%	66
plus de 50	8	8%	998	46%	998	0	451	35%	23	55%	99
Total	99	100%	2 155	100%	2 146	9	1 278	100%	42	100%	315

## Total Entreprises Véhicules légers

Classe d'effectif	Nombre d'entreprises		Effectif total		Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires nets		Investissement		Parc utilisé
	en nbre	en %	en nbre	en %	salarié	non salarié	millions de F.	en %	millions F.	en %	
de 0 à 5	5 059	91%	7 436	47%	2 393	5 043	1 625	33%	211	52%	7 042
de 6 à 9	251	5%	1 717	11%	1 609	108	574	12%	59	14%	2 102
de 10 à 19	137	2%	1 693	11%	1 591	102	748	15%	42	10%	1 670
de 20 à 49	88	2%	2 819	18%	2 816	3	1 006	20%	45	11%	1 273
de 50 à 99	12	0%	834	5%	834	0	312	6%	12	3%	98
de 100 à 199	10	0%	1 408	9%	1 408	0	705	14%	40	10%	210
Total	5 557	100%	15 907	100%	10 651	5 256	4 971	100%	408	100%	12 395

## Les entreprises de transport léger : répartition du chiffre d'affaires par activité en % du CA total

Source : EAE 1988

## TRM Zone Longue

Classe d'effectif	Entreprises en nbre	C.A. total millions de F.	dont :			Commissioinaire
			TRM ZL	Messagerie	TRM ZC	
de 0 à 5	227	70	86%	0%	0%	3%
de 6 à 9	16	58	75%	24%	0%	0%
de 10 à 99	24	129	83%	0%	11%	6%
Total	267	257	82%	5%	5%	4%

✱

## TRM Zone Courte

Classe d'effectif	Entreprises en nbre	C.A. total millions de F.	dont :			Messagerie
			TRM ZC	Tr. Presse	TRM ZL	
de 0 à 5	4 127	1 184	90%	7%	1%	0%
de 6 à 9	184	304	80%	11%	0%	0%
de 10 à 19	81	288	89%	8%	1%	0%
de 20 à 49	53	534	74%	23%	1%	1%
de 50 à 99	8	222	96%	4%	0%	0%
de 100 à 199	4	288	100%	0%	0%	0%
Total	4 457	2 819	87%	10%	1%	0%

✱ comment ont été distinguées les  
Sactivités

## Déménagement

Classe d'effectif	Entreprises en nbre	C.A. total millions de F.	dont :		
			Déménagement	TRM ZC	TRM ZL
de 0 à 5	109	47	90%	6%	0%
de 6 à 9	6	16	89%	2%	1%
de 10 à 19	7	56	99%	0%	1%
de 20 à 99	11	103	91%	0%	0%
Total	133	222	93%	1%	0%

✱

## Location de véhicules Industriels

Classe d'effectif	Entreprises en nbre	C.A. total millions de F.	dont :
			Location
de 0 à 5	564	182	98%
de 6 à 9	25	60	100%
de 10 à 19	7	85	77%
de 20 à 49	5	67	98%
Total	601	394	94%

## Collecte de fret terrestre

Classe d'effectif	Entreprises en nbre	C.A. total millions de F.	Commissionnaire en douane	Affruteur roulier	Messagerie	Dépositaire	Groupeur
de 0 à 5	32	142	24%	56%	1%	0%	4%
de 6 à 9	20	136	39%	44%	6%	0%	0%
de 10 à 19	19	232	60%	13%	7%	0%	0%
de 20 à 49	20	317	82%	8%	5%	0%	2%
plus de 50	8	451	25%	0%	25%	18%	12%
Total	99	1 278	47%	15%	12%	6%	5%

## Total Entreprises Véhicules Légers

\* qui // avec les APE

Classe d'effectif	Entreprises en nbre	C.A. total millions de F.	TRM zone courte	Commissionnaire en douane	Location	Groupeur	TRM zone longue	Déménagement	Affruteur roulier	Messagerie
de 0 à 5	5 059	1 625	66%	2%	11%	5%	4%	3%	5%	0%
de 6 à 9	251	574	43%	9%	12%	6%	8%	3%	11%	4%
de 10 à 19	137	748	36%		9%	3%	10%	7%		
de 20 à 49	88	1 006	40%	26%	7%	12%		8%	3%	2%
de 50 à 99	12	312	68%	7%		5%	11%	4%		
de 100 à 199	10	705	41%	14%						6%
Total	5 557	4 971	50%	12%	8%	6%	5%	4%	4%	4%

## Les entreprises de transport léger : comparaison avec l'ensemble de l'EAE

Source : EAE 88

## TRM Zone Longue

Classe d'effectif	Entreprises	Effectif total	Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net	Investissement
	en nbre	en nbre	salaré	non salaré	millions de F.	millions F.
de 0 à 5	3%	3%	2%	4%	1%	1%
de 6 à 9	1%	1%	1%	1%	1%	2%
de 10 à 99	1%	1%	1%	3%	0%	0%
Total	3%	1%	1%	3%	0%	1%

## TRM Zone Courte

Classe d'effectif	Entreprises	Effectif total	Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net	Investissement
	en nbre	en nbre	salaré	non salaré	millions de F.	millions F.
de 0 à 5	27%	21%	13%	28%	13%	17%
de 6 à 9	8%	8%	9%	4%	6%	2%
de 10 à 19	7%	6%	6%	12%	4%	1%
de 20 à 49	7%	8%	8%	2%	5%	1%
de 50 à 99	7%	7%	7%	0%	6%	2%
de 100 à 199	8%	8%	8%	0%	10%	6%
Total	23%	11%	8%	25%	7%	6%

## Déménagement

Classe d'effectif	Entreprises	Effectif total	Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net	Investissement
	en nbre	en nbre	salaré	non salaré	millions de F.	millions F.
de 0 à 5	15%	13%	10%	20%	11%	15%
de 6 à 9	2%	2%	2%	1%	3%	3%
de 10 à 19	3%	3%	3%	0%	6%	3%
de 20 à 99	9%	8%	8%	0%	8%	2%
Total	10%	6%	6%	13%	7%	4%



## Location de véhicules industriels

Classe d'effectif	Entreprises	Effectif total	Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net	Investissement
	en nbre	en nbre	salaré	non salaré	millions de F.	millions F.
de 0 à 5	29%	22%	14%	29%	14%	11%
de 6 à 9	8%	7%	6%	20%	6%	18%
de 10 à 19	4%	3%	3%	8%	5%	3%
de 20 à 49	3%	3%	3%	0%	3%	3%
Total	22%	5%	3%	28%	3%	4%

## Collecte de fret terrestre

Classe d'effectif	Entreprises	Effectif total	Répartition des effectifs		Chiffres d'affaires net	Investissement
	en nbre	en nbre	salaré	non salaré	millions de F.	millions F.
de 0 à 5	8%	10%	10%	6%	7%	10%
de 6 à 9	9%	9%	9%	4%	6%	3%
de 10 à 19	9%	9%	9%	0%	8%	2%
de 20 à 49	8%	9%	9%	0%	5%	6%
plus de 50	4%	2%	2%	0%	1%	2%
Total	8%	3%	3%	4%	2%	2%

## Total Entreprises Véhicules légers

Classe d'effectif	Entreprises	Effectif total	5%		Chiffres d'affaires net	Investissement
	en nbre	en nbre	salaré	non salaré	millions de F.	millions F.
de 0 à 5	20%	16%	10%	22%	9%	12%
de 6 à 9	6%	5%	5%	3%	4%	4%
de 10 à 19	5%	4%	4%	8%	4%	2%
de 20 à 49	4%	4%	4%	1%	3%	2%
de 50 à 99	3%	3%	3%	0%	2%	1%
de 100 à 199	5%	5%	5%	0%	5%	4%
Total	16%	5%	4%	18%	3%	3%

**ANNEXE 9**

**Approche des véhicules**

## ANNEXE 9

### APPROCHE DES VEHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES DE PTCA

#### Première quantification

##### Sources statistiques

Cartes grises exploitées par le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles et l'OEST.

Sur celles-ci doivent théoriquement figurer une information sur l'entreprise détentrice (N° SIREN / APE) et la carrosserie utilisée, informations susceptibles de caractériser le métier et l'utilisation faite du véhicule.

Or, ces deux informations sont des plus suspectes, soit parce que l'utilisateur donne des informations approximatives ou "passe partout", soit parce que les services délivrant la carte grise ne les renseignent pas, ou mal ...

##### Les chiffres bruts

\* OEST : Parc de camionnettes / camions, etc., au 1er janvier 1990.

		Cumul
Moins de 1,5 tonne de PTCA	1 749 602	
1,5 tonne à 2,5 tonnes	694 287	2 443 889
2,6 tonnes à 3,5 tonnes	726 740	3 170 629

\* CCFA : Parc au 01/01/91 selon le PTCA et quelque soit l'âge.

Moins de 2,5 tonnes de PTCA	3 100 000	(
		( Total : 4 125 000
De 2,5 tonnes à 3,5 tonnes	1 025 000	(

Un premier ajustement devra être effectué entre ces deux chiffres en tenant compte des problèmes de bornes d'âge et de prise en compte / estimation des véhicules détruits / non déclarés ...

## Immatriculation en 1989

	Véh. neufs	d'occasion	Total	Cumul
Moins de 1,5 tonne	204 211	326 403	530 614	
1,5 à 2,5 tonnes	90 319	134 730	225 049	755 663
2,6 à 3,5 tonnes	97 557	134 591	232 148	987 811
Total	392 087	595 724		

Deux sources d'informations sont d'ores et déjà plus "fouillées" :

L'enquête de l'OEST sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers (moins de 3 tonnes de CU) en 1986 (publiée en décembre 1988) et l'étude réalisée par ce même OEST à partir de l'enquête annuelle d'entreprise de 1988, en isolant les entreprises de codes APE relevant du transport (zone longue, zone courte, déménagement, location de véhicules industriels, collecte de fret terrestre) et ne détenant QUE des véhicules de moins de 3,5 tonnes (étude utilisée par le Conseil des Transports dans le cadre des travaux d'intégration des "entreprises de transport léger" dans la réglementation générale des transports). (Voir Annexe 9).

Si l'on considère la première, on retient 3 637 000 véhicules,

si l'on retient la seconde, on décompte 12 395 véhicules ... !

Le seul rapprochement de ces deux chiffres est à lui seul une illustration du caractère éclaté de cet univers, qui comprend aussi bien des véhicules de particuliers que des véhicules de transporteurs publics hyper spécialisés. On notera que l'étude de l'OEST "transports légers" qui porte sur un échantillon d'un peu plus de 500 entreprises (résultat extrapolé pour cette population : 5 557 entreprises, soit 16% de l'EAE, 5% de l'effectif global, 3% du CA brut) exclut les entreprises détenant des véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTCA et d'autres véhicules plus importants.

### Quelques détails tirés de l'enquête 1986

* Parc en service	3 637 000
* Proportion utilisée	98%
* CU inférieure ou égale à 1 T	64%
* PTCA inférieur ou égal à 3,5 T	98%
* PTCA inférieur à 1,5 T	51%
* PTCA de 1,5 à 2,5 T	21%
* PTCA de 2,6 à 3,5 T	25%

2 gros "paquets" :

1,0 / 1,1 / 1,2 tonnes :	1 500 000 véhicules
3,5 tonnes :	350 000 véhicules

* Entreprises individuelles	35% du parc utilisé
* Société ou assimilée	30% du parc utilisé
* Particulier	28% du parc utilisé
* Entreprises de plus de 5 salariés	43% du parc utilisé

Parcours annuel moyen 14 000 Km

* Déplacements professionnels	59% des distances parcourues
* Déplacements domicile/travail	20% des distances parcourues
* Déplacements privés	21% des distances parcourues

### Carrosseries

- Fourgon ordinaire	83% ! ... (manifestement excessif ...)
- Bâché	5%
- Plateau	5%
- Benne basculante	2%
- Caravane et véhicule habitable	1%
- Bétaillère	1%
- Travaux publics et industriels	1%
- Tous autres ...	2% (dont température dirigée ...)

### Activités

1. BTP	23%
2. Commerce	23%
3. Agriculture et pêche	18%
4. Industrie	14%
5. "Autres services"	12%
6. Location de véhicules	3,5% ( ( 7%
7. Transport	3,5% ( (
8. Autres activités	3%

Noter le rapprochement possible entre les chiffres EAE 1988 / transports légers (voir plus haut : 12 395 véhicules) et les véhicules décomptés ici dans l'activité transport et location de véhicules (89 000 + 91 000 = 180 000 ...), sachant que "Autres services" et "autres activités" rassemblent respectivement 299 000 véhicules et 73 000 véhicules.

**Transports + Location : Nombre de véhicules en fonction du nombre de salariés.**

	Aucun salarié	1 à 5 sal.	plus de 5 sal.	Non indiqué	Cumul
- Transports	16 000	19 000	49 000	5 000	89 000
- Location	3 000	12 000	61 000	15 000	91 000
- Les deux	19 000	31 000	110 000	20 000	180 000

---

50 000 véhicules

Ces chiffres sont à rapprocher de l'enquête annuelle d'entreprise de la même année qui décomptait, pour les entreprises inscrites aux registres (APE Transports) :

- 38 000 camions jusqu'à 3,5 T de PTCA
  - 61 000 camions de 3,5 T à 19 Tonnes
  - 17 000 camions de plus de 19 T
  - 85 000 tracteurs routiers
- 
- 201 000 véhicules moteurs au total.

**Chiffres clefs et ... estimés,  
caractérisant le parc de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTCA :**

3 500 000 véhicules,

\* dont 1 800 000 véhicules de moins de 1,5 tonne de PTCA (51%),

et 1 700 000 véhicules entre 1,6 et 3,5 tonnes de PTCA (49%).

\* Environ 1 000 000 véhicules à des particuliers,

1 200 000 véhicules à des sociétés,

1 300 000 véhicules à des entreprises individuelles.

\* Le BTP et le commerce, à parts égales, rassemblent près de la moitié de ce parc.

\* Environ 40% du parc est utilisé par des entreprises de plus de 5 salariés.

\* Plus de 80% de ce parc est censé être constitué de fourgons ordinaires (?)

\* On peut penser que le nombre de véhicules de ce type, utilisé par des entreprises de transport pour compte d'autrui ou de location, est supérieur à celui de tous les véhicules moteurs immatriculés par ces entreprises au-delà de 3,5 tonnes de PTCA : environ 200 000 contre 175 000.

\* Les immatriculations annuelles représentent environ 1 000 000 de véhicules dont 40% de véhicules neufs et 60% de véhicules d'occasion (TURNOVER important), mais on peut s'attendre à une forte baisse en 1991 (conjoncture économique).

# APPROCHE DES VEHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES DE PTCA

## Deuxième quantification

### 1. Définition du champ.

#### 1.1. Véhicules concernés.

L'approche des véhicules d'un PTAC de moins de 3,5 T revêt des aspects différents, multiformes, dont les champs se recouvrent fréquemment pour tout ou partie, et dont les définitions correspondent à des objectifs commerciaux ou administratifs particuliers, souvent impropres à caractériser ou quantifier de manière satisfaisante l'ensemble de l'univers étudié.

Il est donc nécessaire de préciser en quelques mots ce que recouvrent les diverses approches concernant les véhicules.

##### 1.1.1. *Segmentation commerciale.*

Le marché des véhicules utilitaires légers (ou VUL), se compose de quatre segments qu'on peut caractériser rapidement de la manière suivante :

- Les "sociétés - entreprises", regroupent les véhicules d'entreprises à TVA réduite (voitures particulières de fonction, commerciales, breaks...),
- Les "fourgonnettes", camionnettes dont le volume et la charge utile sont sensiblement équivalents aux précédents,
- Les "fourgons - chassis", comprenant d'une part l'ensemble des fourgons (pour laquelle l'offre en matière de volumes utiles et de motorisations est très large) et d'autre part les "chassis-cabine", véhicules qui sont équipables de tous types de superstructures (spécialisées ou non) jusqu' à un PTCA de 5 T.
- Les "autres VUL", conglomérat rassemblant les pick up ainsi que les véhicules 4 X 4 (utilitaires ou de loisir)

Notons que cette segmentation exclut bien entendu, les flottes de deux roues utilisées en particulier par les entreprises de course.

Au sein de cette segmentation de marché, il est possible d'analyser des données quantitatives par constructeur (chiffres par marques et segments), donc plutôt des évolutions concernant les positions commerciales de l'offre. Autrement dit les sources possibles d'informations (clubs de constructeurs, chambres syndicales, ...) sont mal adaptées à une caractérisation de la demande (activités, types d'utilisations des véhicules), ce qui n'exclut pas une approche par recoupements et approximations.

##### 1.1.2. *Segmentation administrative.*

Le fichier central des automobiles utilise pour la gestion de son fichier (cartes grises) une nomenclature propre.

Elle regroupe l'ensemble des véhicules porteurs, dans une rubrique "camionnettes et camions" et distingue ceux-ci selon le type de carrosserie utilisée (fourgon, plateau, citerne, frigorifique, savoyarde, etc...). Une trentaine de catégories sont distinguées. Les PTAC sont également renseignés.



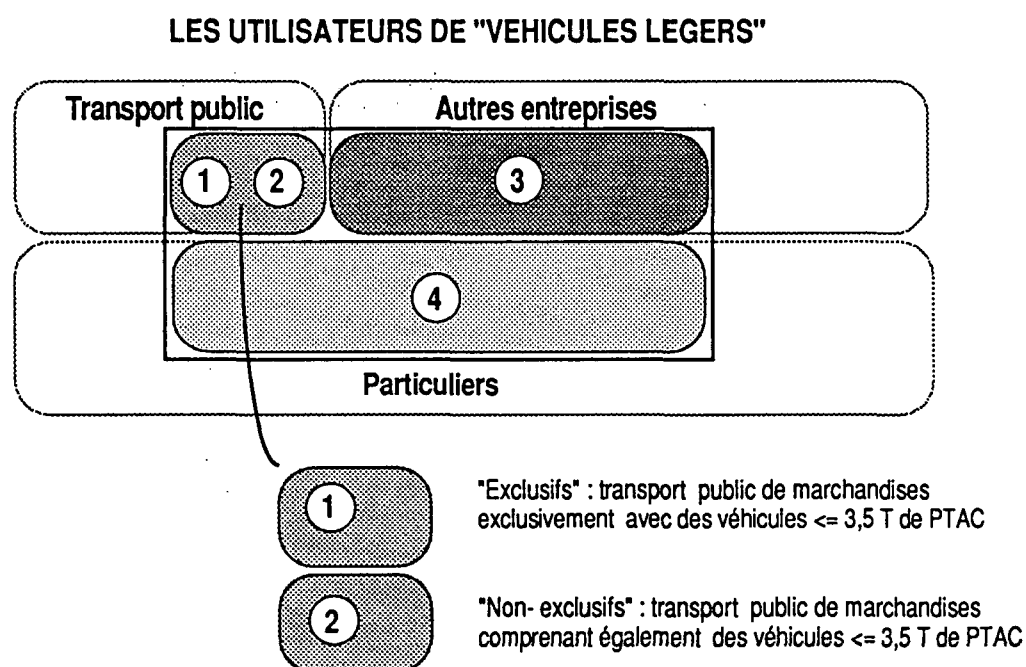
Le fichier central des automobiles distingue également les "véhicules automoteurs spécialisés" (véhicules ateliers, sanitaires, blindés, d'incendie, etc...).

Par ailleurs, au sein des "voitures particulières" il est nécessaire de prendre en compte la sous-catégorie des voitures "commerciales".

L'agrégation de ces véhicules, en ne prenant en compte dans les véhicules porteurs que ceux dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 T, permet de quantifier l'ensemble de la flotte des "véhicules légers", à l'exclusion une nouvelle fois des deux roues, pour lesquels il n'existe pas de critères distinctifs d'utilisation professionnelle.

## 12 Activités concernées.

Les utilisateurs de véhicules légers se scindent en quatre catégories, d'importance fort inégale schématisées dans le graphe suivant :



Le **transport public** représente la plus petite partie des utilisateurs de véhicules légers (cf, répartition du parc par activité). On y trouve les "transporteurs légers" (*exclusifs*, par simplification de langage - population 1), professionnels qui effectuent exclusivement des transports légers avec des véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes, et les *non exclusifs* (population 2). Ces deux populations font du "transport léger", qui représente une des composantes des activités du commissionnaire de transport et du transporteur routier de marchandises<sup>1</sup>.

Remarquons également que si l'on se fie à la répartition des véhicules légers par activité effectuée en 1989, (source : fichier central des automobiles) et que si l'on exclut les particuliers, les véhicules recensés avec une activité transport, représenteraient 5 %, les 95 % restants, étant dévolus aux autres activités.

<sup>1</sup> Définitions extraites du Glossaire des termes techniques employés dans le transport intérieur des marchandises de détail - SNETL - 4<sup>e</sup> trim 1990.

Les autres entreprises (population 3), représentent l'ensemble des entreprises industrielles commerciales et de services qui mettent en œuvre des véhicules légers. En ce qui concerne l'importance du parc mis en œuvre, elles représentent une part beaucoup plus importante en nombre d'utilisateurs, (environ 30 % de l'ensemble des véhicules).

Enfin, les particuliers (population 4), représentent la plus grande partie des utilisateurs.(70 % des véhicules en circulation) On verra dans l'analyse du parc des véhicules légers par activité, que nombre d'artisans y figurent, mais surtout que les frontières de chaque population ne sont pas tracées précisément, compte tenu du fait que de nombreux entrepreneurs individuels se trouvent aux confluent des trois grandes populations, ce qui rend plus délicat toute évaluation quantitative.

## 2. Parc et immatriculations des camionnettes et camions.

### 2.1. Source OEST.

#### 2.1.1. Composition de la source et qualité.

L'OEST est le maître d'œuvre du Fichier Central des Automobiles, dont les informations sont produites en collaboration avec le CCFA (Comité Français des Constructeurs Automobiles) qui en est le maître d'ouvrage par délégation. Le fichier recense l'ensemble des véhicules immatriculés sur le territoire français.

Une particularité des statistiques de parcs de véhicules est que si les "entrées" (nouvelles immatriculations de véhicules neufs ou d'occasion), sont précisément recensées, il n'en va pas de même pour les "sorties" (véhicules détruits ou hors d'usage), qui doivent faire l'objet d'une estimation. En effet, un certain nombre de propriétaires de véhicules omettent de restituer à l'administration, comme ils le devraient, les cartes grises de ces véhicules surtout anciens.

Autrement dit, si les statistiques concernant les immatriculations sont un reflet fidèle de la réalité, celles concernant les parcs dépendent du mode d'approximation des "sorties".

Dans le cas présent les "sorties" ne sont pas enlevées et les statistiques concernant les parcs recensent tous les véhicules en deçà d'un age donné, (seuls les véhicules de moins de 10 ans sont retenus pour l'évaluation des parcs de véhicules utilitaires ; pour les voitures particulières et commerciales la limite est de 15 ans). Il faut donc lire ces chiffres comme "*l'ensemble des véhicules de moins de x années*"

Précisons toutefois qu'une estimation des véhicules détruits ou hors d'usage est produite grâce aux enquêtes de trafic effectuées de façon permanente par le Département des Statistiques de Transport : elle est de 9 % pour les camions et camionnettes de moins de 10 ans, (ce qui permet d'approcher par soustraction des véhicules correspondant à ce pourcentage, la notion de parc).

Les séries statistiques qui suivent, ont été agrégées pour faire apparaître les volumes qui nous intéressent, (moins de 3,5 T de PTAC) et leurs évolutions.

## 2.2 Parcs des camionnettes et camions de moins de 10 ans.

Le parc des camionnettes et camions de moins de 10 ans est 1,5 fois plus important qu'il y a dix ans. La croissance annuelle est régulière, de plus de 2,5 % à plus de 5,5 % annuels, et les quatre fléchissements de croissance (84/85, 87, 89 et 91) sont peu perceptibles sur la courbe d'évolution, (cf, tableaux et chiffres).

Ce parc des camions et camionnettes d'un PTAC inférieur à 3,5 tonnes, en circulation, avoisine les 3 millions de véhicules, si l'on tient compte de l'estimateur des véhicules détruits et hors d'usage (cf paragraphe précédent).

Notons que la croissance continue du parc de véhicules légers s'oppose à la lente décroissance du parc de véhicules porteurs plus de 3,5 tonnes de PTAC. Il est intéressant de remarquer que par ailleurs, l'observation des parcs de remorques témoigne d'une forte croissance dans les classes de PTAC élevées (le parc des remorques de 21,1 à 26 tonnes s'est multiplié par quatre en dix ans), confirmant l'opinion qui affirme que le transport s'effectue de plus en plus avec des véhicules de tonnage élevé, les opérations de distribution étant principalement réservées au transport léger.

Remarquons également que le taux de croissance du parc depuis 1980 (base100) est supérieur aux taux de croissances des immatriculations de véhicules neufs et d'occasion (voir plus loin) et qui laisse penser que le taux de renouvellement des véhicules est moins important qu'auparavant.

**Parc des camionnettes et camions de moins de 10 ans  
Selon le poids total autorisé en charge (PTAC)**

Classe de PTAC	1981	1982	1983	1984	1985
Moins de 3,5 tonnes	2 184 521	2 309 386	2 430 205	2 515 311	2 580 561
3,5 tonnes et plus	330 074	319 287	308 946	296 644	287 061
Ensemble	2 514 595	2 628 673	2 739 151	2 811 955	2 867 622

Evolution des moins de 3,5 T		5,72%	5,23%	3,50%	2,59%
------------------------------	--	-------	-------	-------	-------

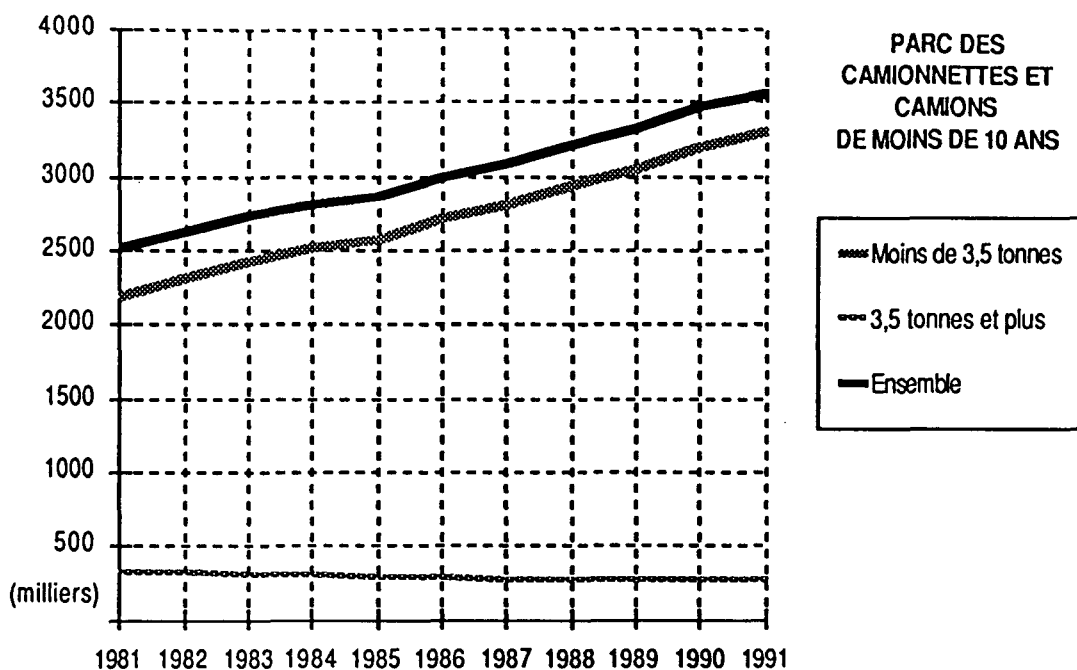
Base 100 en 81	100	105,7	111,2	115,1	118,1
----------------	-----	-------	-------	-------	-------

Classe de PTAC	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Moins de 3,5 tonnes	2 716 838	2 814 478	2 936 828	3 051 993	3 190 629	3 295 602
3,5 tonnes et plus	284 166	272 129	267 671	269 892	271 238	272 164
Ensemble	3 001 004	3 086 607	3 204 499	3 321 885	3 461 867	3 567 766

Evolution des moins de 3,5 T	5,28%	3,59%	4,35%	3,92%	4,54%	3,29%
------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

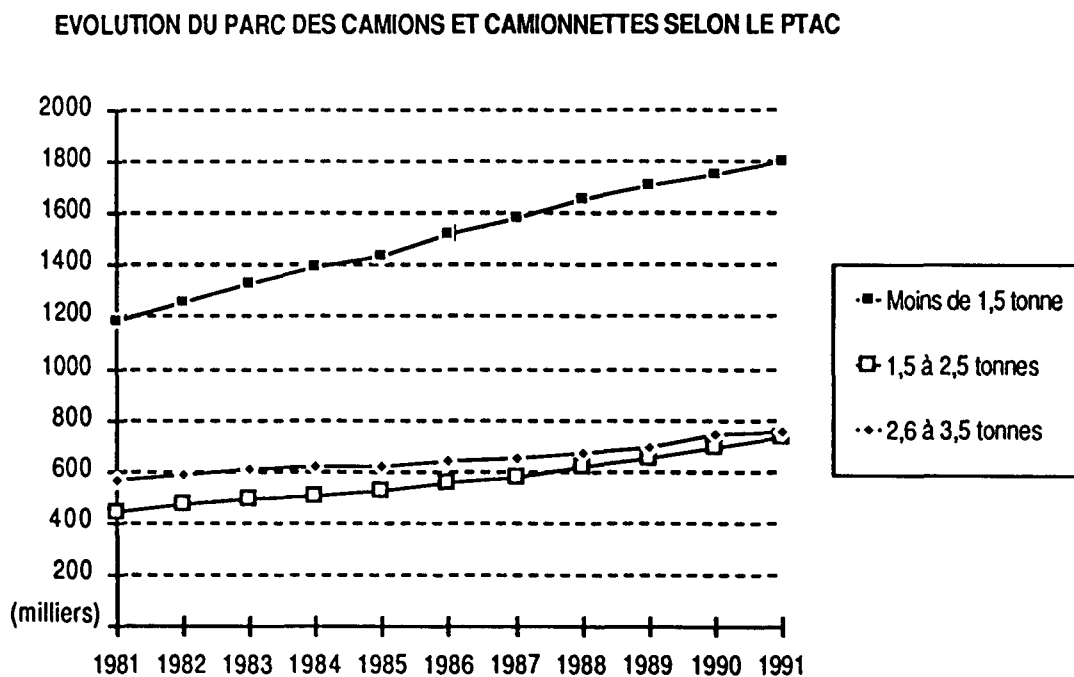
Base 100 en 81	124,4	128,8	134,4	139,7	146,1	150,9
----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Source OEST



### 2.3. Evolutions du parc selon le PTAC

Si l'on éclate les moins de 3,5 tonnes dans les classes d'origine, la courbe d'évolution devient la suivante :



La croissance du parc des camions et camionnettes est essentiellement le fait des véhicules de moins de 1,5 tonne de PTAC. Ils représentent par ailleurs, plus du double en volume, des deux autres classes de PTAC.

Notons également que si les évolutions gardent un même rythme de croissance, les 1,5 - 2,5 T devraient supplanter les 2,6 - 3,5 T.

### 3. Immatriculations des camionnettes et camions neufs et d'occasion.

Après avoir entrevu les parcs de véhicules légers, approchons les sous l'angle des flux et notamment des "entrées", aisément répertoriées, celles des immatriculations neuves et d'occasion.

Les séries sont données sur une période de neuf ans et donnent les volumes des immatriculations selon qu'il s'agit de camionnettes et camions porteurs de moins, ou de plus de 3,5 tonnes de PTAC, avec le calcul du taux de croissance annuel et son cumul (base 100 en 1981).

Les tableaux sont suivis d'une courbe qui les illustre clairement : prédominance des immatriculations de véhicules d'occasion, par rapport aux véhicules neufs, (environ deux pour un) et croissance plus élevée des immatriculations d'occasion par rapport aux immatriculations neuves. L'écart a tendance à s'accroître, après s'être comprimé en 1986. On notera toutefois que cet écart est inversement proportionnel à la taille des véhicules, ce qui tendrait tout simplement à indiquer qu'un véhicule change d'autant plus facilement de propriétaire (donc d'affectation) qu'il est plus petit... une certaine rigidité apparaissant au fil de la croissance du PTRAC.

#### Immatriculations des camionnettes et camions neufs Selon le poids total autorisé en charge (PTAC)

Classe de PTAC	1981	1982	1983	1984	1985
Moins de 3,5 tonnes	286 104	312 043	296 089	266 246	298 485
3,5 tonnes et plus	26 254	26 557	26 036	25 900	22 242
Ensemble	312 358	338 600	322 125	292 146	320 727

Evolution des immatriculations					
moins de 3,5 T		9,07%	-5,11%	-10,08%	12,11%

Base 100 en 81	100	109,1	103,5	93,1	104,3
----------------	-----	-------	-------	------	-------

Classe de PTAC	1986	1987	1988	1989	1990
Moins de 3,5 tonnes	342 667	367 687	374 701	392 087	392 303
3,5 tonnes et plus	24 371	27 082	29 650	29 677	28 316
Ensemble	367 038	394 769	404 351	421 764	420 619

Evolution des immatriculations					
moins de 3,5 T	14,80%	7,30%	1,91%	4,64%	0,06%

Base 100 en 81	119,8	128,5	131,0	137,0	137,1
----------------	-------	-------	-------	-------	-------

Source OEST

## Immatriculations des camionnettes et camions d'occasion Selon le poids total autorisé en charge (PTAC)

Classe de PTAC	1981	1982	1983	1984	1985
Moins de 3,5 tonnes	447 406	478 236	494 751	533 105	572 942
3,5 tonnes et plus	55 588	55 605	54 916	54 824	55 670
Ensemble	502 994	533 841	549 667	587 929	628 612

Evolution des immatriculations					
moins de 3,5 T		6,89%	3,45%	7,75%	7,47%

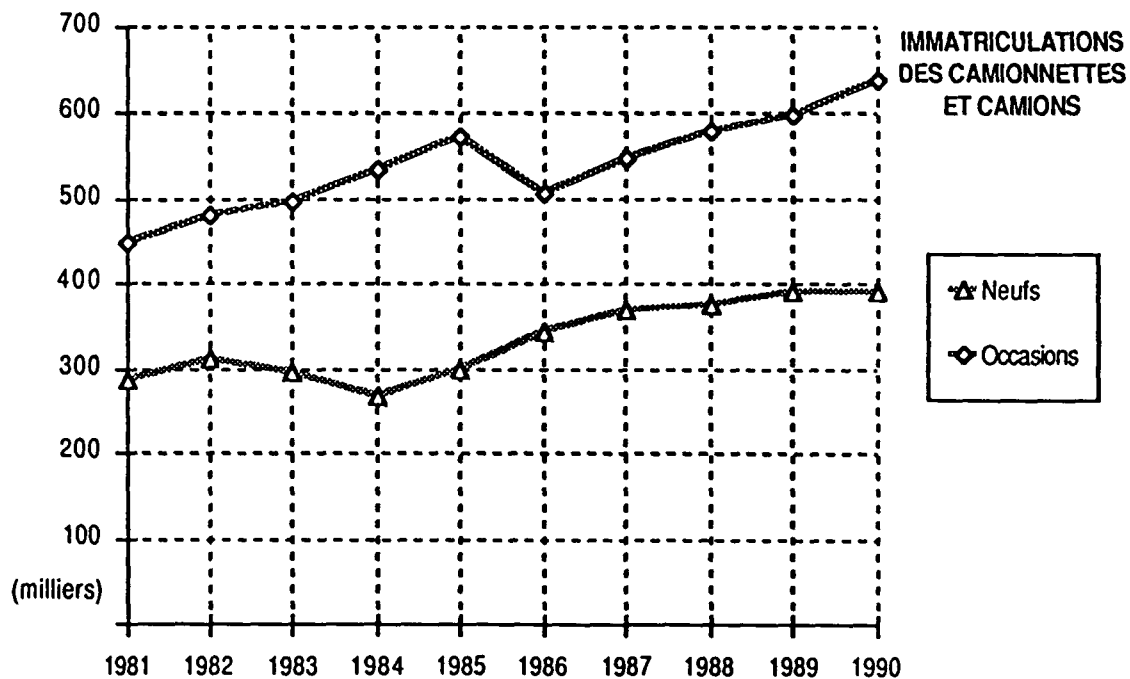
Base 100 en 81					
	100	106,9	110,6	119,2	128,1

Classe de PTAC	1986	1987	1988	1989	1990
Moins de 3,5 tonnes	503 471	545 270	577 681	595 724	638 436
3,5 tonnes et plus	53 814	54 730	56 465	52 690	52 972
Ensemble	557 285	600 000	634 146	648 414	691 408

Evolution des immatriculations					
moins de 3,5 T	-12,13%	8,30%	5,94%	3,12%	7,17%

Base 100 en 81					
	112,5	121,9	129,1	133,2	142,7

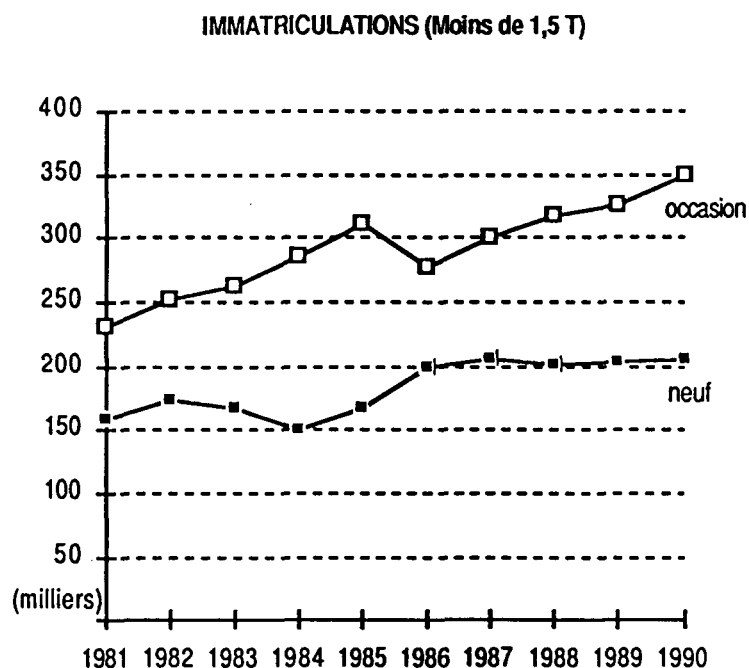
Source OEST



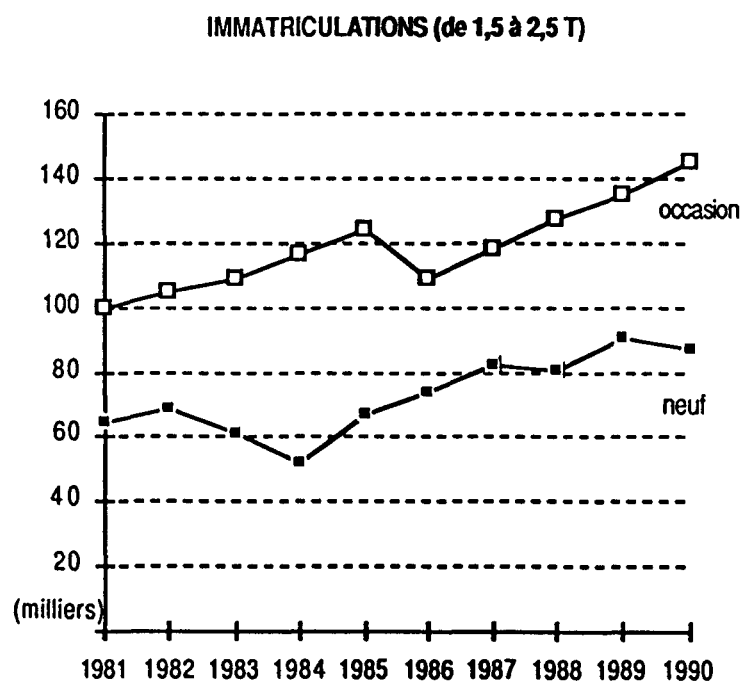
On notera surtout que l'année 1986 a marqué une véritable rupture des séries : l'introduction du contrôle technique des véhicules de plus de 5 ans, s'est traduite par une chute des immatriculations de véhicules

d'occasion, un certain report sur le neuf, qui explique pour partie le ralentissement constaté ensuite pour ces véhicules et la reprise des immatriculations d'occasions de véhicules achetés neufs en 1986.

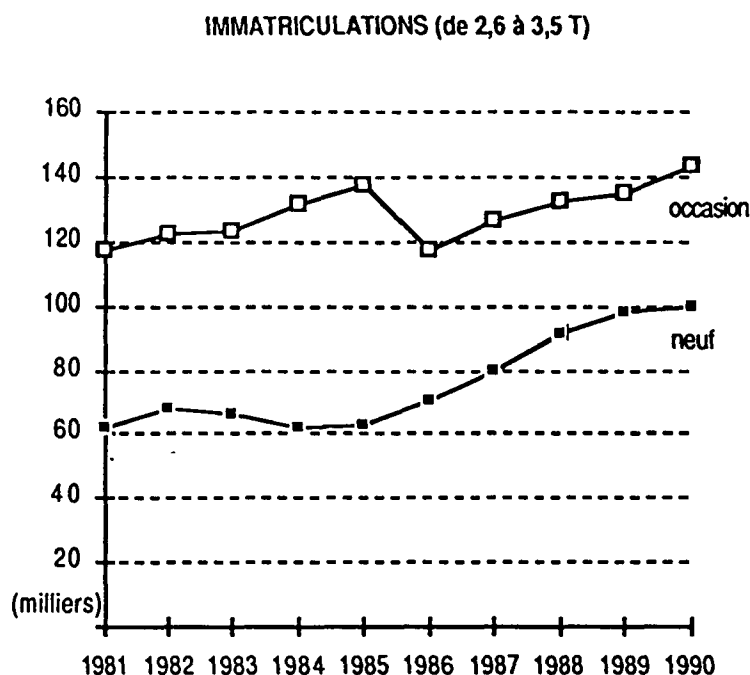
### 3.1. Evolution des immatriculations en fonction des classes de PTAC.



L'analyse en fonction des classes de PTAC laisse apparaître des tendances globalement comparables, avec toutefois quelques nuances. Les immatriculations de véhicules de moins de 1,5 T se calquent assez bien sur la tendance générale, hormis pour les immatriculations neuves qui stagnent depuis 1986. D'autre part l'écart entre les immatriculations neuves et d'occasion se creuse.



Dans la classe des véhicules dont le PTAC est compris entre 1,5 T et 3,5 T, la croissance des immatriculations d'occasions est la plus soutenue, et à la différence, les immatriculations neuves ont le taux d'accroissement le plus élevé pour les véhicules de 2,6 T à 3,5 T.



#### 4. Parcs des camionnettes et camions en fonction de l'activité ou de la CSP

En 1989, le département des statistiques du transport a produit à la demande d'un client extérieur, une répartition des véhicules de moins de 15 ans recensés dans le fichier central des automobiles, par classe APE ou catégorie socio-professionnelle.

Nous avons pu avoir communication des tableaux bruts donnant des nombres de véhicules selon l'activité ou la CSP. Ces tableaux recensent d'une part, l'ensemble des camions et camionnettes ainsi que des véhicules spécialisés, et d'autre part, les voitures particulières commerciales. Les véhicules sont répartis également soit par catégorie de PTAC, soit par puissance fiscale pour les voitures particulières, et, en fonction de la source d'énergie utilisée, (voir annexe).

##### 4.1. Qualité de la source.

La prise en compte des activités ou de la catégorie socio-professionnelle est établie à partir des déclarations des utilisateurs au moment de l'établissement de la carte grise, sans grande rigueur méthodologique. Il en résulte donc une "zone de flou" importante dans la répartition de ces activités :

- une partie des utilisateurs indiquent leur catégorie professionnelle, plutôt que l'indiquer l'activité de l'entreprise qui leur alloue le véhicule, (la CSP est indiquée normalement, par le demandeur du certificat d'immatriculation s'il ne possède pas de numéro SIREN).
- un quart des activités ou des CSP ne sont pas renseignées.

Les résultats qui suivent doivent donc être interprétés avec la prudence qui s'impose, on pourra juger *grosso modo*, de l'importance relative d'un groupe d'activités par rapport à un autre, sans prendre les valeurs absolues au pied de la lettre.



Remarquons que ces statistiques au 01/01/89 concernent des parcs de moins de 15 ans d'âge, (non pas de moins de 10 ans), ce qui explique qu'elles soient légèrement supérieures en valeur absolues aux précédentes statistiques du même millésime.

#### 4.2 Répartition des parcs en fonction de l'activité.

Le parc des camions et camionnettes de moins de 3,5 T de PTAC et de moins de 15 ans au 01/01/89 comprenait 4 021 491 véhicules, (à la différence il y avait en 89, 3 051 993 véhicules de moins de 10 ans) et 1 382 726 voitures particulières commerciales, soit un parc "léger" de 5 404 217 véhicules (de moins de 15 ans).

Les activités sont données à la source en NAP 100 (nomenclature d'activité et de produits en 100 classes). Pour les besoins de l'analyse elles sont données soit à ce niveau de détail, soit agrégées en 40 classes (NAP 40), soit en 15 classes (NAP 15), pour faire émerger les groupes intéressants à analyser.

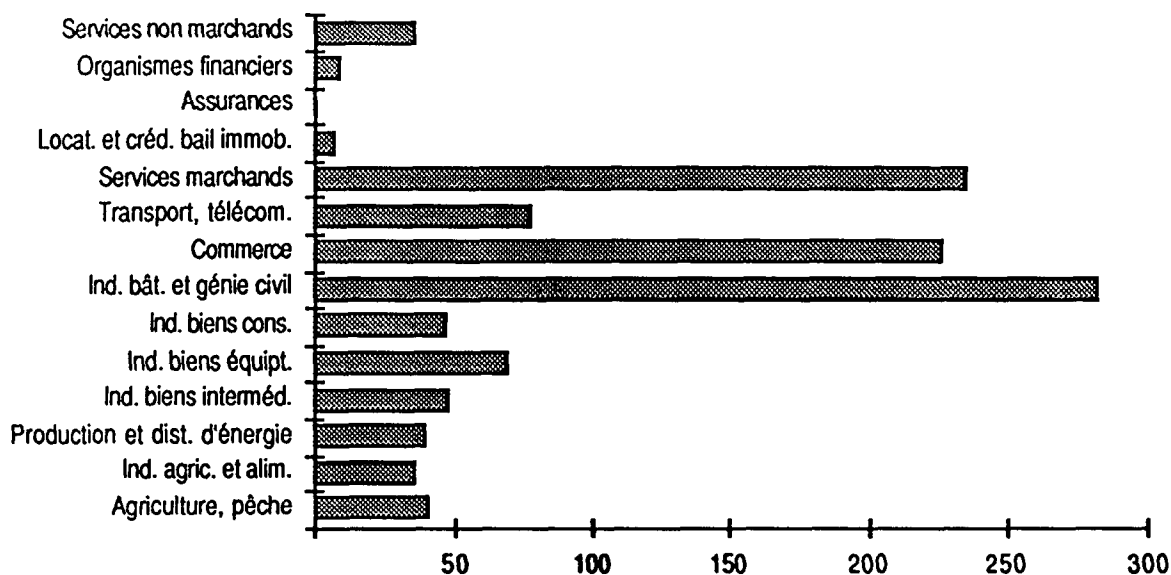
##### 4.2.1. Agrégation par grand secteur d'activité.

REPARTITION DES VEHICULES LEGERS (- DE 15 ANS) PAR ACTIVITE (NAP 15)

	Camions et camionnettes		VP commerciales		Ensemble	
Agriculture, pêche	39 591	4%	1 015	2%	40 606	4%
Ind. agric. et alim.	34 458	3%	1 276	2%	35 734	3%
Production et dist. d'énergie	37 880	3%	1 670	3%	39 550	3%
Ind. biens interméd.	45 771	4%	2 223	4%	47 994	4%
Ind. biens équipt.	65 012	6%	4 187	8%	69 199	6%
Ind. biens cons.	44 433	4%	2 824	5%	47 257	4%
Ind. bât. et génie civil	276 616	25%	5 712	10%	282 328	24%
Commerce	220 105	20%	6 858	12%	226 963	20%
Transport, télécom.	74 872	7%	3 543	6%	78 415	7%
Services marchands	214 586	19%	21 531	39%	236 117	20%
Locat. et créd. bail immob.	7 277	1%	187	0%	7 464	1%
Assurances	855	0%	87	0%	942	0%
Organismes financiers	9 393	1%	351	1%	9 744	1%
Services non marchands	32 120	3%	3 816	7%	35 936	3%
Total	1102 969	100%	55 304	100%	1158 249	100%

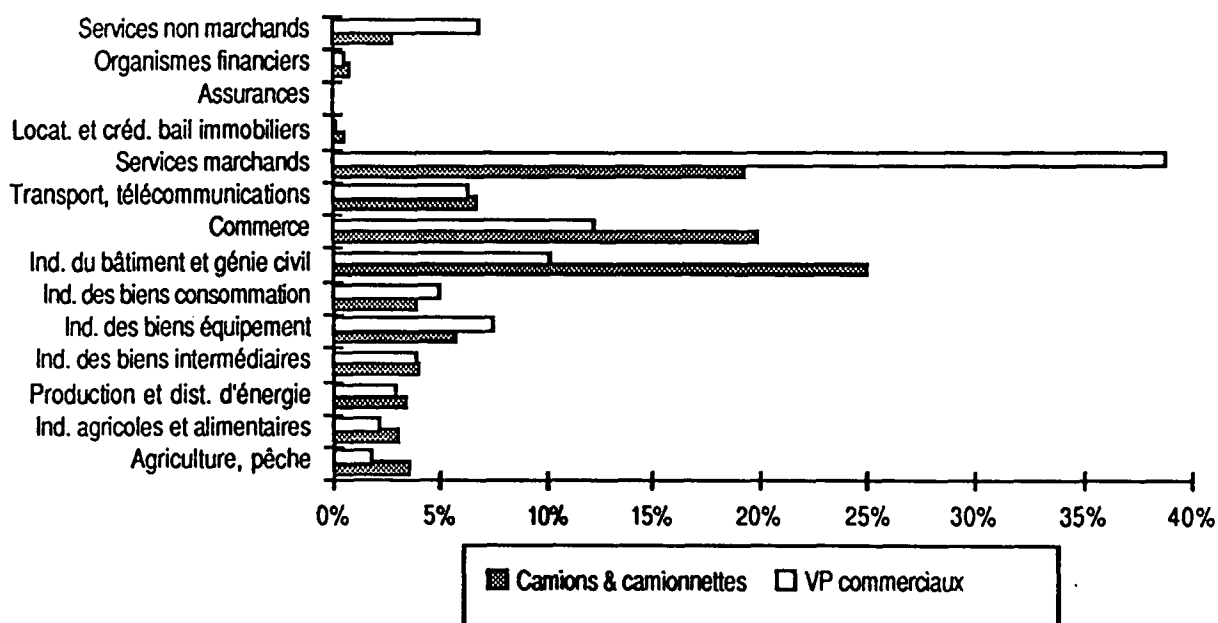
Le tableau contient les éléments des deux graphes qui suivent, qui ont pour objet de préciser une répartition par grande activité et de donner une indication de la répartition des véhicules selon qu'il s'agit de camionnettes et camions ou de voitures commerciales.

**REPARTITION DES VEHICULES LEGERS DE MOINS DE 15 ANS (NAP 15)**  
(en milliers)



Trois secteurs d'activité dominant largement par le fait d'être propriétaire de véhicules légers, le BTP, les Services marchands et le Commerce. Autrement dit, c'est parmi ces trois grands types d'activité qu'il faudra essentiellement scruter des typologies d'utilisation de véhicules. Le transport et les télécommunications arrivent en quatrième position, loin derrière sur le plan du nombre de véhicules.

**REPARTITION DES VEHICULES LEGERS (NAP 15)**



La répartition donnée ci-dessus compare les distributions en valeur relative et ne tient pas compte de l'importance des camions par rapport aux voitures particulières commerciales. Autrement dit, il n'y a pas beaucoup plus de VP commerciales que de camions dans les services marchands (c'est même l'inverse 214 000 contre 21 000), mais en proportion les services marchands sont plutôt des utilisateurs de VP commerciales et le BTP et le commerce des utilisateurs de camions et camionnettes. Remarquons dans les transports et télécommunications la part sensiblement égale de l'un et de l'autre...

#### **4.2.2. Gros plan, par secteur fin**

A partir de la répartition agrégée en 15 secteurs, on peut obtenir dans certains cas, une répartition plus fine dans une nomenclature plus détaillée.

On trouvera ci-après un éclatement en 40 activités puis un éclatement encore plus fin pour les 4 activités les plus importantes des 15 secteurs agrégés.

De ce fait quelques activités ne sont pas illustrées dans le tableau, alors qu'elles représentent en NAP 40 des chiffres importants. Retenons par exemple :

- l'Agriculture	40 606 véhicules
- la Production et la distribution d'électricité, de gaz et d'eau	38 225 véhicules
- Les services non-marchands	35 936 véhicules

comprenant l'Administration générale, l'Enseignement, la Recherche, la Santé, l'Action sociale, les Services récréatifs, culturels et sportifs et les Services divers fournis à la collectivité.

#### **4.2.3. Eléments pour une typologie (autre que pour le transport et la location).**

La tâche consiste dès lors, à se pencher de façon empirique sur les codes APE (NAP 600), des activités qui se singularisent au niveau 100, en les croisant avec les éléments d'une typologie.

Par exemple, dans l'industrie du bâtiment on peut relever :

- Menuiserie, serrurerie,
- Couverture, plomberie, installations sanitaires,
- Aménagements, finitions,

... comme des activités susceptibles d'être utilisatrices de véhicules légers, et dont on peut caractériser un (ou des) types d'utilisations singuliers, ceci par voie d'enquête.

Les critères de classification susceptibles de créer des familles sur lesquelles on s'interrogerait plus avant pourraient être les suivants.

#### **Critères relatifs aux caractéristiques propres du véhicule :**

- Taille
- Carrosserie,
- Equipements associés,
- ...

Critères relatifs aux fonctionnalités commerciales :

- Le véhicule constitue-il le **cœur de l'activité** elle même ou est-il le **prolongement d'une autre activité** ?
- Le véhicule est utilisé "en interne" dans l'activité de l'entreprise ou dans des relations avec la clientèle ?
- Est-ce que le véhicule entre dans une prestation de service rémunérée ?
- Est-ce que le véhicule est le support d'une activité marchande ?
- Est-ce que le véhicule est utilisé dans une activité non directement marchande ?

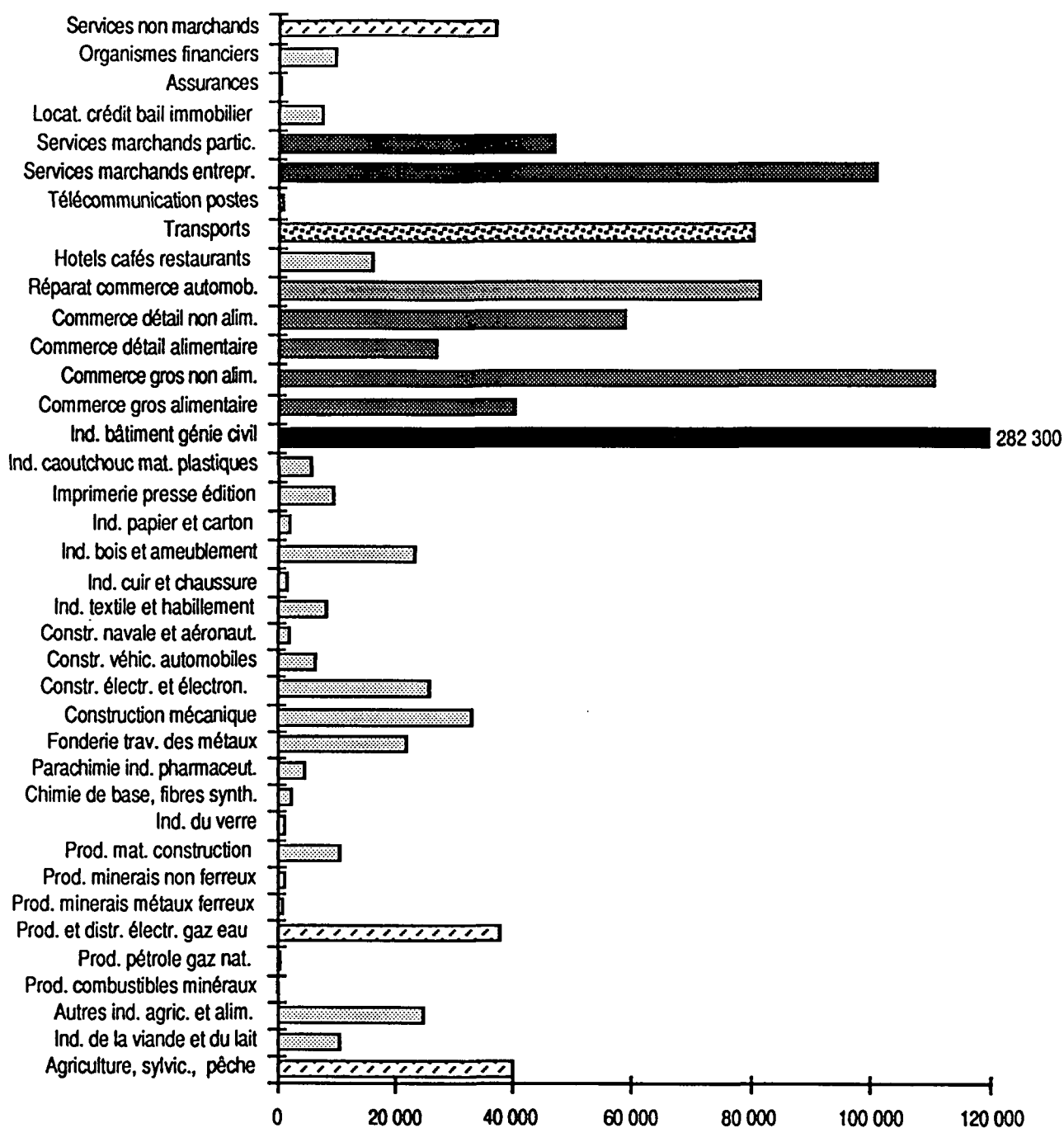
Critères relatifs aux fonctionnalités techniques :

- Petit véhicule dans une flotte multi-taille ? O/N
- Véhicule atelier ? O/N
- Véhicule magasin ? O/N
- Véhicule choisi pour répondre à des contraintes :
  - d'urgence,
  - de condition d'utilisation urbaine,
  - d'emblée approprié en tant que tel ...

Critères relatifs aux fonctionnalités opérationnelles :

- Véhicule multifonction ou non ?
- Véhicule isolé ou parc de véhicules ?
- Véhicule roulant beaucoup ou non ?
- Véhicule moyen de déplacement personnel et professionnel (échantillon, documentation, matériel de démonstration) ?
- Véhicule utilisé en tournées ou pour des utilisations en point à point ?
- Véhicule affecté à des opérations d'enlèvement, de livraison, les deux, de vente itinérante, ...
- Véhicule relevant d'une problématique de gestion de flotte, d'optimisation d'affectation et substituabilité d'une unité par rapport à un ensemble d'unités.

## REPARTITION DES VEHICULES LEGERS DE MOINS DE 15 ANS - (NAP 40)



REPARTITION DES VEHICULES LEGERS (- DE 15 ANS) PAR ACTIVITE (NAP 40)

	Camions et camionnettes		VP commerciales		Ensemble	
1 Agriculture, sylvic., pêche	39 591	3,6%	1 015	1,8%	40 606	3,5%
2 Ind. de la viande et du lait	10 519	1,0%	121	0,2%	10 640	0,9%
3 Autres ind. agric. et alim.	23 939	2,2%	1 155	2,1%	25 094	2,2%
4 Prod. combustibles minéraux	421	0,0%	24	0,0%	445	0,0%
5 Prod. pétrole gaz nat.	836	0,1%	44	0,1%	880	0,1%
6 Prod. et distr. électr. gaz eau	36 623	3,3%	1 602	2,9%	38 225	3,3%
7 Prod. minerais métaux ferreux	1 084	0,1%	65	0,1%	1 149	0,1%
8 Prod. minerais non ferreux	1 375	0,1%	128	0,2%	1 503	0,1%
9 Prod. mat. construction	10 605	1,0%	368	0,7%	10 973	0,9%
10 Ind. du verre	1 486	0,1%	48	0,1%	1 534	0,1%
11 Chimie de base, fibres synth.	2 622	0,2%	256	0,5%	2 878	0,2%
12 Parachimie ind. pharmaceut.	4 525	0,4%	357	0,6%	4 882	0,4%
13 Fonderie trav. des métaux	21 182	1,9%	890	1,6%	22 072	1,9%
14 Construction mécanique	32 442	2,9%	974	1,8%	33 416	2,9%
15 Constr. électr. et électron.	25 166	2,3%	1 158	2,1%	26 324	2,3%
16 Constr. véhic. automobiles	5 053	0,5%	1 873	3,4%	6 926	0,6%
17 Constr. navale et aéronaut.	2 351	0,2%	182	0,3%	2 533	0,2%
18 Ind. textile et habillement	8 044	0,7%	434	0,8%	8 478	0,7%
19 Ind. cuir et chaussure	1 793	0,2%	120	0,2%	1 913	0,2%
20 Ind. bois et ameublement	21 217	1,9%	1 447	2,6%	22 664	2,0%
21 Ind. papier et carton	2 021	0,2%	113	0,2%	2 134	0,2%
22 Imprimerie presse édition	8 854	0,8%	466	0,8%	9 320	0,8%
23 Ind. caoutchouc mat. plastiques	5 396	0,5%	355	0,6%	5 751	0,5%
24 Ind. bâtiment génie civil	276 616	25,1%	5 712	10,3%	282 328	24,4%
25 Commerce gros alimentaire	38 379	3,5%	563	1,0%	38 942	3,4%
26 Commerce gros non alim.	103 401	9,4%	2 333	4,2%	105 734	9,1%
27 Commerce détail alimentaire	24 839	2,3%	1 063	1,9%	25 902	2,2%
28 Commerce détail non alim.	53 486	4,8%	2 899	5,2%	56 385	4,9%
29 Réparat commerce automob.	69 593	6,3%	8 747	15,8%	78 340	6,8%
30 Hôtels cafés restaurants	14 025	1,3%	1 480	2,7%	15 505	1,3%
31 Transports	73 530	6,7%	3 499	6,3%	77 029	6,7%
32 Télécommunication postes	1 342	0,1%	44	0,1%	1 386	0,1%
33 Services marchands entrepr.	91 200	8,3%	5 671	10,3%	96 871	8,4%
34 Services marchands partic.	39 768	3,6%	5 633	10,2%	45 401	3,9%
35 Locat. crédit bail immobilier	7 277	0,7%	187	0,3%	7 464	0,6%
36 Assurances	855	0,1%	87	0,2%	942	0,1%
37 Organismes financiers	9 393	0,9%	351	0,6%	9 744	0,8%
38 Services non marchands	32 120	2,9%	3 816	6,9%	35 936	3,1%
	1102986	100%	55280	100%	1158249	100%

REPARTITION DES VEHICULES LEGERS AU 01/01/89 - (PARC DE MOINS DE 15 ANS)  
SUR LES QUATRE PREMIERS SECTEURS PAR ORDRE D'IMPORTANCE

NAP 15	NAP 40	NAP 100	Parc correspondant	Rang	
7 Industries de mise en œuvre du bâtiment et du génie civil et agricole	24 Industries de mise en œuvre du bâtiment et du génie civil et agricole	55 Industries de mise en œuvre du bâtiment et du génie civil et agricole	282 328	1	
8 Commerce	25 C. de gros alimentaire	57 C. de gros alimentaire	38 942	9	
	26 C. de gros non alimentaire	58 C. de gros non alimentaire	43 749	7	
		59 C. de gros interindustriel	55 728	4	
		60 Intermédiaires du C.	6 257		
		61 Grandes surfaces	2 298		
	27 C. de détail alimentaire	62 Détail alimentaire de proximité ou spécialisé	23 604	12	
	28 C. de détail non alimentaire	63 C. de détail non alim. non spécialisé	771		
		64 C. de détail non alimentaire spécialisé	55 614	5	
	10 Services marchands	29 Réparation et commerce de l'automobile	65 Réparation et commerce de l'automobile	78 340	2
		30 Cafés, hôtels, restaurants	67 Cafés, hôtels, restaurants	15 505	
33 Services marchands rendus principalement aux entreprises		56 Récupération	2 598		
		76 Holdings	1 019		
		77 Activités d'études de conseil et d'assistance	33 406	10	

REPARTITION DES VEHICULES LEGERS AU 01/01/89 - (PARC DE MOINS DE 15 ANS)  
SUR LES QUATRE PREMIERS SECTEURS PAR ORDRE D'IMPORTANCE

NAP 15	NAP 40	NAP 100	Parc correspondant	Rang	
10 Services marchands (suite)	33 Services marchands rendus principalement aux entreprises (suite)	78 Auxiliaires financiers et d'assurances	935		
		79 Promoteurs et sociétés immobilières	6 144		
		80 Location et crédit bail mobiliers	51 757	6	
		82 Enseignement	701		
		83 Recherche	311		
	34 Services marchands rendus principalement aux particuliers	66 Réparations diverses	6 710		
		84 Santé	11 971		
		85 Action sociale	1 401		
		86 Services récréatifs culturels et sportifs	5 181		
		87 Services marchands divers	20 138		
	9 Transports et télécommunications	31 Transports	68 Trp ferroviaires	3 325	
			69 Trp routiers, urbains par conduite	61 230	3
			70 Navigat. intérieure	104	
			71 Trp maritimes navigat côtière	448	
72 Trp aérien			898		
73 Activités annexes des transports et entrepôts			3 144		
74 Auxiliaires du transport agences de voyage			7880		
32 Télécommunications postes		75 Télécommunications postes	1 386		



NAP			Nomenclature d'activité et de produits (NAP 100)	Camions et camionnettes				Voitures p.	Ensemble	% par catégorie	% sur l'ensemble
				Moins de 1,5 T	De 1,5 T à 2,5 T	De 2,6 T à 3,5 T	TOTAL	Commerciales	Légers		
15	40	100									
7	24	55	Industrie de mise en oeuvre du bâtiment et du génie civil et agricole	125 915	63 727	86 974	276 616	5 712	282 328	24,4%	5,2%
10	29	65	Réparation et commerce de l'automobile	37 304	16 027	16 262	69 593	8 747	78 340	6,8%	1,4%
9	31	69	Transports routiers urbains, transports par conduite	26 789	7 934	23 516	58 239	2 991	61 230	5,3%	1,1%
8	26	59	Commerce de gros interindustriel	35 506	8 559	10 581	54 646	1 082	55 728	4,8%	1,0%
8	28	64	Commerce de détail non alimentaire spécialisé	28 044	11 323	13 393	52 760	2 854	55 614	4,8%	1,0%
10	33	80	Location et crédit bail mobiliers	26 333	6 720	14 948	48 001	3 756	51 757	4,5%	1,0%
8	26	58	Commerce de gros non alimentaire	22 446	9 943	10 384	42 773	976	43 749	3,8%	0,8%
8	25	57	Commerce de gros alimentaire	20 959	4 524	12 896	38 379	563	38 942	3,4%	0,7%
1	1	1	Agriculture	20 089	4 932	8 248	33 269	831	34 100	2,9%	0,6%
10	33	77	Activités d'études, de conseil et d'assistance	24 216	4 239	3 734	32 189	1 217	33 406	2,9%	0,6%
3	6	6	Production et distribution d'électricité	18 594	2 363	5 901	26 858	1 448	28 306	2,4%	0,5%
8	27	62	Commerce de détail alimentaire de proximité ou spécialisé	9 872	3 872	8 843	22 587	1 017	23 604	2,0%	0,4%
14	38	90	Administration générale	11 310	2 750	8 224	22 284	1 471	23 755	2,1%	0,4%
4	13	21	Travail des métaux	10 709	3 965	5 910	20 584	832	21 416	1,8%	0,4%
5	14	24	Production d'équipement industriel	10 615	4 738	4 769	20 122	364	20 486	1,8%	0,4%
10	34	87	Services divers (marchands)	10 938	4 576	3 794	19 308	830	20 138	1,7%	0,4%
10	30	67	Hôtels, cafés, restaurants	9 002	3 122	1 901	14 025	1 480	15 505	1,3%	0,3%
2	3	38	Boulangerie pâtisserie	5 697	2 858	3 821	12 376	530	12 906	1,1%	0,2%
5	15	29	Fabrication de matériel électronique ménager et professionnel	9 131	1 418	1 113	11 662	491	12 153	1,0%	0,2%
5	15	28	Fabrication de matériel électrique	7 038	1 523	1 742	10 303	509	10 812	0,9%	0,2%
4	9	15	Production de matériaux de construction et de céramique	5 343	2 110	2 578	10 031	353	10 384	0,9%	0,2%
13	37	89	Organismes financiers	8 091	491	811	9 393	351	9 744	0,8%	0,2%
6	22	51	Imprimerie, presse, édition	5 929	1 482	1 443	8 854	466	9 320	0,8%	0,2%
10	34	84	Santé (services marchands)	3 219	3 266	2 194	8 679	3 292	11 971	1,0%	0,2%
6	20	54	Industries diverses	4 421	1 693	2 121	8 235	669	8 904	0,8%	0,2%
9	31	74	Auxiliaires de transport et agences de voyages	4 292	820	2 563	7 675	205	7 880	0,7%	0,1%
11	35	81	Location et crédit bail immobiliers	4 094	1 311	1 872	7 277	187	7 464	0,6%	0,1%
6	20	49	Industrie de lameublement	2 707	1 553	2 492	6 752	584	7 336	0,6%	0,1%
10	34	66	Réparations diverses	4 539	1 334	626	6 499	211	6 710	0,6%	0,1%
3	6	8	Distribution d'eau et chauffage urbain	3 941	884	1 514	6 339	30	6 369	0,5%	0,1%
6	20	48	Travail mécanique du bois	3 355	1 089	1 786	6 230	194	6 424	0,6%	0,1%
8	26	60	Intermédiaires du commerce	3 643	977	1 362	5 982	275	6 257	0,5%	0,1%
10	33	79	Promoteurs et sociétés immobilières	3 922	1 060	884	5 866	278	6 144	0,5%	0,1%
2	2	35	Industrie de la viande	2 836	582	1 989	5 407	54	5 461	0,5%	0,1%
1	1	2	Sylviculture et exploitation forestière	3 859	859	671	5 389	163	5 552	0,5%	0,1%
2	2	36	Industrie laitière	3 196	655	1 261	5 112	67	5 179	0,4%	0,1%
5	16	31	Construction de véhicules automobiles et d'autres matériels de transport terrestre	2 194	1 072	1 787	5 053	1 873	6 926	0,6%	0,1%
14	38	97	Services divers fournis à la collectivité (non marchands)	2 251	794	1 400	4 445	859	5 304	0,5%	0,1%
10	34	86	Services récréatifs, culturels et sportifs (services marchands)	2 142	958	1 192	4 292	889	5 181	0,4%	0,1%
6	18	44	Industrie textile	2 295	879	1 109	4 283	251	4 534	0,4%	0,1%

NAP			Nomenclature d'activité et de produits (NAP 100)	Camions et camionnettes				Voitures p.		Ensemble		
				Moins de 1,5 T	De 1,5 T à 2,5 T	De 2,6 T à 3,5 T	TOTAL	Commerciales	Légers	% par catégorie	% sur l'ensemble	
2	3	39	Travail du pain	2 582	527	899	4 008	178	4 186	0,4%	0,1%	
4	23	53	Transformation des matières plastiques	2 108	621	1 226	3 955	234	4 189	0,4%	0,1%	
5	14	22	Fabrication de machines agricoles	2 011	823	1 073	3 907	236	4 143	0,4%	0,1%	
6	18	47	Industrie de l'habillement	1 997	941	823	3 761	183	3 944	0,3%	0,1%	
3	6	7	Distribution de gaz	2 010	439	977	3 426	124	3 550	0,3%	0,1%	
5	14	34	Fabrication d'instruments et matériels de précision	2 025	704	589	3 318	178	3 496	0,3%	0,1%	
6	12	18	Parachlme	2 046	411	783	3 240	245	3 485	0,3%	0,1%	
9	31	68	Transports ferroviaires	1 415	441	1 364	3 220	105	3 325	0,3%	0,1%	
9	31	73	Activités annexes des transports et entrepôts	1 940	277	835	3 052	92	3 144	0,3%	0,1%	
2	3	41	Fabrication de boissons et alcools	1 914	349	700	2 963	162	3 125	0,3%	0,1%	
5	14	25	Fabrication de matériel de manutention, pour les mines, la sidérurgie, le gén. civil	1 410	623	927	2 960	103	3 063	0,3%	0,1%	
2	3	40	Fabrication de produits alimentaires divers	1 535	436	756	2 727	168	2 895	0,2%	0,1%	
4	11	17	Industrie chimique de base	1 647	317	605	2 569	248	2 817	0,2%	0,1%	
10	33	56	Récupération	958	475	1 019	2 452	146	2 598	0,2%	0,0%	
8	27	61	Commerce de détail d'alimentation générale de grande surface	1 136	376	740	2 252	46	2 298	0,2%	0,0%	
5	14	23	Fabrication de machines-outils	1 326	476	333	2 135	93	2 228	0,2%	0,0%	
4	21	50	Industrie du papier et du carton	1 202	288	531	2 021	113	2 134	0,2%	0,0%	
2	3	37	Fabrication de conserves	1 007	245	595	1 847	46	1 893	0,2%	0,0%	
5	15	27	Fabrication de machines de bureau et de matériel de traitement de l'information	1 606	146	77	1 829	96	1 925	0,2%	0,0%	
14	38	95	Action sociale (services non marchands)	742	356	722	1 820	582	2 402	0,2%	0,0%	
5	17	32	Construction navale	932	254	320	1 506	46	1 552	0,1%	0,0%	
4	10	16	Industrie du verre	654	237	595	1 486	48	1 534	0,1%	0,0%	
4	23	52	Industrie du caoutchouc	567	184	690	1 441	121	1 562	0,1%	0,0%	
5	15	30	Fabrication d'équipement ménager	984	194	194	1 372	62	1 434	0,1%	0,0%	
9	32	75	Télécommunications et postes	978	168	196	1 342	44	1 386	0,1%	0,0%	
6	12	19	Industrie pharmaceutique	1 000	111	174	1 285	112	1 397	0,1%	0,0%	
4	8	13	Métallurgie et première transformation des métaux non ferreux	636	322	237	1 195	124	1 319	0,1%	0,0%	
14	38	96	Services récréatifs, culturels et sportifs (services non marchands)	559	232	367	1 158	232	1 390	0,1%	0,0%	
14	38	92	Enseignement (services non marchands)	566	252	265	1 083	240	1 323	0,1%	0,0%	
6	19	45	Industrie du cuir	540	231	251	1 022	85	1 107	0,1%	0,0%	
10	34	85	Action sociale (services marchands)	350	222	418	990	411	1 401	0,1%	0,0%	
10	33	76	Holdings	616	136	220	972	47	1 019	0,1%	0,0%	
1	1	3	Pêche	406	195	332	933	21	954	0,1%	0,0%	
12	36	88	Assurances	673	76	106	855	87	942	0,1%	0,0%	
10	33	78	Auxiliaires financiers et d'assurances	688	96	59	843	92	935	0,1%	0,0%	
3	5	5	Production de pétrole et de gaz naturel	472	100	264	836	44	880	0,1%	0,0%	
9	31	72	Transports aériens	464	192	176	832	66	898	0,1%	0,0%	
5	17	33	Construction aéronautique	471	113	231	815	130	945	0,1%	0,0%	
6	19	46	Industrie de la chaussure	420	165	186	771	35	806	0,1%	0,0%	
8	28	63	Commerce de détail non alimentaire non spécialisé	337	180	209	726	45	771	0,1%	0,0%	
14	38	91	Prévoyance et sécurité sociale	446	88	122	656	166	822	0,1%	0,0%	
10	33	82	Enseignement (services marchands)	407	96	108	611	90	701	0,1%	0,0%	
14	38	93	Recherche (services non marchands)	339	80	183	602	254	856	0,1%	0,0%	

NAP			Nomenclature d'activité et de produits (NAP 100)	Camions et camionnettes				Voitures p.	Ensemble	% par catégorie	% sur l'ensemble
15	40	100		Moins de 1,5 T	De 1,5 T à 2,5 T	De 2,6 T à 3,5T	TOTAL	Commerciales	Légers		
4	13	20	Fonderie	304	114	180	598	58	656	0,1%	0,0%
4	9	14	Production de minéraux divers	378	96	100	574	15	589	0,1%	0,0%
4	7	10	Sidérurgie	361	41	134	536	28	564	0,05%	0,01%
4	7	11	Première transformation de l'acier	273	78	102	453	32	485	0,04%	0,01%
3	4	4	Production de combustibles minéraux et cokéfaction	210	93	118	421	24	445	0,04%	0,01%
9	31	71	Transports maritimes et navigation côtière	243	39	135	417	31	448	0,04%	0,01%
10	33	83	Recherche (services marchands)	166	40	60	266	45	311	0,03%	0,01%
4	8	12	Extraction et préparation de minerais non ferreux	99	49	32	180	4	184	0,02%	0,00%
4	7	9	Extraction et préparation de minéral de fer	55	18	22	95	5	100	0,01%	0,00%
9	31	70	Navigaton intérieure	60	16	19	95	9	104	0,01%	0,00%
4	11	43	Industrie des fils et fibres artificiels et synthétiques	28	10	15	53	8	61	0,01%	0,00%
14	38	94	Santé (services non marchands)	21	7	23	51	11	62	0,01%	0,00%
5	17	26	Industrie de l'armement	15	5	10	30	6	36	0,00%	0,00%
14	38	98	Services domestiques	11	3	7	21	1	22	0,00%	0,00%
2	3	42	Transformation du tabac	15	3	0	18	71	89	0,01%	0,00%
		99	Représentation diplomatique étrangère en France - Organismes internationaux	7	4	6	17	24	41	0,00%	0,00%
<b>TOTAL SOCIETES</b>				<b>595 144</b>	<b>206 793</b>	<b>301 049</b>	<b>1 102 986</b>	<b>55 304</b>	<b>1 158 290</b>	<b>100,0%</b>	<b>21,4%</b>

		Particuliers	Camions et camionnettes				Voitures p.	Ensemble	% par catégorie	% sur l'ensemble
			Moins de 1,5 T	De 1,5 T à 2,5 T	De 2,6 T à 3,5T	TOTAL	Commerciales	Légers		
B1	Employé	338 074	127 521	100 507	566 102	372 566	938 668	32,6%	17,4%	
H1	Artisan - Commerçant	261 008	139 376	172 229	572 613	91 101	663 714	23,0%	12,3%	
A1	Ouvrier	204 697	80 245	58 464	343 406	244 300	587 706	20,4%	10,9%	
F1	Exploitant agricole	163 603	36 285	49 581	249 469	70 527	319 996	11,1%	5,9%	
D1	Cadre moyen - Instituteur	26 473	13 716	8 403	48 592	50 635	99 227	3,4%	1,8%	
E1	Cadre supérieur - Ingénieur - Professeur	19 526	13 403	8 460	41 389	55 280	96 669	3,4%	1,8%	
C1	Contremaître - Agent de maîtrise	25 113	8 748	6 212	40 073	37 612	77 685	2,7%	1,4%	
K1	Profession libérale	20 462	10 121	7 129	37 712	24 803	62 515	2,2%	1,2%	
J1	Représentant	6 557	2 395	1 895	10 847	8 582	19 429	0,7%	0,4%	
G1	Taxi (artisan)	3 860	3 083	2 486	9 429	5 867	15 296	0,5%	0,3%	
<b>TOTAL DES PARTICULIERS</b>		<b>1 069 373</b>	<b>434 893</b>	<b>415 366</b>	<b>1 919 632</b>	<b>961 273</b>	<b>2 880 905</b>	<b>100,0%</b>	<b>53,3%</b>	

		Activités ou CSP non indiquées	Camions et camionnettes				Voitures p.	Ensemble	% par catégorie	% sur l'ensemble
			Moins de 1,5 T	De 1,5 T à 2,5 T	De 2,6 T à 3,5T	TOTAL	Commerciales	Légers		
	Particuliers		308 044	126 800	128 947	563 791	321 809	885 600	64,9%	16,4%
	Sociétés		229 905	85 998	119 179	435 082	44 340	479 422	35,1%	8,9%
<b>TOTAL NON INDIQUE</b>			<b>537 949</b>	<b>212 798</b>	<b>248 126</b>	<b>998 873</b>	<b>366 149</b>	<b>1 365 022</b>	<b>100,0%</b>	<b>25,3%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>2 202 466</b>	<b>854 484</b>	<b>964 541</b>	<b>4 021 491</b>	<b>1 382 726</b>	<b>5 404 217</b>	<b>-</b>	<b>100,0%</b>