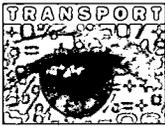
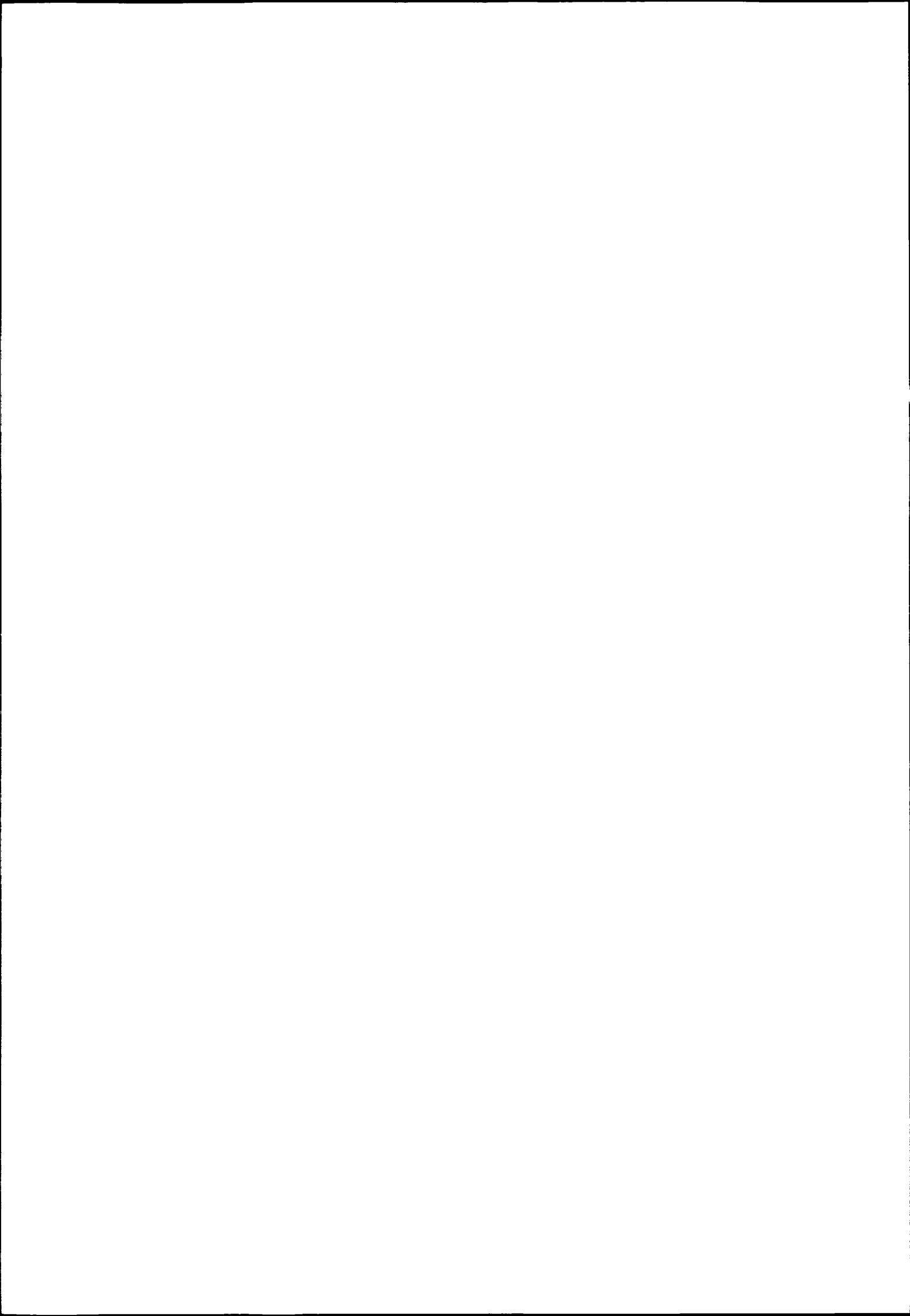




Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

**DONNEES**  
**DETAILLÉES**  **DU SES**

LES PERFORMANCES  
DES ENTREPRISES  
DU TRANSPORT ROUTIER  
DE MARCHANDISES  
DE 1994 A 1996



## INTRODUCTION

- Définition des agrégats 5
- Les tableaux 8
- Fiabilité des données 10

## LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 11

- Le transport routier de marchandises de proximité 25
- Le transport routier de marchandises interurbain 37
- Le déménagement 49
- La location de camions avec conducteur 61

## L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE FRET 73

- La messagerie et le fret express 87
- L'affrètement 99
- Les organisateurs de transports internationaux 111

Cette publication a été réalisée par François RAGEAU et Frédéric LERAY



L'enquête annuelle d'entreprise est réalisée depuis vingt-cinq ans dans le secteur des transports. La publication qui en présente les résultats donne une vue globale sur l'activité de ce secteur, ainsi que de celle de ses principales composantes, notamment le transport routier de marchandises et l'organisation du transport de fret. Ces données permettent de conduire des analyses sur l'évolution des marges, l'emploi, l'investissement et bien d'autres variables économiques et financières.

En 1995, une publication supplémentaire a été mise au point, avec l'ambition de fournir aux chefs d'entreprise du transport routier de marchandises, de l'organisation du transport de fret et à leurs conseils les repères statistiques leur permettant de mettre en rapport leurs performances avec celles de leur environnement concurrentiel et professionnel. Cette publication vise à présenter l'information sous sa forme la plus pertinente. C'est ainsi que, dans un secteur où les modes de financements des équipements sont divers (fonds propres, endettement, crédit-bail, location...), la comparaison des performances entre les entreprises suppose la constitution d'indicateurs éliminant les effets de cette disparité. Par ailleurs, la publication doit permettre aux entreprises de se classer parmi les entreprises de même activité et de même taille. Au delà des résultats moyens, des données sur la dispersion des performances des entreprises sont donc également présentées.

### **Définition des agrégats**

L'enquête annuelle permet de recueillir, auprès des entreprises, des informations sur la répartition du chiffre d'affaires par activité, le compte de résultat, les investissements et les principales caractéristiques des facteurs de production utilisés (effectifs par grandes catégories, parc de véhicules). Elle ne contient que peu d'éléments sur la valeur comptable des actifs de l'entreprise (seule la valeur brute des immobilisations est déclarée) et aucune donnée sur la structure des financements. Elle permet donc principalement une analyse des marges et de différents ratios de productivité.

### **Agrégats comptables d'exploitation**

Les agrégats retenus dans l'analyse sont les suivants :

- **Production** : Chiffre d'affaires hors taxes + production stockée + production immobilisée
- **Valeur ajoutée hors taxes (VAHT)** : Production - (achats de marchandises + variations de stocks) - (achats de matières premières + variations de stocks) - autres achats et charges externes.
- **Excédent brut d'exploitation (EBE)** : VAHT + subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés - salaires et traitements - charges sociales

A partir de ces variables classiques, les conventions suivantes permettent de définir des agrégats neutres par rapport aux stratégies d'externalisation et de provisionnement des pertes :

- **Sous-traitance totale** : sous-traitance générale + achats d'études.  
Pour le secteur du transport routier de marchandises :
- **Chiffre d'affaires hors sous-traitance** : Chiffre d'affaires hors taxes - sous-traitance totale.
- **Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance** : Chiffre d'affaires correspondant aux activités transport du secteur (transport routier de marchandises : 602L, 602M, 602N, 602P) - sous-traitance.
- **Chiffre d'affaires transport hors charges de transport** : Chiffre d'affaires transport - sous-traitance totale - achats de carburants - entretien des matériels de transport, d'exploitation et de manutention - assurances des véhicules de transport.

La neutralisation de l'effet du recours au crédit bail et à la location sur les agrégats comptables d'exploitation s'opère grâce aux définitions suivantes :

On définit :

- **Valeur ajoutée corrigée** : VAHT + redevances de crédit bail + location de matériel de transport et de manutention + autres loyers et charges locatives + coût des personnels détachés et prêtés à l'entreprise + coût des autres personnels extérieurs - dotation aux provisions sur actifs circulants.
- **Excédent brut d'exploitation corrigé** : VAHT + redevances de crédit bail + location de matériel de transport et de manutention + autres loyers et charges locatives - dotation aux provisions sur actifs circulants - salaires et traitements - charges sociales - participations des salariés aux fruits de l'expansion - impôts, taxes et versements assimilés + subventions d'exploitation.

La neutralisation de l'effet du recours au crédit bail ou à la location sur les soldes financiers conduit à assimiler les paiements au titre du crédit bail et de la location à des quasi-dotations aux amortissements et à des frais financiers pour lesquels la répartition suivante a été adoptée :

- Crédit bail = 80 % assimilées à des dotations aux amortissements et 20 % assimilés à des frais financiers.
- Location de matériel de transport et de manutention = 70 % assimilées à des dotations aux amortissements et 30 % assimilées à des frais financiers.
- Autres locations = 100 % assimilées à des frais financiers (on considère que pour ces locations, essentiellement immobilières, la valeur d'amortissement est petite par rapport à la rémunération attendue du capital).

A partir de ces conventions on calcule :

- **Autofinancement d'exploitation** : EBE corrigé + autres produits - autres charges + quote-part des résultats sur opérations faites en commun (produits - charges) + produits financiers - (frais financiers + 20 % des redevances de crédit bail

+ 30 % des locations de matériels de transport et de manutention + autres locations) - impôts sur les sociétés.

Il est à remarquer que le résultat courant, différence entre l'ensemble des produits et des charges de fonctionnement, est en fait indépendant des conventions adoptées plus haut.

- **Résultat courant** : Autofinancement d'exploitation - 80 % des redevances de crédit-bail - 70 % des locations de matériel de transport et de manutention - dotations d'exploitation sur immobilisations (amortissement).
- **Frais financiers corrigés** : Frais financiers + 20 % des redevances de crédit bail + 30 % des locations de matériel de transport et de manutention + autres locations.

### Evaluation de la valeur du parc :

Pour la plupart des entreprises, le parc de véhicules est l'élément principal des équipements utilisés. Sa valeur a été estimée à partir de la description du parc donnée par les entreprises dans l'EAE et des prix hors taxes publiés en décembre de l'année d'enquête par l'Argus de l'Automobile pour les modèles de l'année précédente, de la marque la plus vendue sur le marché français, R.V.I., avec un coefficient de multiplication de 0.65<sup>1</sup>.

VALEUR UNITAIRE DU PARC DE VÉHICULES EN KF

	1994	1995	1996
véhicules jusqu'à 3,5t	51	43	44
camions de plus de 3,5t et jusqu'à 19t	139	142	144
camions de plus de 19t	246	248	261
tracteurs routiers	205	210	217
remorques	47	46	48
semi-remorques	83	91	94

### Neutralisation de l'effet du recours à des personnels extérieurs :

Pour les calculs de productivité, on a retenu les définitions suivantes de l'effectif :

- **Effectifs totaux** : Personnel non salarié + personnel salarié à temps complet + [(personnel salarié à temps partiel) / 2] + personnel détaché ou prêté par d'autres entreprises - personnel prêté à d'autres entreprises + personnel extérieur autre que prêté à l'entreprise estimé (rémunération personnel extérieur autre que prêté à l'entreprise / 1,1 \* frais de personnels par salarié (le taux de commission moyen des entreprises d'intérim étant d'environ 10 %)).
- **Effectifs roulants** : conducteurs routiers (zone longue et autres conducteurs) à temps complet + [conducteurs routiers (zone longue et autres conducteurs) à temps partiel] / 2 + personnel détaché ou prêté par d'autres entreprises + personnel extérieur autre que prêté à l'entreprise estimé

<sup>1</sup> On suppose que la valeur actualisée du parc de véhicules des entreprises s'élève à la moitié de la valeur de remplacement et que la décote de l'occasion par rapport au marché du neuf la première année est telle que la valeur du neuf est égale à 1,3 fois celle de l'occasion d'un an. Par exemple, pour la valeur unitaire du parc de tracteurs routiers en 1996, on utilise l'Argus de décembre 1996. On y retient la valeur V des tracteurs d'un an d'âge. On estime que la valeur à neuf de ces tracteurs est de 1,30 \* V. La valeur actualisée du parc en 1996 s'établit à la moitié de la valeur à neuf, soit 0,5 \* 1,30 \* V = 0,65 \* V.

On suppose que l'intégralité des personnels extérieurs utilisés dans l'entreprise sont affectés à des tâches de conduite.

### **Les tableaux**

Les chiffres publiés permettent de suivre l'évolution de l'activité, des marges, de l'utilisation des facteurs de production, du potentiel de production et de la rentabilité. La première série de tableaux rappelle les résultats globaux et permet une analyse des ratios moyens, la seconde série fournit des informations sur la dispersion des entreprises pour les principaux ratios.

La liste des tableaux est donnée ci-après, avec la définition des informations contenues si nécessaire.

L'analyse des dispersions permet de classer les entreprises suivant les valeurs prises par les principaux ratios.

Le premier quartile (Q1) est la valeur du ratio telle que 25 % des entreprises sont en dessous du ratio, le troisième quartile (Q3) la valeur du ratio telle que 25 % des entreprises sont au dessus. Le deuxième quartile (Q2) est la médiane, c'est la valeur du ratio telle que 50 % des entreprises sont au dessous et 50 % au dessus du ratio.

## Liste des tableaux de la publication

N° tableau	Titre	Définition	Observations
<b>Évolution de l'activité</b>			
1.1	nombre d'entreprises		ensemble des entreprises
1.2	chiffre d'affaires	chiffre d'affaires hors taxes en MF	
1.3	chiffre d'affaires de l'activité	chiffre d'affaires de l'activité en MF	
1.4	vaht	vaht en MF	entreprises de plus de 5 salariés uniquement
1.5	vaht corrigée	vaht corrigée en MF	
1.6	ebe	ebe	
1.7	ebe corrigé	ebe corrigé	
1.8	Effectifs totaux	effectifs corrigés	ens. des entreprises
1.9	chiffre d'affaires hors sous-traitance / effectif total	chiffre d'affaires hors sous-traitance / effectif total en KF	entreprises de plus de 5 salariés
1.10	part des 4 premières entreprises dans le CA et les effectifs du secteur	part des 4 premières entreprises dans le chiffre d'affaires et les effectifs du secteur en %	
1.11	part des 10 premières entreprises dans le CA et les effectifs du secteur	part des 10 premières entreprises dans le chiffre d'affaires et les effectifs du secteur en %	

Valeur moyenne	Titre	Définition	Tableau de dispersion
----------------	-------	------------	-----------------------

### **Taux de valeur ajoutée et taux de marge**

2.1	taux de valeur ajoutée corrigée	vaht corrigée / production en %	2.1
2.2	taux de marge classique	ebe / vaht en %	2.2
2.3	taux de marge corrigée	ebe corrigé / vaht corrigée en %	2.3
2.4	taux de marge courante	résultat courant / vaht corrigée en %	2.4
2.5	taux d'autofinancement d'exploitation	autofinancement d'exploitation / vaht corrigée en %	2.5
2.6	poids des intérêts et assimilés	frais financiers corrigés / ebe corrigé en %	2.6

### **Utilisation des facteurs de production**

3.1	taux de sous-traitance	sous-traitance totale/CA en %	3.1
3.2	productivité apparente du travail	vaht corrigée / effectif total en KF	3.2
3.3	rémunération moyenne du personnel (1)	rémunération / personnel salarié en équivalent temps plein en KF	3.3
3.4	CA transport hors sous-traitance / effectif roulant (2)	CA transport hors sous-traitance / effectif roulant en KF	3.4
3.5	productivité apparente de l'effectif roulant (2)	CA transport hors charges transport / effectif roulant en KF	3.5
3.6	achats de carburant /effectif roulant	achats de carburant / effectif roulant en KF	3.6

Valeur moyenne	Titre	Définition	Tableau de dispersion
----------------	-------	------------	-----------------------

#### **Évolution du potentiel de production**

4.1	investissements totaux	investissement total hors apports en MF	
4.2	investissements en matériel de transport	investissement en matériel de transport neuf ou d'occasion, hors apports en MF	
4.3	redevances de crédit-bail en matériel de transport	crédit-bail en matériel de transport et de manutention en MF	
4.4	location de matériel de transport	location de matériel de transport en MF	
4.5	taux d'autofinancement	autofinancement d'exploitation / investissement total hors apports en %	4.5

#### **Évolution de la rentabilité**

5.1	rentabilité brute	ebe / immobilisations en début d'exercice en %	5.1
5.2	estimation de la valeur du parc de véhicules	estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	
5.3	rentabilité brute sur valeur estimée des véhicules	ebe / estimation de la valeur du parc de véhicules en %	5.3

(1) : Rémunérations de l'année civile versées aux salariés, y compris part salariale des cotisations sociales, non compris part de l'entreprise.

(2) : Ces ratios ne sont publiés que pour les secteurs du transport routier de marchandises.

### **Fiabilité des données**

Les résultats présentés ont été calculés à partir des réponses des entreprises à l'enquête annuelle d'entreprise. Ils offrent, du fait du mode d'interrogation retenu (interrogation systématique des entreprises de vingt salariés et plus, sondage pour les strates de plus petites entreprises), un bon niveau de fiabilité.

L'utilisateur doit néanmoins prendre garde au fait que l'EAE est conçue pour l'analyse structurelle des secteurs et non pour les analyses chronologiques. Si celles-ci sont possibles, leurs résultats doivent être interprétés avec prudence dans la mesure où la population des entreprises interrogées ne sont, du fait des changements d'activité intervenus dans certaines unités, généralement pas complètement comparables d'une année à l'autre.

L'interprétation de certains ratios doit également être réalisée en ayant présentes à l'esprit les limites des outils retenus. En particulier le montant et les évolutions des chiffres d'affaires transports hors sous-traitance doivent être considérés avec prudence dans la mesure où la sous-traitance déclarée par une entreprise peut avoir été utilisée pour des activités ventilées dans d'autres rubriques que des activités de transport. Cette limitation est naturellement particulièrement forte dans le cas des grandes entreprises, qui sont normalement pluri-actives.

# **LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**



## Le transport routier de marchandises

### 1. L'ACTIVITÉ

Le secteur du transport routier de marchandises regroupe plus de 38 000 entreprises en 1996, dont 83 de plus de 200 salariés. Les dix premières entreprises du secteur ne pèsent que 3,3 % du chiffre d'affaires total, et emploient 3,2 % des salariés, valeurs toutes deux en baisse. La taille moyenne d'une entreprise de transport routier de marchandises est de 7,3 salariés.

Le chiffre d'affaires du secteur du transport routier de marchandises s'est élevé à 145,3 milliards de francs courants en 1996, après 145,8 milliards en 1995. Le chiffre d'affaires réalisé dans l'activité transport routier de marchandises par ces entreprises est de 129,2 milliards, soit 89% du chiffre d'affaires total.

#### CHIFFRE D'AFFAIRES PAR ENTREPRISE

Tranche d'effectif salarié au 31/12	en milliers de francs		
	1994	1995	1996
de 0 à 5 salariés	793	763	716
de 6 à 19 salariés	5 340	5 386	5 517
de 20 à 49 salariés	18 332	18 206	17 752
de 50 à 199 salariés	55 274	55 092	56 666
200 salariés et plus	203 456	206 476	196 554
<b>Ensemble</b>	<b>3 912</b>	<b>3 870</b>	<b>3 810</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

L'effectif total estimé en équivalent temps complet est de 278 857 personnes en 1996. 65 % des personnes employées le sont dans des entreprises de moins de 50 salariés.

Le chiffre d'affaires hors sous-traitance par personne occupée des entreprises de 6 salariés et plus est de 479 000 francs en 1996.

Le taux de sous-traitance poursuit sa diminution : il est de 14,4 % en 1996 (17,5 % pour les entreprises de 200 salariés et plus, 10,9 % pour les entreprises de 6 à 19 salariés). Cependant la valeur médiane de ce taux est de 2,7 %. La sous-traitance est le fait d'un nombre réduit d'entreprises pour lesquelles elle est très élevée.

Le prix moyen du gazole étant passé de 3,85 francs le litre à 4,28 francs selon les relevés du ministère de l'industrie, le coût du carburant rapporté à l'effectif roulant a continué sa progression, autour de cent mille francs par personne. La productivité apparente du personnel roulant est donc retombée à 399 000 francs par personne. Cette baisse est régulière depuis quatre ans, mais elle est contrastée selon la tranche d'effectif. La productivité paraît décroître selon la taille de l'entreprise contrairement à la situation antérieure de deux ans. 25 % des entreprises ont une productivité apparente du personnel roulant inférieure à 308 000 francs, contre 25 % des entreprises pour lesquelles elle dépasse 500 000 francs.

La rémunération moyenne du personnel salarié est de 121 000 francs par an. Ce sont les entreprises de 6 à 19 salariés qui offrent la meilleure rémunération à leurs

salariés. L'amplitude est ici d'un tiers entre le premier quartile et le troisième (103 000 francs et 134 000 francs).

L'investissement direct est de 6,6 milliards de francs, après 7,2 milliards en 1995. L'investissement en matériel de transport en représente près de 80 %.

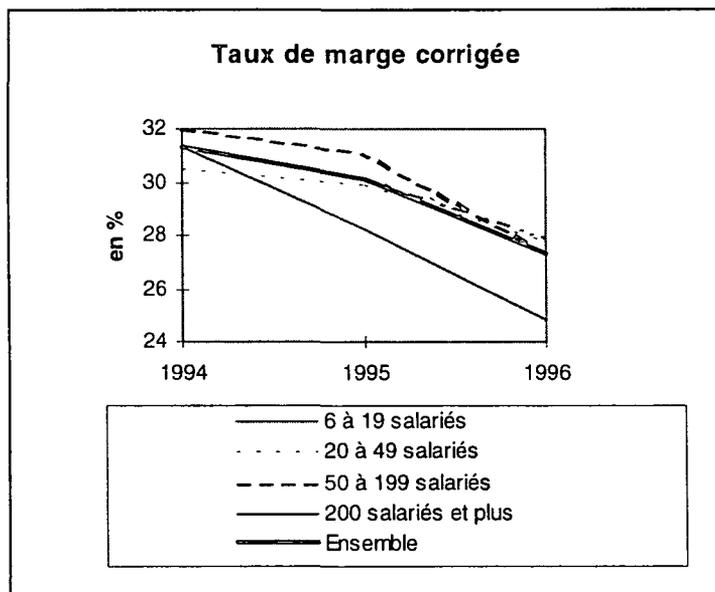
Le montant des redevances de crédit-bail est stable, à 3,5 milliards de francs. La location de matériel de transport poursuit sa hausse, avec 4,2 milliards.

Par contre, le taux d'autofinancement accuse une baisse sensible : il est de 58,7 % en 1996.

### 3. LES RÉSULTATS

Le taux de valeur ajoutée corrigée est de 47,6 % en 1996 après 48,7 % les deux années précédentes, ce qui traduit les difficultés rencontrées par les entreprises de transport routier de marchandises en 1996. Cependant, le premier quartile subit davantage cette baisse que le troisième. L'écart entre les entreprises est donc en train de se creuser.

Le taux de marge corrigée accuse un recul plus important : il est de 27,3 % en 1996, après 30,1 % en 1995. C'est sur le taux d'autofinancement que l'augmentation du contraste entre les entreprises est le plus spectaculaire : dans chaque strate d'effectif, plus d'un quart des entreprises ont un taux négatif, contrairement aux deux années précédentes.



## Le transport routier de marchandises

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	27 003	28 766	29 366
6 à 19 salariés	5 717	6 118	5 932
20 à 49 salariés	1 948	2 044	2 104
50 à 199 salariés	627	660	670
200 salariés et plus	79	84	83
<b>Ensemble</b>	<b>35 374</b>	<b>37 672</b>	<b>38 155</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	21 411	21 935	21 016
6 à 19 salariés	30 530	32 949	32 724
20 à 49 salariés	35 710	37 213	37 351
50 à 199 salariés	34 657	36 361	37 966
200 salariés et plus	16 073	17 344	16 314
<b>Ensemble</b>	<b>138 381</b>	<b>145 803</b>	<b>145 370</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	20 667	21 196	20 402
6 à 19 salariés	28 185	30 480	29 795
20 à 49 salariés	32 010	33 215	33 504
50 à 199 salariés	30 293	31 478	33 069
200 salariés et plus	13 208	14 273	12 478
<b>Ensemble</b>	<b>124 363</b>	<b>130 642</b>	<b>129 247</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	12 569	13 612	12 847
20 à 49 salariés	14 147	14 908	14 703
50 à 199 salariés	12 829	13 594	13 939
200 salariés et plus	6 642	6 876	6 197
<b>Ensemble</b>	<b>46 187</b>	<b>48 989</b>	<b>47 686</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	15 442	16 580	15 840
20 à 49 salariés	17 241	18 198	18 184
50 à 199 salariés	16 133	17 077	17 362
200 salariés et plus	8 175	8 492	7 835
<b>Ensemble</b>	<b>56 991</b>	<b>60 347</b>	<b>59 221</b>

## Le transport routier de marchandises

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	2 146	2 239	1 624
20 à 49 salariés	2 508	2 603	1 973
50 à 199 salariés	2 319	2 337	1 865
200 salariés et plus	1 346	1 139	725
<b>Ensemble</b>	<b>8 319</b>	<b>8 317</b>	<b>6 187</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	4 829	4 998	4 416
20 à 49 salariés	5 257	5 439	5 055
50 à 199 salariés	5 166	5 311	4 744
200 salariés et plus	2 559	2 391	1 940
<b>Ensemble</b>	<b>17 812</b>	<b>18 139</b>	<b>16 155</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	54 507	57 233	56 978
6 à 19 salariés	58 109	61 858	59 529
20 à 49 salariés	62 025	65 233	66 966
50 à 199 salariés	58 176	61 040	63 626
200 salariés et plus	29 710	32 675	31 758
<b>Ensemble</b>	<b>262 527</b>	<b>278 039</b>	<b>278 857</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	473,5	473,9	489,6
20 à 49 salariés	483,8	488,7	482,9
50 à 199 salariés	486,5	490,9	494,9
200 salariés et plus	450,6	432,5	424,0
<b>Ensemble</b>	<b>476,9</b>	<b>476,8</b>	<b>479,7</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	1,9	1,9	1,8
- l'effectif total	1,7	2,2	1,8

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	3,7	3,6	3,3
- l'effectif total	3,3	3,7	3,2

## Le transport routier de marchandises

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	50,5	50,3	48,4
20 à 49 salariés	48,3	48,9	48,7
50 à 199 salariés	46,6	47,0	45,7
200 salariés et plus	50,8	48,9	48,0
<b>Ensemble</b>	<b>48,7</b>	<b>48,7</b>	<b>47,6</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,1	16,4	12,6
20 à 49 salariés	17,7	17,5	13,4
50 à 199 salariés	18,1	17,2	13,4
200 salariés et plus	20,3	16,6	11,7
<b>Ensemble</b>	<b>18,0</b>	<b>17,0</b>	<b>13,0</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	31,3	30,1	27,9
20 à 49 salariés	30,5	29,9	27,8
50 à 199 salariés	32,0	31,1	27,3
200 salariés et plus	31,3	28,2	24,8
<b>Ensemble</b>	<b>31,3</b>	<b>30,1</b>	<b>27,3</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	0,5	1,0	-1,8
20 à 49 salariés	-0,1	-0,5	-3,0
50 à 199 salariés	-1,0	-1,2	-4,0
200 salariés et plus	-2,2	-1,3	-3,6
<b>Ensemble</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,4</b>	<b>-3,1</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	20,0	18,8	16,9
20 à 49 salariés	20,2	18,7	16,9
50 à 199 salariés	19,6	19,1	16,2
200 salariés et plus	19,3	17,4	15,8
<b>Ensemble</b>	<b>19,8</b>	<b>18,7</b>	<b>16,5</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	31,9	32,7	35,0
20 à 49 salariés	31,0	30,9	34,2
50 à 199 salariés	34,8	34,7	37,3
200 salariés et plus	33,7	34,8	38,3
<b>Ensemble</b>	<b>32,7</b>	<b>33,0</b>	<b>35,8</b>

## Le transport routier de marchandises

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	9,9	11,0	10,9
20 à 49 salariés	16,0	14,3	13,4
50 à 199 salariés	18,3	17,6	17,1
200 salariés et plus	16,7	18,5	17,5
<b>Ensemble</b>	<b>15,2</b>	<b>15,0</b>	<b>14,4</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	266	268	266
20 à 49 salariés	278	279	272
50 à 199 salariés	277	280	273
200 salariés et plus	275	260	247
<b>Ensemble</b>	<b>274</b>	<b>273</b>	<b>267</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	113	115	121
20 à 49 salariés	116	117	119
50 à 199 salariés	112	114	119
200 salariés et plus	114	112	114
<b>Ensemble</b>	<b>114</b>	<b>115</b>	<b>119</b>

<b>3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	562	565	580
20 à 49 salariés	568	564	555
50 à 199 salariés	559	550	554
200 salariés et plus	560	522	464
<b>Ensemble</b>	<b>563</b>	<b>555</b>	<b>550</b>

<b>3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	404	409	413
20 à 49 salariés	418	413	403
50 à 199 salariés	420	413	408
200 salariés et plus	430	397	336
<b>Ensemble</b>	<b>416</b>	<b>410</b>	<b>399</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	101	97	107
20 à 49 salariés	99	98	102
50 à 199 salariés	97	95	105
200 salariés et plus	84	87	89
<b>Ensemble</b>	<b>97</b>	<b>96</b>	<b>103</b>

## Le transport routier de marchandises

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1 554	1 788	1 526
20 à 49 salariés	1 867	2 208	2 004
50 à 199 salariés	1 987	2 103	2 089
200 salariés et plus	1 238	1 159	971
<b>Ensemble</b>	<b>6 646</b>	<b>7 258</b>	<b>6 589</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1 321	1 498	1 211
20 à 49 salariés	1 536	1 750	1 584
50 à 199 salariés	1 498	1 705	1 680
200 salariés et plus	1 031	889	691
<b>Ensemble</b>	<b>5 387</b>	<b>5 841</b>	<b>5 165</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1 298	1 173	1 301
20 à 49 salariés	1 296	1 236	1 210
50 à 199 salariés	833	793	771
200 salariés et plus	242	244	214
<b>Ensemble</b>	<b>3 669</b>	<b>3 446</b>	<b>3 496</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	766	804	827
20 à 49 salariés	901	983	1 202
50 à 199 salariés	1 297	1 435	1 416
200 salariés et plus	577	667	731
<b>Ensemble</b>	<b>3 541</b>	<b>3 889</b>	<b>4 176</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	90,2	82,9	63,2
20 à 49 salariés	92,4	74,3	59,2
50 à 199 salariés	76,7	74,1	55,6
200 salariés et plus	78,4	68,8	57,1
<b>Ensemble</b>	<b>84,6</b>	<b>75,5</b>	<b>58,7</b>

## Le transport routier de marchandises

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	20,7	22,1	16,1
20 à 49 salariés	18,2	18,8	14,3
50 à 199 salariés	19,0	18,1	13,2
200 salariés et plus	18,6	17,3	11,2
<b>Ensemble</b>	<b>19,1</b>	<b>19,1</b>	<b>13,9</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	11 982	12 799	13 100
20 à 49 salariés	12 273	13 411	14 328
50 à 199 salariés	11 172	12 106	12 959
200 salariés et plus	5 820	5 642	5 662
<b>Ensemble</b>	<b>41 247</b>	<b>43 957</b>	<b>46 049</b>

<b>5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	40,3	39,1	33,7
20 à 49 salariés	42,8	40,6	35,3
50 à 199 salariés	46,2	43,9	36,6
200 salariés et plus	44,0	42,4	34,3
<b>Ensemble</b>	<b>43,2</b>	<b>41,3</b>	<b>35,1</b>

## Le transport routier de marchandises

### II ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	46,2	54,5	62,5	46,0	54,3	62,7	44,3	53,2	62,3
20 à 49	45,1	52,7	60,1	45,3	52,7	60,1	44,2	51,7	59,4
50 à 199	42,6	49,9	57,6	43,1	50,3	57,1	42,0	49,5	57,2
200 et plus	43,6	49,6	58,6	43,1	48,9	56,6	41,1	47,1	56,9
<b>Ensemble</b>	<b>45,5</b>	<b>53,6</b>	<b>61,7</b>	<b>45,6</b>	<b>53,4</b>	<b>61,6</b>	<b>44,0</b>	<b>52,3</b>	<b>61,3</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,7	15,4	25,2	6,5	14,8	23,9	2,3	11,4	21,1
20 à 49	7,8	14,8	23,9	7,9	14,9	22,0	3,7	11,5	19,4
50 à 199	7,1	15,7	24,7	7,4	15,4	24,3	3,3	12,7	21,6
200 et plus	3,8	14,3	23,3	5,9	12,2	21,7	0,0	8,3	20,2
<b>Ensemble</b>	<b>6,1</b>	<b>15,2</b>	<b>24,9</b>	<b>7,0</b>	<b>14,8</b>	<b>23,5</b>	<b>2,6</b>	<b>11,4</b>	<b>20,6</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	21,4	30,6	39,0	20,0	28,9	37,3	18,1	27,0	35,6
20 à 49	21,6	28,9	36,4	22,0	28,3	35,1	18,0	25,9	33,0
50 à 199	23,4	30,3	36,9	23,0	29,5	35,6	19,9	27,0	32,8
200 et plus	23,6	28,8	35,3	23,3	28,9	34,6	21,5	26,4	31,1
<b>Ensemble</b>	<b>21,6</b>	<b>30,2</b>	<b>38,0</b>	<b>20,8</b>	<b>28,9</b>	<b>36,6</b>	<b>18,2</b>	<b>26,6</b>	<b>34,7</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-4,6	1,0	6,3	-3,9	1,0	6,4	-7,6	-0,9	4,0
20 à 49	-4,1	0,0	3,1	-3,7	0,1	3,6	-7,2	-1,7	1,6
50 à 199	-4,4	-0,7	2,9	-3,9	-0,7	2,7	-7,3	-2,4	0,9
200 et plus	-3,9	-0,7	1,6	-4,2	-0,2	1,9	-8,4	-2,4	1,3
<b>Ensemble</b>	<b>-4,4</b>	<b>0,5</b>	<b>5,2</b>	<b>-3,9</b>	<b>0,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-7,5</b>	<b>-1,3</b>	<b>3,1</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	11,4	19,5	27,1	10,2	17,7	26,0	8,0	16,2	24,0
20 à 49	12,1	18,7	24,6	12,0	17,7	23,7	8,9	16,1	22,1
50 à 199	12,9	19,2	24,9	12,6	19,1	24,3	10,1	16,8	22,2
200 et plus	12,7	19,0	22,8	13,4	20,1	24,1	11,5	16,9	21,3
<b>Ensemble</b>	<b>11,6</b>	<b>19,3</b>	<b>26,3</b>	<b>10,8</b>	<b>17,9</b>	<b>25,4</b>	<b>8,5</b>	<b>16,3</b>	<b>23,3</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19,3	28,5	43,6	19,7	30,1	44,6	20,1	31,1	47,9
20 à 49	20,7	29,0	40,2	20,5	28,5	39,9	21,5	31,0	46,5
50 à 199	21,7	29,8	40,6	21,0	29,7	40,8	21,6	31,3	44,9
200 et plus	24,0	33,7	46,1	20,3	31,2	44,5	21,3	31,1	43,7
<b>Ensemble</b>	<b>19,9</b>	<b>28,7</b>	<b>42,6</b>	<b>20,1</b>	<b>29,6</b>	<b>43,5</b>	<b>20,4</b>	<b>31,1</b>	<b>46,8</b>

## Le transport routier de marchandises

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	1,0	7,0	0,0	1,3	7,5	0,1	1,5	8,0
20 à 49	1,0	5,4	14,9	0,8	4,5	14,1	0,9	4,9	14,4
50 à 199	3,3	9,8	20,8	3,2	9,3	20,3	3,1	9,0	19,5
200 et plus	3,9	12,6	23,3	4,8	14,4	28,3	5,0	14,6	25,9
<b>Ensemble</b>	<b>0,1</b>	<b>2,2</b>	<b>10,3</b>	<b>0,1</b>	<b>2,4</b>	<b>10,8</b>	<b>0,2</b>	<b>2,7</b>	<b>11,0</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	211	259	311	215	262	310	210	256	309
20 à 49	226	265	311	228	266	310	220	260	302
50 à 199	231	269	305	237	268	308	232	266	302
200 et plus	232	261	291	228	264	296	219	251	279
<b>Ensemble</b>	<b>217</b>	<b>261</b>	<b>310</b>	<b>220</b>	<b>264</b>	<b>310</b>	<b>215</b>	<b>258</b>	<b>306</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	94	112	129	97	112	132	101	116	137
20 à 49	99	113	128	101	114	128	103	116	130
50 à 199	101	110	121	103	113	123	107	117	129
200 et plus	101	109	118	103	112	120	105	113	123
<b>Ensemble</b>	<b>97</b>	<b>112</b>	<b>128</b>	<b>98</b>	<b>113</b>	<b>130</b>	<b>103</b>	<b>116</b>	<b>134</b>

3.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	428	559	703	433	569	703	433	566	706
20 à 49	442	559	685	438	560	677	426	549	667
50 à 199	450	550	650	453	548	643	459	539	650
200 et plus	432	535	648	428	533	656	338	504	613
<b>Ensemble</b>	<b>435</b>	<b>558</b>	<b>691</b>	<b>437</b>	<b>564</b>	<b>687</b>	<b>435</b>	<b>560</b>	<b>687</b>

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	310	396	499	313	404	509	305	393	504
20 à 49	316	406	502	314	405	493	310	396	485
50 à 199	324	409	499	331	410	489	333	398	485
200 et plus	314	400	494	294	407	513	251	361	464
<b>Ensemble</b>	<b>312</b>	<b>400</b>	<b>500</b>	<b>314</b>	<b>405</b>	<b>504</b>	<b>308</b>	<b>394</b>	<b>500</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	54	102	141	51	97	136	53	104	143
20 à 49	59	98	132	60	98	131	63	101	134
50 à 199	66	96	124	68	95	120	76	103	129
200 et plus	56	85	116	66	88	111	65	94	121
<b>Ensemble</b>	<b>56</b>	<b>99</b>	<b>136</b>	<b>55</b>	<b>97</b>	<b>132</b>	<b>57</b>	<b>104</b>	<b>139</b>

## Le transport routier de marchandises

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	28,2	103,5	274,3	29,6	97,8	271,7	-13,2	69,4	213,1
20 à 49	38,2	95,1	204,9	34,7	82,4	170,4	2,1	65,9	143,7
50 à 199	31,7	86,5	159,5	34,4	82,8	153,3	-2,0	64,5	120,7
200 et plus	40,2	88,2	159,1	30,7	72,2	146,0	-34,6	61,3	110,0
<b>Ensemble</b>	<b>31,6</b>	<b>97,5</b>	<b>239,5</b>	<b>31,5</b>	<b>90,6</b>	<b>222,0</b>	<b>-7,7</b>	<b>67,5</b>	<b>186,2</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,0	22,0	44,2	9,8	23,4	50,6	3,7	17,8	44,7
20 à 49	9,8	17,7	30,9	10,6	19,5	34,5	5,2	14,6	29,7
50 à 199	10,0	18,9	28,6	9,7	19,5	30,1	4,3	14,5	23,2
200 et plus	9,5	17,7	28,0	8,2	17,4	27,2	2,2	11,5	19,9
<b>Ensemble</b>	<b>9,9</b>	<b>20,3</b>	<b>39,2</b>	<b>10,0</b>	<b>21,9</b>	<b>43,6</b>	<b>4,2</b>	<b>16,3</b>	<b>37,9</b>

5.3 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	25,0	40,1	63,0	23,9	39,7	64,5	19,3	35,2	61,0
20 à 49	25,9	40,4	60,6	26,1	38,8	56,3	21,6	34,1	52,0
50 à 199	29,3	43,6	61,7	28,6	40,0	56,1	24,3	34,9	50,6
200 et plus	30,6	42,5	59,0	28,2	38,9	55,8	22,7	34,4	47,2
<b>Ensemble</b>	<b>25,7</b>	<b>40,3</b>	<b>62,3</b>	<b>24,8</b>	<b>39,6</b>	<b>61,0</b>	<b>20,4</b>	<b>34,9</b>	<b>57,4</b>



## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 1. L'ACTIVITÉ

23 600 entreprises ont pour activité principale le transport routier de marchandises de proximité en 1996, contre 20 600 en 1994. C'est le premier secteur du transport routier de marchandises en nombre d'entreprises. Les petites entreprises sont très nombreuses dans ce secteur : 86 % ont moins de six salariés. Elles réalisent près de 32 % du chiffre d'affaires total et emploient près de 40 % des effectifs du secteur. Douze entreprises seulement comptent 200 salariés ou plus. Les quatre premières représentent 1,9 % de l'effectif total et 2,4 % du chiffre d'affaires. Ce poids des plus grandes entreprises est en baisse sensible par rapport à 1995, du fait du basculement de la première d'entre elles du transport routier de marchandises de proximité vers l'organisation du transport de fret en 1996. C'est pourquoi la baisse apparente du chiffre d'affaires total masque en fait une certaine stabilité.

EFFECTIF MOYEN EN ÉQUIVALENT TEMPS COMPLET PAR ENTREPRISE

Tranche d'effectif salarié	1994	1995	1996
0 à 5 salariés	1,9	1,9	1,8
6 à 19 salariés	9,9	9,9	9,5
20 à 49 salariés	30,5	30,0	30,0
50 à 199 salariés	94,1	89,9	90,7
200 salariés et plus	369,3	507,1	337,8
<b>Ensemble</b>	<b>4,3</b>	<b>4,1</b>	<b>3,9</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

L'effectif total est stable en 1996, avec 93 200 personnes (+0,3 %). Ce sont les petites entreprises qui ont créé des emplois. La rémunération moyenne est de 118 000 francs par personne en 1996, en hausse de 1,7% par rapport à 1995. On peut y voir un effet du contrat de progrès.

Le taux de sous-traitance des entreprises de six salariés et plus est de 12,2 % en 1996 (20 % pour les entreprises de 200 salariés et plus, 10,1 % pour les entreprises de 6 à 9 salariés). La baisse se poursuit par rapport aux années précédentes. Plus de 25 % des entreprises ne recourent jamais à la sous-traitance. Le chiffre d'affaires hors sous-traitance par personne est de 421 000 francs par personne en 1996. Il était de 417 000 francs deux ans plus tôt.

Les entreprises de transport routier de marchandises de proximité ont eu davantage recours au crédit-bail en 1996. Ce phénomène est surtout sensible pour les petites entreprises de 6 à 9 salariés. La location de matériel de transport (877 MF en 1996) est stable sur trois ans. L'investissement traditionnel est en recul sensible (1 488 MF en 1995, 1 270 MF en 1996).

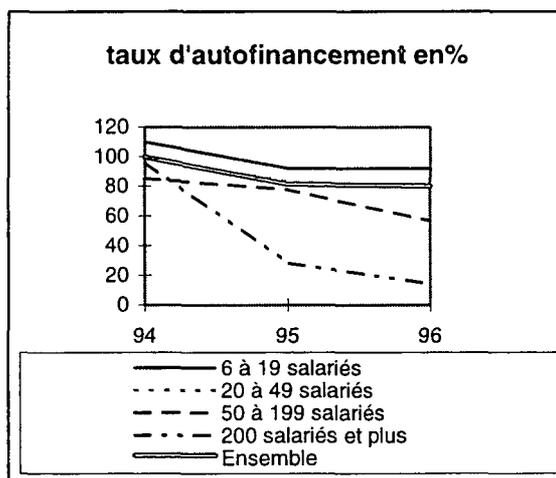
### 3. LES RÉSULTATS

Malgré un environnement moins porteur, le taux de valeur ajoutée corrigée s'est amélioré en 1996, pour la troisième année consécutive, avec 54,1 % (+ 0,3). Cette hausse se manifeste pour l'ensemble du secteur, sauf les entreprises de 20 à 49

salariés. 25 % des entreprises ont un taux supérieur à 66,6 %, 25 % un taux inférieur à 48,8 %

L'excédent brut d'exploitation corrigé et la valeur ajoutée corrigée étant orientés à la baisse, le taux de marge corrigée se dégrade. Il est de 26 % en 1996. Bien que les investissements aient diminué, le taux d'autofinancement d'exploitation se réduit sous l'effet de la réduction de l'EBE corrigé, passant de 17,1 % en 1995 à 15,7 % en 1996. En outre, le poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé s'alourdit (35,3 %).

Dans ce contexte de dégradation des performances, le contraste entre les entreprises s'accroît. Il est particulièrement spectaculaire pour le taux d'autofinancement. In fine, le taux de marge courante est maintenant négatif pour toutes les tranches d'effectif à l'exception des petites (6 à 19 salariés).



## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	17 734	19 756	20 440
6 à 19 salariés	2 209	2 423	2 487
20 à 49 salariés	537	522	552
50 à 199 salariés	133	121	122
200 salariés et plus	14	11	12
<b>Ensemble</b>	<b>20 627</b>	<b>22 833</b>	<b>23 613</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	11 478	12 497	12 382
6 à 19 salariés	10 336	11 643	11 549
20 à 49 salariés	8 414	7 484	7 856
50 à 199 salariés	6 598	5 564	5 396
200 salariés et plus	2 454	2 717	1 743
<b>Ensemble</b>	<b>39 280</b>	<b>39 905</b>	<b>38 927</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	10 682	11 842	11 802
6 à 19 salariés	8 418	9 933	9 621
20 à 49 salariés	6 656	5 431	6 001
50 à 199 salariés	4 723	3 811	3 712
200 salariés et plus	1 705	1 629	947
<b>Ensemble</b>	<b>32 184</b>	<b>32 646</b>	<b>32 082</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	4 589	5 230	5 171
20 à 49 salariés	3 679	3 460	3 494
50 à 199 salariés	2 652	2 364	2 336
200 salariés et plus	1 036	1 153	739
<b>Ensemble</b>	<b>11 956</b>	<b>12 207</b>	<b>11 740</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	5 482	6 218	6 193
20 à 49 salariés	4 485	4 118	4 263
50 à 199 salariés	3 300	2 973	2 934
200 salariés et plus	1 302	1 431	988
<b>Ensemble</b>	<b>14 568</b>	<b>14 740</b>	<b>14 379</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	800	841	720
20 à 49 salariés	583	532	440
50 à 199 salariés	440	353	281
200 salariés et plus	122	93	26
<b>Ensemble</b>	<b>1 946</b>	<b>1 819</b>	<b>1 467</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1 645	1 781	1 692
20 à 49 salariés	1 298	1 120	1 110
50 à 199 salariés	947	836	767
200 salariés et plus	291	276	175
<b>Ensemble</b>	<b>4 182</b>	<b>4 012</b>	<b>3 743</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	33 380	36 772	37 812
6 à 19 salariés	21 815	24 007	23 733
20 à 49 salariés	16 386	15 636	16 547
50 à 199 salariés	12 519	10 882	11 062
200 salariés et plus	5 170	5 578	4 054
<b>Ensemble</b>	<b>89 270</b>	<b>92 874</b>	<b>93 208</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	423,5	431,2	437,5
20 à 49 salariés	431,7	419,2	413,4
50 à 199 salariés	411,0	434,1	424,2
200 salariés et plus	362,9	369,3	344,0
<b>Ensemble</b>	<b>417,5</b>	<b>422,3</b>	<b>420,8</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	3,1	4,5	2,4
- l'effectif total	2,5	3,7	1,9

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	6,0	7,0	4,3
- l'effectif total	4,5	5,5	3,5

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	53,0	53,4	53,6
20 à 49 salariés	53,3	55,0	54,3
50 à 199 salariés	50,1	53,4	54,3
200 salariés et plus	53,0	52,7	56,7
<b>Ensemble</b>	<b>52,4</b>	<b>53,8</b>	<b>54,1</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,4	16,1	13,9
20 à 49 salariés	15,9	15,4	12,6
50 à 199 salariés	16,6	14,9	12,0
200 salariés et plus	11,8	8,1	3,5
<b>Ensemble</b>	<b>16,3</b>	<b>14,9</b>	<b>12,5</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	30,0	28,6	27,3
20 à 49 salariés	28,9	27,2	26,0
50 à 199 salariés	28,7	28,1	26,1
200 salariés et plus	22,4	19,3	17,8
<b>Ensemble</b>	<b>28,7</b>	<b>27,2</b>	<b>26,0</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	2,0	1,9	0,8
20 à 49 salariés	-0,1	0,2	-1,4
50 à 199 salariés	-0,2	-0,4	-3,2
200 salariés et plus	-0,4	-4,2	-5,1
<b>Ensemble</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>-1,1</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	20,0	18,9	17,5
20 à 49 salariés	17,9	16,6	15,6
50 à 199 salariés	17,6	17,3	15,4
200 salariés et plus	12,5	10,8	5,9
<b>Ensemble</b>	<b>18,1</b>	<b>17,1</b>	<b>15,7</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	28,9	29,8	31,7
20 à 49 salariés	32,3	31,7	34,4
50 à 199 salariés	33,5	36,0	37,8
200 salariés et plus	39,4	38,2	65,5
<b>Ensemble</b>	<b>31,7</b>	<b>32,2</b>	<b>35,3</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	10,6	11,1	10,1
20 à 49 salariés	15,9	12,4	12,9
50 à 199 salariés	22,0	15,1	13,0
200 salariés et plus	23,5	24,2	20,0
<b>Ensemble</b>	<b>16,1</b>	<b>13,6</b>	<b>12,2</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	251	259	261
20 à 49 salariés	274	263	258
50 à 199 salariés	264	273	265
200 salariés et plus	252	257	244
<b>Ensemble</b>	<b>261</b>	<b>263</b>	<b>260</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	110	115	120
20 à 49 salariés	116	116	116
50 à 199 salariés	111	117	118
200 salariés et plus	111	123	117
<b>Ensemble</b>	<b>112</b>	<b>116</b>	<b>118</b>

<b>3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	481	503	511
20 à 49 salariés	519	472	471
50 à 199 salariés	481	470	494
200 salariés et plus	493	551	383
<b>Ensemble</b>	<b>493</b>	<b>492</b>	<b>488</b>

<b>3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	352	371	377
20 à 49 salariés	398	355	355
50 à 199 salariés	369	360	376
200 salariés et plus	399	460	296
<b>Ensemble</b>	<b>373</b>	<b>371</b>	<b>365</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	78	78	82
20 à 49 salariés	76	71	76
50 à 199 salariés	74	72	79
200 salariés et plus	56	54	54
<b>Ensemble</b>	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>78</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	516	643	543
20 à 49 salariés	378	402	369
50 à 199 salariés	330	319	314
200 salariés et plus	82	123	44
<b>Ensemble</b>	<b>1 307</b>	<b>1 488</b>	<b>1 270</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	424	547	417
20 à 49 salariés	287	306	278
50 à 199 salariés	242	243	238
200 salariés et plus	52	73	28
<b>Ensemble</b>	<b>1 006</b>	<b>1 170</b>	<b>961</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	376	388	425
20 à 49 salariés	278	221	216
50 à 199 salariés	128	130	122
200 salariés et plus	29	30	24
<b>Ensemble</b>	<b>811</b>	<b>768</b>	<b>786</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	285	318	310
20 à 49 salariés	260	218	278
50 à 199 salariés	252	212	238
200 salariés et plus	81	124	52
<b>Ensemble</b>	<b>878</b>	<b>874</b>	<b>877</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	110,0	92,3	91,9
20 à 49 salariés	99,7	82,8	75,0
50 à 199 salariés	85,2	77,7	56,4
200 salariés et plus	96,4	28,5	14,1
<b>Ensemble</b>	<b>99,9</b>	<b>81,3</b>	<b>75,5</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	22,2	23,7	19,7
20 à 49 salariés	18,7	19,2	15,8
50 à 199 salariés	20,2	18,2	13,4
200 salariés et plus	22,2	23,6	7,2
<b>Ensemble</b>	<b>20,6</b>	<b>21,0</b>	<b>16,5</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	4 216	4 796	4 651
20 à 49 salariés	2 708	2 764	3 021
50 à 199 salariés	1 779	1 684	1 818
200 salariés et plus	581	580	488
<b>Ensemble</b>	<b>9 285</b>	<b>9 824</b>	<b>9 978</b>

<b>5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	39,0	37,1	36,4
20 à 49 salariés	47,9	40,5	36,7
50 à 199 salariés	53,2	49,7	42,2
200 salariés et plus	50,1	47,5	36,0
<b>Ensemble</b>	<b>45,0</b>	<b>40,8</b>	<b>37,5</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	50,4	58,4	66,1	50,0	59,3	66,4	48,8	57,5	67,1
20 à 49	48,2	57,2	65,5	50,7	57,6	65,3	48,8	57,7	64,8
50 à 199	46,9	54,9	63,7	49,5	56,8	64,1	47,7	57,6	64,5
200 et plus	47,2	52,9	61,6	48,9	53,1	65,7	53,3	57,7	63,5
<b>Ensemble</b>	<b>49,8</b>	<b>58,1</b>	<b>66,0</b>	<b>50,0</b>	<b>58,8</b>	<b>66,1</b>	<b>48,8</b>	<b>57,5</b>	<b>66,6</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	6,3	15,7	25,3	6,0	14,5	23,4	2,5	11,2	21,6
20 à 49	6,8	13,4	21,7	7,3	13,4	20,3	4,5	11,8	19,3
50 à 199	5,0	14,3	24,1	6,3	13,6	25,4	3,4	12,9	21,6
200 et plus	3,8	8,0	14,3	-1,5	7,4	11,6	-1,3	8,4	14,2
<b>Ensemble</b>	<b>6,2</b>	<b>15,2</b>	<b>24,7</b>	<b>6,0</b>	<b>14,4</b>	<b>22,7</b>	<b>3,0</b>	<b>11,2</b>	<b>21,2</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19,5	28,9	38,6	18,1	27,4	35,4	16,6	26,3	34,7
20 à 49	20,4	27,4	33,9	19,5	25,8	32,6	15,4	24,2	31,7
50 à 199	18,5	28,0	33,2	19,2	28,8	33,9	18,7	27,3	31,9
200 et plus	13,9	23,6	26,8	7,6	19,2	26,0	1,0	28,7	31,9
<b>Ensemble</b>	<b>19,5</b>	<b>28,6</b>	<b>37,4</b>	<b>18,3</b>	<b>27,3</b>	<b>34,7</b>	<b>16,5</b>	<b>25,9</b>	<b>34,4</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-2,8	1,4	7,1	-2,7	1,4	6,9	-5,7	0,7	5,0
20 à 49	-3,3	0,4	3,5	-3,0	0,2	4,1	-5,1	-0,4	3,1
50 à 199	-4,9	-0,3	3,8	-3,0	-0,6	2,8	-6,8	-1,5	1,4
200 et plus	-3,9	-0,5	1,5	-5,4	-2,2	1,9	-4,7	-1,4	2,9
<b>Ensemble</b>	<b>-3,1</b>	<b>1,1</b>	<b>6,5</b>	<b>-2,8</b>	<b>1,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-5,5</b>	<b>0,3</b>	<b>4,9</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	11,5	19,5	26,8	10,4	17,4	25,8	8,7	16,3	24,3
20 à 49	10,9	17,2	22,8	10,1	16,4	21,7	8,0	14,8	21,3
50 à 199	9,7	16,9	22,3	10,1	18,1	23,7	8,6	16,5	20,9
200 et plus	6,1	11,3	13,5	4,4	10,4	18,8	2,2	10,1	17,6
<b>Ensemble</b>	<b>11,3</b>	<b>18,8</b>	<b>25,8</b>	<b>10,3</b>	<b>17,2</b>	<b>24,7</b>	<b>8,7</b>	<b>16,1</b>	<b>23,6</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,9	25,3	39,4	17,3	28,2	41,2	18,5	28,6	45,6
20 à 49	20,6	29,0	40,8	18,5	28,4	39,8	20,1	29,8	47,3
50 à 199	19,9	29,7	44,0	17,6	28,7	37,6	19,1	30,2	42,8
200 et plus	35,4	47,5	51,9	27,2	44,9	67,0	-1,9	27,0	52,9
<b>Ensemble</b>	<b>18,2</b>	<b>26,7</b>	<b>40,1</b>	<b>17,8</b>	<b>28,3</b>	<b>41,2</b>	<b>19,2</b>	<b>28,9</b>	<b>45,6</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	0,7	7,0	0,0	0,7	5,4	0,0	0,9	5,5
20 à 49	0,7	5,0	18,1	0,6	4,0	13,9	0,7	3,4	14,5
50 à 199	2,4	9,8	25,4	1,7	7,4	17,6	1,7	5,8	15,4
200 et plus	9,4	18,8	32,9	4,0	27,9	34,1	2,2	14,8	26,2
<b>Ensemble</b>	<b>0,0</b>	<b>1,3</b>	<b>9,6</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>	<b>7,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,3</b>	<b>7,3</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	195	246	292	205	251	304	204	248	309
20 à 49	221	261	313	219	253	300	209	250	293
50 à 199	211	250	303	226	259	300	221	263	299
200 et plus	227	245	306	226	259	315	193	249	285
<b>Ensemble</b>	<b>201</b>	<b>248</b>	<b>297</b>	<b>209</b>	<b>252</b>	<b>303</b>	<b>206</b>	<b>250</b>	<b>304</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	91	108	126	96	114	132	98	116	139
20 à 49	100	114	129	101	115	129	102	115	130
50 à 199	98	107	119	103	114	122	102	115	126
200 et plus	97	108	119	115	121	137	110	116	130
<b>Ensemble</b>	<b>93</b>	<b>109</b>	<b>126</b>	<b>98</b>	<b>114</b>	<b>131</b>	<b>99</b>	<b>115</b>	<b>137</b>

3.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	347	499	610	376	510	634	378	498	639
20 à 49	391	509	615	357	467	576	352	474	597
50 à 199	353	508	592	341	488	599	394	501	587
200 et plus	334	506	689	460	535	831	195	466	594
<b>Ensemble</b>	<b>360</b>	<b>502</b>	<b>610</b>	<b>370</b>	<b>499</b>	<b>629</b>	<b>375</b>	<b>493</b>	<b>629</b>

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	256	352	441	279	365	467	270	359	467
20 à 49	299	379	482	262	354	434	261	350	440
50 à 199	267	378	478	260	375	456	294	377	445
200 et plus	202	437	547	365	438	692	150	315	486
<b>Ensemble</b>	<b>262</b>	<b>360</b>	<b>449</b>	<b>274</b>	<b>365</b>	<b>462</b>	<b>270</b>	<b>359</b>	<b>459</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	41	75	113	40	77	111	44	81	120
20 à 49	40	69	102	44	71	96	47	73	101
50 à 199	44	64	97	46	69	93	56	78	97
200 et plus	25	52	69	21	58	76	33	54	72
<b>Ensemble</b>	<b>41</b>	<b>73</b>	<b>111</b>	<b>41</b>	<b>75</b>	<b>107</b>	<b>44</b>	<b>79</b>	<b>117</b>

## Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	42,6	112,3	271,9	40,6	100,8	249,6	4,6	88,3	240,2
20 à 49	37,7	106,7	263,6	39,2	91,3	174,2	20,0	86,3	198,3
50 à 199	29,2	85,2	192,4	34,5	82,7	199,8	4,6	68,8	126,5
200 et plus	49,3	71,0	134,8	-28,1	72,6	172,3	-428,3	75,5	189,0
<b>Ensemble</b>	<b>42,3</b>	<b>108,0</b>	<b>266,7</b>	<b>40,4</b>	<b>97,6</b>	<b>225,6</b>	<b>5,9</b>	<b>85,5</b>	<b>232,7</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	11,3	23,0	48,0	11,4	25,0	53,5	5,0	21,2	54,3
20 à 49	10,1	18,2	36,2	10,3	20,1	37,0	6,7	17,7	34,8
50 à 199	9,0	18,4	27,8	9,4	19,0	32,0	7,2	18,0	29,3
200 et plus	12,3	21,4	27,1	-4,1	24,7	39,0	-34,0	19,9	43,9
<b>Ensemble</b>	<b>10,8</b>	<b>22,0</b>	<b>45,0</b>	<b>11,0</b>	<b>23,8</b>	<b>51,0</b>	<b>5,7</b>	<b>20,1</b>	<b>52,7</b>

5.3 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	25,0	39,7	67,3	21,4	38,1	68,9	19,6	36,6	82,3
20 à 49	26,4	42,8	82,6	23,8	38,1	62,2	20,5	36,1	67,2
50 à 199	29,7	46,4	76,6	30,1	43,2	80,0	28,0	37,9	77,4
200 et plus	18,5	55,0	79,1	6,8	51,3	113,1	2,5	30,7	61,3
<b>Ensemble</b>	<b>25,6</b>	<b>40,2</b>	<b>68,9</b>	<b>22,3</b>	<b>38,1</b>	<b>67,4</b>	<b>19,7</b>	<b>36,6</b>	<b>78,5</b>



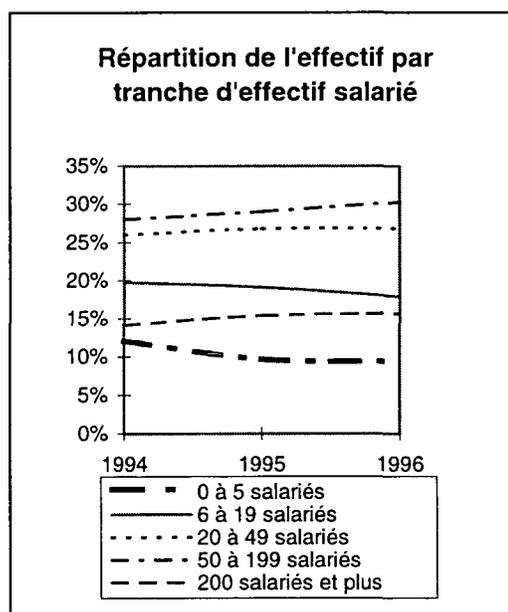
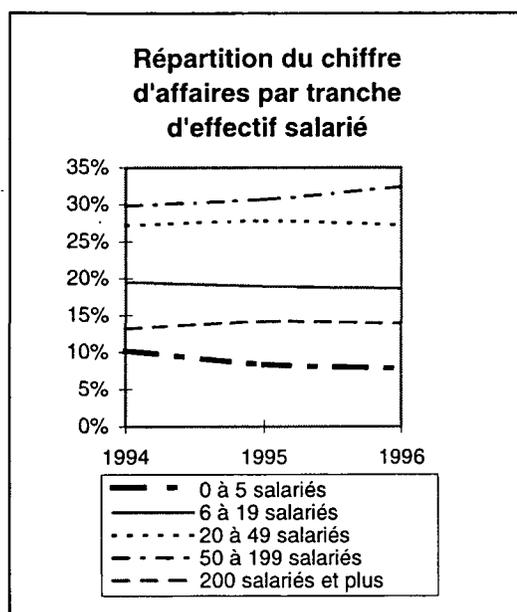
## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 1. L'ACTIVITÉ

Le transport routier de marchandises interurbain est l'activité principale de 11 100 entreprises en 1996. La taille moyenne de ces entreprises est plus élevée que celle des entreprises de transport de proximité (13,7 salariés contre 3,9). C'est le groupe des entreprises de taille moyenne qui a le poids le plus important dans ce secteur: les entreprises de 50 à 199 salariés réalisent 32,4 % du chiffre d'affaires total, les entreprises de 20 à 49 salariés 27,2 %.

Le poids des petites entreprises dans le chiffre d'affaires ne cesse de décroître. Les quatre premières entreprises du secteur réalisent quant à elles 2,8 % du chiffre d'affaires total et emploient 3,4 % des effectifs.

Le chiffre d'affaires de l'activité transport routier de marchandises représente 80,4 % du chiffre d'affaires total du secteur en 1996.



### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

L'investissement des entreprises a subi une évolution en dents de scie. Après 4,8 milliards de francs en 1995, il s'élevait à 4,5 milliards de francs en 1996, dont 3,5 milliards pour les investissements en matériel de transport, soit 79 % du total.

Les redevances de crédit-bail en matériel de transport sont stables, alors que la location de véhicules poursuit son développement et atteint 2,8 milliards en 1996.

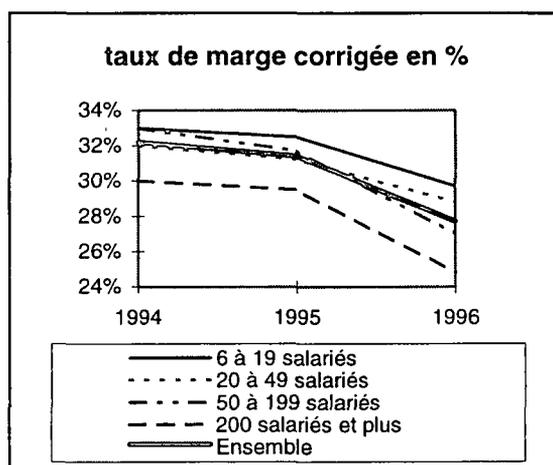
Le recours à la sous-traitance varie autour de 16 % entre 1994 et 1996. La productivité apparente du travail (valeur ajoutée corrigée sur effectif total) décroît légèrement sur la période. Elle s'élève à un peu moins de 270 000 francs par personne occupée en 1996. Les entreprises de 200 salariés et plus ont une productivité plus faible (242 000 francs par personne en 1996).

Sous l'effet du contrat de progrès, la rémunération moyenne du personnel a augmenté, à 119 000 francs par personne en équivalent temps complet. Cette hausse se vérifie pour toutes les tailles d'entreprises.

### 3. LES RÉSULTATS

Le taux de valeur ajoutée corrigée passe de 45,6 % à 44,1 % sur la période, sous l'effet notamment de la hausse des coûts en carburant. Le taux de marge corrigé s'établit à 27,7 % en 1996, en baisse prononcée par rapport à l'année précédente. Ce taux est le plus faible pour les plus grandes entreprises, 24,8 % en 1996, alors qu'il est de 29,7 % pour les entreprises de 6 à 19 salariés. Le taux d'autofinancement des investissements chute, sous l'effet de la dégradation de l'excédent brut d'exploitation.

Le taux de marge courante reste négatif en 1996. Il recule à - 4,3 %. La réduction du poids des intérêts et assimilés dans l'excédent brut d'exploitation s'est interrompue. Ce phénomène se vérifie pour toutes les entreprises, sans distinction de taille.



## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	7 786	6 691	6 709
6 à 19 salariés	2 715	2 784	2 580
20 à 49 salariés	1 148	1 235	1 261
50 à 199 salariés	431	465	478
200 salariés et plus	54	62	61
<b>Ensemble</b>	<b>12 134</b>	<b>11 237</b>	<b>11 089</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	8 683	7 519	7 099
6 à 19 salariés	16 576	17 031	16 949
20 à 49 salariés	23 069	24 979	24 757
50 à 199 salariés	25 310	27 603	29 457
200 salariés et plus	11 241	12 745	12 676
<b>Ensemble</b>	<b>84 879</b>	<b>89 877</b>	<b>90 937</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	8 215	7 229	6 753
6 à 19 salariés	14 611	14 812	14 530
20 à 49 salariés	19 211	20 743	20 504
50 à 199 salariés	19 664	21 554	23 045
200 salariés et plus	7 802	9 135	8 307
<b>Ensemble</b>	<b>69 503</b>	<b>73 474</b>	<b>73 140</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	6 282	6 409	5 850
20 à 49 salariés	8 514	9 281	9 034
50 à 199 salariés	8 851	9 694	10 107
200 salariés et plus	4 315	4 902	4 652
<b>Ensemble</b>	<b>27 962</b>	<b>30 285</b>	<b>29 643</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	7 894	7 968	7 425
20 à 49 salariés	10 422	11 442	11 278
50 à 199 salariés	11 157	12 198	12 558
200 salariés et plus	5 323	5 957	5 762
<b>Ensemble</b>	<b>34 795</b>	<b>37 566</b>	<b>37 024</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1 108	1 102	708
20 à 49 salariés	1 598	1 685	1 188
50 à 199 salariés	1 586	1 689	1 302
200 salariés et plus	741	910	579
<b>Ensemble</b>	<b>5 033</b>	<b>5 385</b>	<b>3 777</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	2 641	2 588	2 205
20 à 49 salariés	3 331	3 572	3 243
50 à 199 salariés	3 634	3 870	3 386
200 salariés et plus	1 584	1 756	1 431
<b>Ensemble</b>	<b>11 190</b>	<b>11 786</b>	<b>10 266</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	17 267	14 534	14 290
6 à 19 salariés	28 241	28 740	27 140
20 à 49 salariés	37 084	40 295	40 799
50 à 199 salariés	39 967	43 656	46 013
200 salariés et plus	20 208	23 183	23 850
<b>Ensemble</b>	<b>142 767</b>	<b>150 408</b>	<b>152 091</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	534,5	531,7	555,0
20 à 49 salariés	520,4	525,2	522,1
50 à 199 salariés	517,1	513,3	522,2
200 salariés et plus	456,3	447,0	433,9
<b>Ensemble</b>	<b>512,2</b>	<b>509,4</b>	<b>513,4</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	2,7	2,7	2,8
- l'effectif total	3,0	3,3	3,4

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	5,4	5,2	5,2
- l'effectif total	5,5	5,7	5,5

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	47,6	46,8	43,8
20 à 49 salariés	45,2	45,8	45,5
50 à 199 salariés	44,1	44,2	42,6
200 salariés et plus	47,3	46,7	45,4
<b>Ensemble</b>	<b>45,6</b>	<b>45,6</b>	<b>44,1</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,6	17,2	12,1
20 à 49 salariés	18,8	18,2	13,2
50 à 199 salariés	17,9	17,4	12,9
200 salariés et plus	17,2	18,6	12,4
<b>Ensemble</b>	<b>18,0</b>	<b>17,8</b>	<b>12,7</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	33,4	32,5	29,7
20 à 49 salariés	32,0	31,2	28,8
50 à 199 salariés	32,6	31,7	27,0
200 salariés et plus	29,8	29,5	24,8
<b>Ensemble</b>	<b>32,2</b>	<b>31,4</b>	<b>27,7</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	-0,4	0,4	-3,9
20 à 49 salariés	-0,1	-0,8	-4,2
50 à 199 salariés	-1,6	-1,7	-5,0
200 salariés et plus	-3,1	-0,8	-3,9
<b>Ensemble</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,9</b>	<b>-4,3</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	21,3	20,2	17,8
20 à 49 salariés	21,8	19,7	17,5
50 à 199 salariés	20,4	19,9	16,3
200 salariés et plus	16,7	18,1	16,4
<b>Ensemble</b>	<b>20,5</b>	<b>19,6</b>	<b>17,0</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	32,1	33,2	35,6
20 à 49 salariés	30,3	30,8	34,3
50 à 199 salariés	33,6	33,0	36,3
200 salariés et plus	38,8	34,8	36,7
<b>Ensemble</b>	<b>33,0</b>	<b>32,6</b>	<b>35,6</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	8,9	10,3	11,1
20 à 49 salariés	16,3	15,3	14,0
50 à 199 salariés	18,3	18,8	18,4
200 salariés et plus	18,0	18,7	18,4
<b>Ensemble</b>	<b>15,6</b>	<b>16,0</b>	<b>15,6</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	280	277	274
20 à 49 salariés	281	284	276
50 à 199 salariés	279	279	273
200 salariés et plus	263	257	242
<b>Ensemble</b>	<b>277</b>	<b>276</b>	<b>269</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	115	113	121
20 à 49 salariés	115	116	120
50 à 199 salariés	111	113	120
200 salariés et plus	115	110	115
<b>Ensemble</b>	<b>114</b>	<b>114</b>	<b>119</b>

<b>3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	637	632	649
20 à 49 salariés	605	607	594
50 à 199 salariés	590	576	578
200 salariés et plus	537	539	486
<b>Ensemble</b>	<b>598</b>	<b>593</b>	<b>583</b>

<b>3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	439	439	444
20 à 49 salariés	430	435	417
50 à 199 salariés	435	426	418
200 salariés et plus	401	403	347
<b>Ensemble</b>	<b>430</b>	<b>428</b>	<b>413</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	131	127	139
20 à 49 salariés	119	116	122
50 à 199 salariés	109	106	117
200 salariés et plus	96	99	99
<b>Ensemble</b>	<b>115</b>	<b>113</b>	<b>120</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	883	962	797
20 à 49 salariés	1 235	1 479	1 323
50 à 199 salariés	1 427	1 563	1 550
200 salariés et plus	652	831	793
<b>Ensemble</b>	<b>4 196</b>	<b>4 835</b>	<b>4 464</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	773	813	648
20 à 49 salariés	1 047	1 228	1 095
50 à 199 salariés	1 124	1 292	1 246
200 salariés et plus	487	620	540
<b>Ensemble</b>	<b>3 432</b>	<b>3 953</b>	<b>3 528</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	822	683	775
20 à 49 salariés	895	871	868
50 à 199 salariés	656	621	569
200 salariés et plus	183	172	160
<b>Ensemble</b>	<b>2 556</b>	<b>2 347</b>	<b>2 371</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	378	386	407
20 à 49 salariés	531	633	807
50 à 199 salariés	984	1 135	1 118
200 salariés et plus	358	380	513
<b>Ensemble</b>	<b>2 251</b>	<b>2 534</b>	<b>2 846</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	78,3	74,2	45,0
20 à 49 salariés	91,3	71,0	50,5
50 à 199 salariés	71,1	69,6	49,7
200 salariés et plus	74,3	79,4	56,6
<b>Ensemble</b>	<b>79,1</b>	<b>72,6</b>	<b>50,3</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	19,9	20,7	13,7
20 à 49 salariés	17,8	18,7	13,1
50 à 199 salariés	18,4	17,8	12,3
200 salariés et plus	15,3	16,6	10,7
<b>Ensemble</b>	<b>17,9</b>	<b>18,4</b>	<b>12,5</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	6 740	6 891	7 032
20 à 49 salariés	8 212	8 946	9 459
50 à 199 salariés	8 193	9 125	9 863
200 salariés et plus	3 400	4 139	4 192
<b>Ensemble</b>	<b>26 545</b>	<b>29 101</b>	<b>30 545</b>

<b>5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	39,2	37,6	31,4
20 à 49 salariés	40,6	39,9	34,3
50 à 199 salariés	44,4	42,4	34,3
200 salariés et plus	46,6	42,4	34,1
<b>Ensemble</b>	<b>42,2</b>	<b>40,5</b>	<b>33,6</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	43,3	49,3	56,1	42,8	49,1	55,3	40,4	47,0	54,1
20 à 49	42,7	49,6	56,0	43,0	49,2	55,3	41,9	48,2	53,9
50 à 199	41,2	48,0	53,4	41,2	47,5	53,6	39,7	47,0	52,2
200 et plus	41,7	48,4	54,2	41,1	46,9	53,8	39,4	45,3	49,3
<b>Ensemble</b>	<b>42,7</b>	<b>49,2</b>	<b>55,9</b>	<b>42,6</b>	<b>49,0</b>	<b>55,1</b>	<b>40,7</b>	<b>47,3</b>	<b>53,9</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,4	16,5	25,6	7,4	15,6	24,8	1,0	12,2	20,6
20 à 49	9,1	16,5	25,3	9,2	16,1	23,3	3,4	11,6	20,0
50 à 199	8,6	16,5	24,6	8,1	15,7	24,0	2,8	12,5	21,8
200 et plus	3,3	16,3	25,7	8,2	14,9	23,3	0,8	8,3	21,2
<b>Ensemble</b>	<b>7,1</b>	<b>16,5</b>	<b>25,4</b>	<b>8,1</b>	<b>15,7</b>	<b>24,5</b>	<b>1,9</b>	<b>12,0</b>	<b>20,5</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	24,9	33,1	40,6	23,4	31,5	39,8	19,9	29,4	37,6
20 à 49	24,0	30,9	37,6	23,9	30,2	36,5	20,5	27,3	33,6
50 à 199	24,9	31,3	37,6	24,3	30,0	35,8	20,4	27,0	32,9
200 et plus	24,6	30,1	35,3	24,9	29,7	34,4	21,6	26,4	30,2
<b>Ensemble</b>	<b>24,7</b>	<b>32,2</b>	<b>39,2</b>	<b>23,7</b>	<b>31,1</b>	<b>38,1</b>	<b>20,2</b>	<b>28,3</b>	<b>35,6</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-6,4	0,6	5,8	-4,9	0,7	6,3	-10,2	-2,5	2,1
20 à 49	-4,4	-0,2	2,9	-3,9	0,0	3,4	-9,3	-2,7	1,1
50 à 199	-4,3	-0,7	2,6	-4,6	-0,8	2,6	-9,0	-2,7	0,6
200 et plus	-4,6	-0,9	1,8	-4,2	-0,4	1,8	-9,4	-3,2	0,2
<b>Ensemble</b>	<b>-5,4</b>	<b>0,1</b>	<b>4,6</b>	<b>-4,6</b>	<b>0,3</b>	<b>4,7</b>	<b>-9,8</b>	<b>-2,7</b>	<b>1,5</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	13,8	21,5	28,1	12,8	19,8	26,7	9,7	17,7	24,7
20 à 49	14,9	20,3	26,0	14,3	19,5	25,1	10,3	17,4	22,7
50 à 199	14,5	20,1	25,0	13,4	20,0	24,9	10,2	17,2	22,5
200 et plus	14,7	20,1	23,3	15,6	20,3	24,5	13,2	17,1	21,1
<b>Ensemble</b>	<b>14,2</b>	<b>21,0</b>	<b>27,3</b>	<b>13,2</b>	<b>19,7</b>	<b>26,1</b>	<b>9,9</b>	<b>17,5</b>	<b>23,8</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	20,2	29,2	42,9	20,6	30,1	44,8	21,9	31,9	45,1
20 à 49	20,7	28,1	38,2	20,9	28,3	37,9	22,0	31,1	45,6
50 à 199	22,3	30,1	40,4	21,7	30,5	41,3	21,8	32,0	45,6
200 et plus	21,4	33,2	44,8	20,2	29,0	39,2	24,8	32,2	43,4
<b>Ensemble</b>	<b>20,9</b>	<b>29,1</b>	<b>40,8</b>	<b>20,8</b>	<b>29,4</b>	<b>42,8</b>	<b>21,9</b>	<b>31,8</b>	<b>45,3</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	1,0	6,1	0,1	1,8	9,1	0,1	2,5	9,3
20 à 49	1,4	6,1	15,1	1,1	4,9	14,9	1,3	5,6	15,1
50 à 199	4,1	10,8	20,9	4,3	10,8	22,0	4,3	10,4	20,9
200 et plus	8,6	13,9	22,7	9,1	15,2	25,6	8,3	16,2	25,3
<b>Ensemble</b>	<b>0,1</b>	<b>2,6</b>	<b>11,5</b>	<b>0,2</b>	<b>3,3</b>	<b>12,2</b>	<b>0,4</b>	<b>4,0</b>	<b>12,8</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	229	273	322	228	271	319	222	266	312
20 à 49	234	270	312	235	272	315	230	264	309
50 à 199	237	272	303	240	270	308	236	264	302
200 et plus	235	260	282	228	262	291	218	243	277
<b>Ensemble</b>	<b>231</b>	<b>271</b>	<b>318</b>	<b>232</b>	<b>271</b>	<b>315</b>	<b>225</b>	<b>264</b>	<b>309</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	97	113	131	98	111	131	104	116	134
20 à 49	100	112	127	102	113	127	105	117	130
50 à 199	101	110	121	104	114	123	108	118	129
200 et plus	102	111	118	102	110	118	104	113	122
<b>Ensemble</b>	<b>98</b>	<b>112</b>	<b>128</b>	<b>99</b>	<b>112</b>	<b>128</b>	<b>105</b>	<b>116</b>	<b>132</b>

3.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	531	634	742	525	628	757	520	628	747
20 à 49	489	593	704	503	608	701	491	592	699
50 à 199	485	578	675	490	570	665	483	575	669
200 et plus	456	540	630	467	540	644	392	523	635
<b>Ensemble</b>	<b>517</b>	<b>616</b>	<b>724</b>	<b>517</b>	<b>616</b>	<b>723</b>	<b>504</b>	<b>608</b>	<b>718</b>

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	354	438	526	348	432	540	341	416	515
20 à 49	336	421	510	349	436	508	336	413	500
50 à 199	349	427	509	347	417	496	340	406	494
200 et plus	319	401	474	315	416	503	272	381	464
<b>Ensemble</b>	<b>349</b>	<b>433</b>	<b>519</b>	<b>348</b>	<b>432</b>	<b>520</b>	<b>338</b>	<b>414</b>	<b>507</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	102	132	165	98	127	162	108	136	164
20 à 49	90	119	144	89	119	143	94	121	147
50 à 199	84	108	132	83	103	128	90	112	138
200 et plus	82	100	121	78	101	124	86	107	125
<b>Ensemble</b>	<b>94</b>	<b>125</b>	<b>153</b>	<b>93</b>	<b>122</b>	<b>153</b>	<b>101</b>	<b>128</b>	<b>157</b>

## Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	14,5	97,5	273,8	24,0	87,3	269,5	-37,8	52,3	158,9
20 à 49	41,9	89,0	171,7	34,5	79,7	162,1	-7,8	58,4	121,6
50 à 199	28,2	85,0	151,0	33,5	78,6	146,4	-8,8	61,3	115,3
200 et plus	40,2	93,9	163,2	41,3	72,3	146,0	-26,9	55,5	97,0
<b>Ensemble</b>	<b>26,8</b>	<b>91,7</b>	<b>213,0</b>	<b>28,4</b>	<b>82,2</b>	<b>205,2</b>	<b>-25,5</b>	<b>55,7</b>	<b>136,8</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	9,7	20,9	39,6	8,9	21,9	46,0	1,2	14,5	35,5
20 à 49	10,1	17,4	29,5	11,7	19,7	34,1	4,4	13,3	27,1
50 à 199	10,0	19,2	29,2	9,9	19,8	30,2	3,7	13,8	21,9
200 et plus	5,5	16,0	27,1	8,7	17,4	25,9	3,2	9,7	15,3
<b>Ensemble</b>	<b>9,9</b>	<b>19,4</b>	<b>35,4</b>	<b>9,8</b>	<b>20,9</b>	<b>39,7</b>	<b>2,7</b>	<b>13,8</b>	<b>30,0</b>

5.2 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	24,7	39,2	55,8	24,5	37,3	53,0	18,4	31,2	47,2
20 à 49	25,8	39,0	53,9	27,0	38,2	54,0	21,4	32,2	46,2
50 à 199	29,1	42,9	57,0	28,8	39,7	54,7	23,1	33,1	48,3
200 et plus	32,8	44,9	53,4	28,7	37,5	54,3	23,3	34,4	47,5
<b>Ensemble</b>	<b>25,5</b>	<b>39,5</b>	<b>55,3</b>	<b>25,4</b>	<b>37,9</b>	<b>53,4</b>	<b>19,3</b>	<b>32,1</b>	<b>46,9</b>



## Le déménagement (602N)

### 1. L'ACTIVITÉ

1 438 entreprises ont pour activité principale le déménagement en 1996. Ces entreprises emploient 12 800 personnes en équivalent temps complet et réalisent un chiffre d'affaires de 5,4 milliards de francs. 87 % du chiffre d'affaires correspond à l'activité déménagement, 13 % à d'autres activités.

Les quatre premières entreprises du secteur, avec 3,1 % des effectifs, réalisent 5,8 % du chiffre d'affaires en 1996. La taille moyenne d'une entreprise de déménagement est en diminution, passant de 9,4 en 1994 à 8,9 salariés par entreprise en 1996.

EFFECTIF MOYEN PAR ENTREPRISE

Tranche d'effectif salarié	1994	1995	1996
de 0 à 5 salariés	3,6	3,7	3,1
de 6 à 19 salariés	9,8	9,9	9,9
de 20 à 49 salariés	31,8	31,1	31,6
50 salariés et plus	89,6	78,8	79,2
<b>Ensemble</b>	<b>9,4</b>	<b>9,1</b>	<b>8,9</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

La sous-traitance est retombée à son niveau de 1994 et atteint un taux de 15,9 %. Cette diminution est principalement imputable aux grandes entreprises dont le taux est passé de 24,7 % en 1995 à 20,3 % en 1996. La productivité de l'effectif roulant poursuit sa hausse entre 1994 et 1996. Le chiffre d'affaires hors sous traitance rapporté à l'effectif roulant, de 527 000 francs en 1994, s'élève à 551 000 francs en 1996. La hausse ne se vérifie cependant pas pour les entreprises de 50 salariés et plus. La productivité apparente de l'effectif roulant est en hausse à 480 000 francs par personne en 1996. La hausse de la productivité apparente du travail (VAHT révisée / effectif) de 1995 s'est aussi retrouvée annulée en 1996 (253 000 francs par personne).

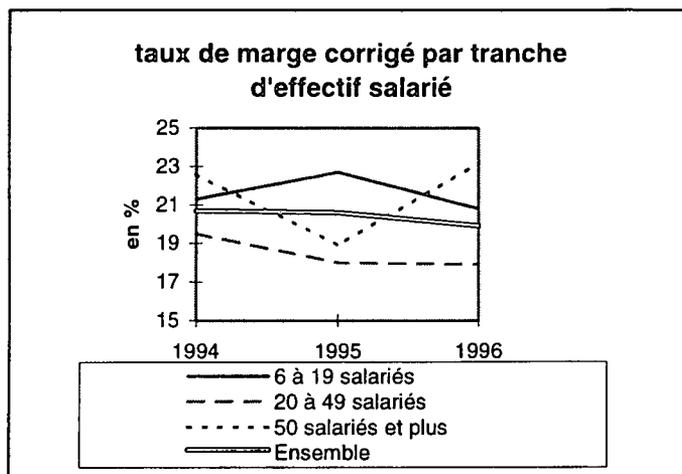
L'investissement des entreprises (142 millions de francs en 1996) s'est effrité et la prise de véhicules en location a connu une évolution similaire. L'augmentation des frais de redevances de crédit-bail compense ce double recul.

INDICE D'ÉVOLUTION DES DIFFÉRENTS MODES D'INVESTISSEMENT

	1994	1995	1996
Investissements transports	100	125	124
Redevances de crédit bail	100	94	106
Location de matériel de transport	100	116	109

### 3. LES RÉSULTATS

Le taux de valeur ajoutée corrigée s'établit à 55,9 % en 1996. Ce taux est en hausse pour les entreprises de 20 salariés et plus, alors qu'il diminue légèrement pour celles de moins de 20 salariés. Les divers taux de marge, pour l'ensemble du secteur sont en baisse légère, excepté pour celles de plus de 50 salariés pour lesquelles, après une forte baisse en 1995, ils se redressent.



## Le déménagement (602N)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	571	723	769
6 à 19 salariés	484	542	523
20 à 49 salariés	116	119	133
50 salariés et plus	7	12	13
<b>Ensemble</b>	<b>1 178</b>	<b>1 396</b>	<b>1 438</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	606	751	695
6 à 19 salariés	2 040	2 401	2 288
20 à 49 salariés	1 713	1 740	1 942
50 salariés et plus	280	498	486
<b>Ensemble</b>	<b>4 639</b>	<b>5 390</b>	<b>5 410</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	564	667	659
6 à 19 salariés	1 800	2 097	2 023
20 à 49 salariés	1 379	1 384	1 607
50 salariés et plus	280	472	436
<b>Ensemble</b>	<b>4 022</b>	<b>4 620</b>	<b>4 725</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	981	1 155	1 093
20 à 49 salariés	811	799	902
50 salariés et plus	155	240	248
<b>Ensemble</b>	<b>1 948</b>	<b>2 195</b>	<b>2 243</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1 171	1 382	1 295
20 à 49 salariés	942	933	1 056
50 salariés et plus	177	269	288
<b>Ensemble</b>	<b>2 290</b>	<b>2 585</b>	<b>2 638</b>

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	110	150	123
20 à 49 salariés	97	83	90
50 salariés et plus	29	30	45
<b>Ensemble</b>	<b>236</b>	<b>263</b>	<b>258</b>

## Le déménagement (602N)

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	249	313	269
20 à 49 salariés	184	168	189
50 salariés et plus	40	51	67
<b>Ensemble</b>	<b>473</b>	<b>532</b>	<b>525</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	2 030	2 669	2 348
6 à 19 salariés	4 765	5 348	5 189
20 à 49 salariés	3 689	3 700	4 207
50 salariés et plus	627	946	1 029
<b>Ensemble</b>	<b>11 112</b>	<b>12 663</b>	<b>12 773</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	369,2	383,7	381,8
20 à 49 salariés	379,3	378,9	379,5
50 salariés et plus	379,2	395,9	375,9
<b>Ensemble</b>	<b>374,0</b>	<b>383,1</b>	<b>380,3</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	6,3	5,8	5,8
- l'effectif total	3,7	3,0	3,1

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	11,3	11,0	10,6
- l'effectif total	6,5	6,5	6,4

## Le déménagement (602N)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	57,4	57,5	56,6
20 à 49 salariés	55,0	53,6	54,4
50 salariés et plus	63,3	54,1	59,3
<b>Ensemble</b>	<b>56,8</b>	<b>55,7</b>	<b>55,9</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	11,2	13,0	11,2
20 à 49 salariés	11,9	10,4	10,0
50 salariés et plus	19,0	12,3	18,1
<b>Ensemble</b>	<b>12,1</b>	<b>12,0</b>	<b>11,5</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	21,3	22,7	20,8
20 à 49 salariés	19,5	18,0	17,9
50 salariés et plus	22,6	18,9	23,2
<b>Ensemble</b>	<b>20,7</b>	<b>20,6</b>	<b>19,9</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	0,0	1,2	-0,1
20 à 49 salariés	0,5	-0,7	0,0
50 salariés et plus	9,4	2,8	5,4
<b>Ensemble</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	9,9	10,7	9,2
20 à 49 salariés	9,4	7,4	8,1
50 salariés et plus	14,6	9,8	12,2
<b>Ensemble</b>	<b>10,0</b>	<b>9,4</b>	<b>9,1</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	48,1	44,2	47,3
20 à 49 salariés	42,6	46,1	45,5
50 salariés et plus	32,3	41,9	32,9
<b>Ensemble</b>	<b>44,6</b>	<b>44,5</b>	<b>44,8</b>

## Le déménagement (602N)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	13,8	14,5	13,4
20 à 49 salariés	18,3	19,4	17,8
50 salariés et plus	15,0	24,7	20,3
<b>Ensemble</b>	<b>15,8</b>	<b>17,5</b>	<b>15,9</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	246	258	250
20 à 49 salariés	255	252	251
50 salariés et plus	282	285	280
<b>Ensemble</b>	<b>252</b>	<b>259</b>	<b>253</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	122	125	125
20 à 49 salariés	124	124	128
50 salariés et plus	151	142	140
<b>Ensemble</b>	<b>124</b>	<b>126</b>	<b>128</b>

<b>3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	530	543	563
20 à 49 salariés	503	493	519
50 salariés et plus	649	887	634
<b>Ensemble</b>	<b>527</b>	<b>547</b>	<b>551</b>

<b>3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	457	468	486
20 à 49 salariés	441	425	453
50 salariés et plus	598	804	569
<b>Ensemble</b>	<b>460</b>	<b>474</b>	<b>480</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	32	31	33
20 à 49 salariés	27	28	28
50 salariés et plus	22	31	26
<b>Ensemble</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>30</b>

## Le déménagement (602N)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	63	86	73
20 à 49 salariés	50	55	58
50 salariés et plus	9	11	11
<b>Ensemble</b>	<b>122</b>	<b>152</b>	<b>142</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	42	60	48
20 à 49 salariés	28	26	37
50 salariés et plus	5	7	8
<b>Ensemble</b>	<b>75</b>	<b>94</b>	<b>93</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	32	29	29
20 à 49 salariés	20	19	24
50 salariés et plus	1	2	4
<b>Ensemble</b>	<b>53</b>	<b>50</b>	<b>56</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	37	51	42
20 à 49 salariés	32	23	26
50 salariés et plus	0	6	7
<b>Ensemble</b>	<b>69</b>	<b>80</b>	<b>75</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	95,1	97,0	89,7
20 à 49 salariés	98,1	65,4	81,3
50 salariés et plus	267,9	187,4	257,4
<b>Ensemble</b>	<b>109,5</b>	<b>91,9</b>	<b>99,2</b>

## Le déménagement (602N)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	19,6	24,7	20,9
20 à 49 salariés	23,9	18,8	19,5
50 salariés et plus	35,7	21,6	34,4
<b>Ensemble</b>	<b>22,5</b>	<b>22,2</b>	<b>21,9</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	384	405	405
20 à 49 salariés	263	240	273
50 salariés et plus	30	55	78
<b>Ensemble</b>	<b>677</b>	<b>699</b>	<b>756</b>

<b>5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	64,8	77,5	66,4
20 à 49 salariés	70,0	69,9	69,1
50 salariés et plus	134,3	92,9	86,0
<b>Ensemble</b>	<b>69,9</b>	<b>76,1</b>	<b>69,4</b>

## Le déménagement (602N)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	55,8	63,7	70,6	55,6	63,3	70,2	54,7	63,3	69,5
20 à 49	56,2	63,3	69,7	55,8	61,6	68,4	54,9	62,6	68,0
50 et plus	49,6	69,6	82,7	41,7	56,2	69,0	50,4	61,6	70,0
<b>Ensemble</b>	<b>55,8</b>	<b>63,7</b>	<b>69,9</b>	<b>55,4</b>	<b>62,9</b>	<b>70,0</b>	<b>54,7</b>	<b>63,2</b>	<b>69,3</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	3,1	10,1	17,4	5,9	11,6	19,0	4,1	10,9	18,1
20 à 49	3,2	9,1	15,1	2,8	7,9	12,6	2,8	7,8	14,1
50 et plus	1,5	7,5	21,0	-6,1	7,7	16,6	7,6	12,5	15,2
<b>Ensemble</b>	<b>3,2</b>	<b>10,0</b>	<b>17,1</b>	<b>5,2</b>	<b>10,9</b>	<b>17,7</b>	<b>3,8</b>	<b>10,5</b>	<b>17,4</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	11,7	19,2	28,3	14,6	21,5	29,4	13,2	19,5	27,0
20 à 49	11,4	16,9	23,2	9,9	14,0	21,2	11,2	15,9	21,6
50 et plus	5,1	11,7	20,2	-1,6	15,3	22,6	13,4	18,0	22,8
<b>Ensemble</b>	<b>11,5</b>	<b>18,5</b>	<b>27,1</b>	<b>13,4</b>	<b>19,9</b>	<b>28,1</b>	<b>12,7</b>	<b>18,8</b>	<b>26,0</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-5,7	0,1	4,4	-3,1	1,1	5,8	-4,4	0,2	4,4
20 à 49	-4,3	-0,8	2,8	-4,8	-0,2	2,4	-3,2	0,1	2,9
50 et plus	-2,9	-0,3	3,7	-8,5	-0,6	3,1	-1,6	-0,7	2,5
<b>Ensemble</b>	<b>-5,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3,9</b>	<b>-3,6</b>	<b>0,7</b>	<b>4,9</b>	<b>-3,9</b>	<b>0,1</b>	<b>3,9</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	3,1	8,8	14,9	5,0	10,2	16,2	3,8	8,9	14,1
20 à 49	2,8	7,3	12,4	2,1	5,9	10,8	3,5	7,0	11,2
50 et plus	2,7	4,2	12,2	-5,1	6,1	14,2	3,1	6,8	13,6
<b>Ensemble</b>	<b>3,0</b>	<b>8,3</b>	<b>14,6</b>	<b>4,3</b>	<b>9,2</b>	<b>15,0</b>	<b>3,7</b>	<b>8,5</b>	<b>13,8</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	26,4	44,5	67,2	24,8	39,8	60	24,2	43	62,5
20 à 49	31,7	41,3	61,2	31,6	45,7	65,8	26,4	44,3	60,5
50 et plus	12,5	35,3	70,7	-171,7	23,9	38,0	23,4	33,8	63,9
<b>Ensemble</b>	<b>27,0</b>	<b>43,5</b>	<b>66,4</b>	<b>25,3</b>	<b>40,7</b>	<b>60,5</b>	<b>24,7</b>	<b>43,0</b>	<b>61,1</b>

## Le déménagement (602N)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,8	3,7	10,6	0,6	3,6	12,3	0,7	3,5	10,0
20 à 49	2,4	7,4	14,4	1,3	6,8	12,4	2,5	8,1	13,3
50 et plus	0,8	6,3	17,1	4,2	17,4	35,2	5,6	12,5	24,8
<b>Ensemble</b>	<b>0,8</b>	<b>4,4</b>	<b>12,2</b>	<b>0,7</b>	<b>4,3</b>	<b>12,4</b>	<b>0,9</b>	<b>4,1</b>	<b>11,2</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	189	232	277	203	247	295	193	234	288
20 à 49	188	237	288	191	237	293	195	239	292
50 et plus	239	273	310	261	273	291	231	275	311
<b>Ensemble</b>	<b>190</b>	<b>234</b>	<b>279</b>	<b>201</b>	<b>247</b>	<b>294</b>	<b>195</b>	<b>236</b>	<b>292</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	98	116	139	100	120	145	100	120	143
20 à 49	99	118	141	101	118	147	104	125	150
50 et plus	118	139	179	118	150	171	121	130	168
<b>Ensemble</b>	<b>99<sup>a</sup></b>	<b>116</b>	<b>140</b>	<b>100</b>	<b>120</b>	<b>145</b>	<b>102</b>	<b>121</b>	<b>146</b>

3.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	384	481	664	374	524	771	396	525	749
20 à 49	335	485	835	371	483	797	375	538	783
50 et plus	451	544	2198	588	845	1970	504	564	961
<b>Ensemble</b>	<b>375</b>	<b>482</b>	<b>684</b>	<b>375</b>	<b>521</b>	<b>792</b>	<b>394</b>	<b>526</b>	<b>752</b>

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	328	412	572	321	457	684	330	456	642
20 à 49	296	423	792	316	417	704	333	448	681
50 et plus	393	493	2 017	509	791	1 763	422	488	906
<b>Ensemble</b>	<b>320</b>	<b>415</b>	<b>597</b>	<b>324</b>	<b>452</b>	<b>704</b>	<b>335</b>	<b>455</b>	<b>648</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19	27	41	18	27	44	20	29	45
20 à 49	14	23	36	16	24	37	15	25	39
50 et plus	5	22	50	16	36	45	13	21	37
<b>Ensemble</b>	<b>17</b>	<b>27</b>	<b>40</b>	<b>18</b>	<b>27</b>	<b>43</b>	<b>19</b>	<b>29</b>	<b>44</b>

## Le déménagement (602N)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-4,1	80,1	294,2	28,8	119,9	326,3	-0,4	94,6	338,1
20 à 49	16,5	96,0	303,7	-7,8	67,9	246,1	11,3	97,0	301,5
50 et plus	55,2	86,9	205,8	-442,1	93,3	258,5	33,9	81,5	152,4
<b>Ensemble</b>	<b>-3,3</b>	<b>85,5</b>	<b>294,8</b>	<b>21,8</b>	<b>110,6</b>	<b>321,1</b>	<b>5,6</b>	<b>94,3</b>	<b>314,9</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	6,6	17,4	47,4	10,7	26,8	56,1	7,8	21,6	50,5
20 à 49	6,2	20,7	35,9	6,4	15,7	29,4	7,2	18,0	36,4
50 et plus	3,2	13,0	28,0	-11,6	12,9	31,2	13,1	17,2	54,1
<b>Ensemble</b>	<b>6,4</b>	<b>18,2</b>	<b>44,2</b>	<b>9,0</b>	<b>23,4</b>	<b>51,5</b>	<b>7,7</b>	<b>21,5</b>	<b>46,0</b>

5.3 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	26,8	55,9	109,2	39,3	71,0	128,0	33,3	58,8	103,8
20 à 49	35,3	61,1	115,7	35,6	52,9	97,4	34,6	49,2	103,5
50 et plus	23,0	78,0	170,0	-15,0	39,9	169,1	35,0	54,9	203,6
<b>Ensemble</b>	<b>27,7</b>	<b>56,5</b>	<b>111,4</b>	<b>37,9</b>	<b>66,4</b>	<b>123,1</b>	<b>33,4</b>	<b>56,6</b>	<b>103,8</b>



## La location de camions avec conducteur (602P)

### 1. L'ACTIVITÉ

En 1996, 2 015 entreprises exercent à titre principal l'activité de location de camions avec chauffeur dont 67 ont 50 salariés et plus. Ces sociétés mettent à disposition de leurs clients des véhicules avec chauffeur, dans le cadre d'un contrat de location de longue durée, ou d'un contrat de location à la demande (sans condition de durée minimale).

Le secteur de la location de camions avec chauffeur est relativement plus concentré que les autres secteurs du transport routier de marchandises, puisque le poids des dix plus grandes entreprises est de 20,4 % dans le chiffre d'affaires, et 18,1 % dans les effectifs. Entre 1994 et 1995, une des plus grandes entreprises du secteur a été reclassée en 712A (location sans chauffeur), faisant diminuer ces indices de concentration.

Les entreprises de location avec chauffeur font 77,7 % de leur CA dans leur spécialité en 1996. Cette part est plus faible pour les entreprises de 200 salariés et plus (69,4 %), alors qu'elle s'élève à 93,2 % pour les entreprises de moins de 6 salariés.

#### CA ACTIVITÉ / CA TOTAL

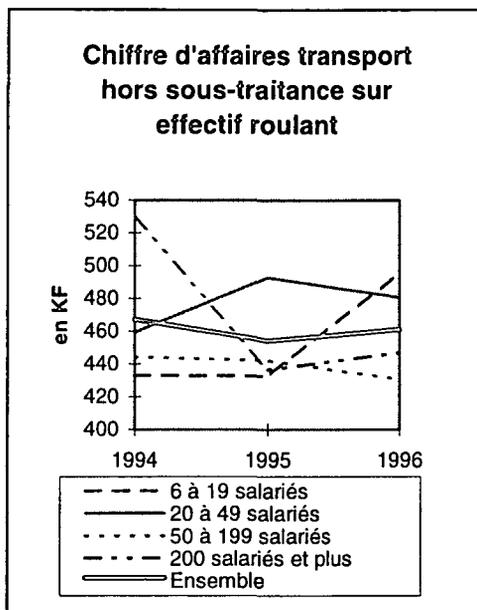
	en %		
Tranche d'effectif salarié	1994	1995	1996
0 à 5 salariés	98,1 %	93,2 %	93,2 %
6 à 19 salariés	82,6 %	81,6 %	82,8 %
20 à 49 salariés	73,9 %	76,8 %	80,0 %
50 salariés à 199 salariés	75,9 %	71,9 %	72,7 %
200 salariés et plus	80,7 %	71,1 %	69,4 %
<b>Ensemble</b>	<b>79,1 %</b>	<b>77,2 %</b>	<b>77,7 %</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Environ 20 800 personnes (en équivalent temps complet) sont employées dans la location de camions avec conducteur en 1996. Le chiffre d'affaires transport hors sous-traitance rapporté à l'effectif roulant, de 484 000 francs en 1996, est en progression par rapport à 1995. Il est plus élevé pour les petites entreprises que pour les grandes. Par contre, la productivité apparente de cet effectif roulant accuse une légère diminution. La rémunération moyenne du personnel est en hausse en 1996, à 115 000 francs par personne.

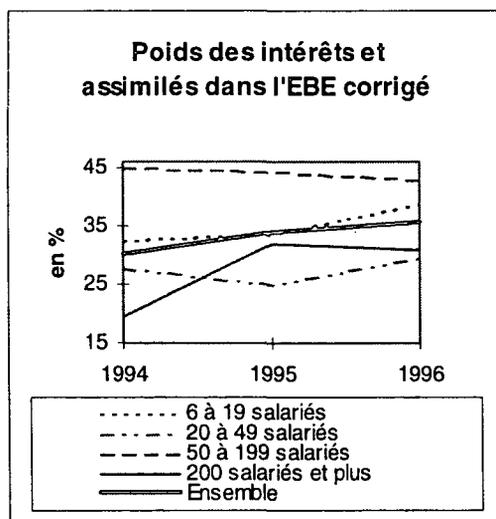
Le secteur de la location de camions avec conducteur a peu recours à la sous-traitance : 9,0 % du chiffre d'affaires est sous-traité en 1996. Ce sont les petites entreprises qui sous-traitent le plus (11,3 % pour les entreprises de 6 à 19 salariés).

L'investissement et les frais de location en matériel de transport diminuent, les redevances annuelles de crédit-bail se maintenant à un niveau proche de 1995.



### 3. LES RÉSULTATS

Comme dans les autres secteurs, les ratios de gestion sont en recul entre 1994 et 1996. Cette tendance apparaît pour toutes les entreprises du secteur. Le taux de marge corrigée est ainsi de 31,3 % en 1996, après 33,1 % en 1995 et 36,8 % en 1994. Ce taux varie de 27,0 % pour les entreprises de 6 à 19 salariés à 33,2 % pour les entreprises de 50 à 199 salariés, les grandes entreprises se trouvant à un niveau intermédiaire. De plus, l'amplitude entre les entreprises les plus performantes et les autres s'accroît légèrement. Le poids des intérêts dans l'EBE corrigé augmente, à 35,5 % en 1996.



## La location de camions avec conducteur (602P)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	912	1 596	1 448
6 à 19 salariés	309	369	342
20 à 49 salariés	147	168	158
50 à 199 salariés	56	62	57
200 salariés et plus	11	11	10
<b>Ensemble</b>	<b>1 435</b>	<b>2 206</b>	<b>2 015</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	644	1 168	840
6 à 19 salariés	1 578	1 874	1 939
20 à 49 salariés	2 514	3 011	2 796
50 à 199 salariés	2 470	2 697	2 627
200 salariés et plus	2 378	1 881	1 894
<b>Ensemble</b>	<b>9 583</b>	<b>10 632</b>	<b>10 096</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	632	1 088	783
6 à 19 salariés	1 303	1 529	1 605
20 à 49 salariés	1 858	2 311	2 237
50 à 199 salariés	1 874	1 939	1 910
200 salariés et plus	1 918	1 337	1 314
<b>Ensemble</b>	<b>7 584</b>	<b>8 203</b>	<b>7 849</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	717	818	733
20 à 49 salariés	1 142	1 368	1 272
50 à 199 salariés	1 171	1 295	1 249
200 salariés et plus	1 292	821	806
<b>Ensemble</b>	<b>4 321</b>	<b>4 303</b>	<b>4 060</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	895	1 011	927
20 à 49 salariés	1 392	1 705	1 587
50 à 199 salariés	1 500	1 637	1 581
200 salariés et plus	1 551	1 104	1 085
<b>Ensemble</b>	<b>5 338</b>	<b>5 457</b>	<b>5 180</b>

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	128	146	73
20 à 49 salariés	230	304	254
50 à 199 salariés	263	265	237
200 salariés et plus	483	135	120
<b>Ensemble</b>	<b>1 104</b>	<b>851</b>	<b>685</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	295	316	250
20 à 49 salariés	443	579	513
50 à 199 salariés	545	554	525
200 salariés et plus	684	359	334
<b>Ensemble</b>	<b>1967</b>	<b>1809</b>	<b>1622</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	1 830	3 258	2 528
6 à 19 salariés	3 288	3 763	3 468
20 à 49 salariés	4 866	5 602	5 414
50 à 199 salariés	5 062	5 556	5 521
200 salariés et plus	4 332	3 915	3 854
<b>Ensemble</b>	<b>19 378</b>	<b>22 094</b>	<b>20 784</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	433,1	432,7	495,8
20 à 49 salariés	459,4	492,8	480,5
50 à 199 salariés	444,3	442,2	430,5
200 salariés et plus	529,0	436,4	447,1
<b>Ensemble</b>	<b>467,3</b>	<b>454,1</b>	<b>461,2</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	16,7	9,7	10,3
- l'effectif total	13,0	9,1	10,0

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	25,1	17,6	20,4
- l'effectif total	20,9	16,3	18,1

## La location de camions avec conducteur (602P)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	56,7	53,9	47,8
20 à 49 salariés	55,3	56,6	56,8
50 à 199 salariés	60,7	60,8	60,1
200 salariés et plus	65,2	58,7	57,3
<b>Ensemble</b>	<b>59,7</b>	<b>57,7</b>	<b>56,0</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,9	17,8	10,0
20 à 49 salariés	20,2	22,2	20,0
50 à 199 salariés	22,5	20,5	19,0
200 salariés et plus	37,4	16,5	14,9
<b>Ensemble</b>	<b>25,6</b>	<b>19,8</b>	<b>16,9</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	32,9	31,2	27,0
20 à 49 salariés	31,8	34,0	32,3
50 à 199 salariés	36,3	33,9	33,2
200 salariés et plus	44,1	32,5	30,8
<b>Ensemble</b>	<b>36,8</b>	<b>33,1</b>	<b>31,3</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	0,3	0,5	-4,8
20 à 49 salariés	-0,5	0,1	-0,9
50 à 199 salariés	0,6	0,7	0,3
200 salariés et plus	-0,2	-0,4	-0,6
<b>Ensemble</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>-1,2</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	21,2	18,7	16,6
20 à 49 salariés	22,3	23,5	21,5
50 à 199 salariés	18,7	17,4	17,7
200 salariés et plus	33,8	22,5	21,8
<b>Ensemble</b>	<b>24,4</b>	<b>20,6</b>	<b>19,5</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	32,4	33,5	38,7
20 à 49 salariés	27,6	25,1	29,4
50 à 199 salariés	45,0	44,2	42,8
200 salariés et plus	19,5	31,9	30,9
<b>Ensemble</b>	<b>30,3</b>	<b>33,8</b>	<b>35,5</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	9,8	13,1	11,3
20 à 49 salariés	11,1	8,3	6,9
50 à 199 salariés	8,9	8,9	9,5
200 salariés et plus	3,6	9,2	9,0
<b>Ensemble</b>	<b>8,3</b>	<b>9,6</b>	<b>9,0</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	272	269	267
20 à 49 salariés	286	304	293
50 à 199 salariés	296	295	286
200 salariés et plus	358	282	281
<b>Ensemble</b>	<b>304</b>	<b>290</b>	<b>284</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	113	112	119
20 à 49 salariés	114	116	117
50 à 199 salariés	112	112	115
200 salariés et plus	112	106	110
<b>Ensemble</b>	<b>113</b>	<b>112</b>	<b>115</b>

<b>3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	493	481	525
20 à 49 salariés	491	534	528
50 à 199 salariés	485	471	464
200 salariés et plus	748	408	414
<b>Ensemble</b>	<b>541</b>	<b>479</b>	<b>484</b>

<b>3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	371	355	341
20 à 49 salariés	370	403	401
50 à 199 salariés	398	374	368
200 salariés et plus	609	302	309
<b>Ensemble</b>	<b>427</b>	<b>364</b>	<b>361</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	72	73	118
20 à 49 salariés	72	80	80
50 à 199 salariés	57	62	67
200 salariés et plus	60	58	64
<b>Ensemble</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>80</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	93	97	113
20 à 49 salariés	203	272	254
50 à 199 salariés	221	210	214
200 salariés et plus	505	205	133
<b>Ensemble</b>	<b>1 021</b>	<b>784</b>	<b>713</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	81	78	99
20 à 49 salariés	173	189	174
50 à 199 salariés	127	162	187
200 salariés et plus	491	196	123
<b>Ensemble</b>	<b>873</b>	<b>626</b>	<b>582</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	68	74	72
20 à 49 salariés	103	124	103
50 à 199 salariés	48	39	76
200 salariés et plus	30	43	30
<b>Ensemble</b>	<b>249</b>	<b>280</b>	<b>282</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	66	49	68
20 à 49 salariés	79	109	91
50 à 199 salariés	61	81	54
200 salariés et plus	138	163	166
<b>Ensemble</b>	<b>343</b>	<b>401</b>	<b>379</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	90,2	95,0	36,3
20 à 49 salariés	83,7	81,5	76,7
50 à 199 salariés	92,4	96,4	86,7
200 salariés et plus	80,7	49,7	74,0
<b>Ensemble</b>	<b>84,7</b>	<b>78,8</b>	<b>72,8</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	20,1	21,6	11,2
20 à 49 salariés	17,7	18,9	17,0
50 à 199 salariés	20,0	19,4	18,0
200 salariés et plus	26,3	19,1	16,7
<b>Ensemble</b>	<b>21,7</b>	<b>19,5</b>	<b>16,3</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	641	706	1 011
20 à 49 salariés	1 090	1 461	1 575
50 à 199 salariés	1 170	1 243	1 200
200 salariés et plus	1 839	922	983
<b>Ensemble</b>	<b>4 741</b>	<b>4 333</b>	<b>4 769</b>

<b>5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	45,9	44,7	24,7
20 à 49 salariés	40,7	39,7	32,6
50 à 199 salariés	46,6	44,6	43,7
200 salariés et plus	37,2	38,9	33,9
<b>Ensemble</b>	<b>41,5</b>	<b>41,8</b>	<b>34,0</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	51,0	59,8	69,6	49,0	59,9	67,2	48,4	58,5	65,5
20 à 49	51,7	60,0	68,0	54,0	60,3	66,7	53,4	59,0	67,2
50 à 199	55,7	62,8	68,5	52,8	62,3	69,2	53,9	59,8	68,0
200 et plus	60,1	62,9	68,5	53,4	62,9	66,3	46,2	61,2	65,2
<b>Ensemble</b>	<b>51,7</b>	<b>60,2</b>	<b>68,7</b>	<b>51,4</b>	<b>60,4</b>	<b>67,1</b>	<b>50,4</b>	<b>59,0</b>	<b>66,1</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	6,8	15,5	28,0	5,9	14,6	25,7	3,0	9,9	24,5
20 à 49	8,0	14,2	24,8	7,3	16,8	26,1	5,3	13,8	20,9
50 à 199	5,5	13,4	28,4	9,1	16,9	26,0	6,3	15,4	22,3
200 et plus	6,1	21,6	25,0	2,4	9,8	23,3	-3,1	8,5	20,3
<b>Ensemble</b>	<b>6,8</b>	<b>15,1</b>	<b>27,1</b>	<b>6,7</b>	<b>15,7</b>	<b>25,7</b>	<b>4,1</b>	<b>12,2</b>	<b>23,9</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	20,5	30,5	38,0	20,2	28,0	37,6	16,5	28,1	37,7
20 à 49	20,2	26,6	37,4	20,9	28,8	36,9	18,7	27,8	35,5
50 à 199	23,9	31,5	40,4	21,8	29,7	36,5	20,9	29,3	35,1
200 et plus	24,6	32,5	40,8	23,3	28,9	36,5	22,6	25,6	35,5
<b>Ensemble</b>	<b>21,0</b>	<b>29,9</b>	<b>38,2</b>	<b>20,5</b>	<b>28,6</b>	<b>37,4</b>	<b>17,6</b>	<b>28,1</b>	<b>36,2</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-4,3	1,1	7,1	-4,1	0,6	4,8	-7,5	-1,3	4,3
20 à 49	-4,2	-0,2	2,8	-3,3	0,3	3,7	-4,1	-1,1	1,8
50 à 199	-3,7	-0,9	3,7	-2,3	0,0	3,3	-3,9	-0,9	2,9
200 et plus	-3,1	0,5	1,4	-2,5	0,6	3,3	-2,8	0,7	3,8
<b>Ensemble</b>	<b>-4,2</b>	<b>0,6</b>	<b>5,6</b>	<b>-3,5</b>	<b>0,5</b>	<b>4,5</b>	<b>-5,4</b>	<b>-1,1</b>	<b>3,5</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,5	19,9	27,8	9,8	18,3	25,3	8,4	17,6	25,2
20 à 49	11,3	19,4	26,9	13,8	18,8	25,7	10,5	18,6	23,5
50 à 199	11,1	19,0	23,5	12,7	18,3	23,9	12,1	17,0	24,9
200 et plus	17,8	21,5	28,5	16,8	23,4	25,0	16,8	18,2	24,7
<b>Ensemble</b>	<b>10,9</b>	<b>19,8</b>	<b>27,0</b>	<b>11,1</b>	<b>18,4</b>	<b>25,5</b>	<b>9,7</b>	<b>17,6</b>	<b>24,8</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	16,8	27,6	43,9	19,1	30,5	42,6	16,5	28,4	46,2
20 à 49	18,8	26,9	39,5	18,0	25,1	36,3	20,5	28,9	36,8
50 à 199	17,9	27,8	44,0	18,6	29,2	37,3	18,6	28,0	36,0
200 et plus	19,9	28,9	33,6	22,5	32,7	42,5	20,1	29,0	41,0
<b>Ensemble</b>	<b>17,9</b>	<b>27,3</b>	<b>41,6</b>	<b>18,6</b>	<b>28,3</b>	<b>39,2</b>	<b>17,6</b>	<b>28,6</b>	<b>41,1</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	0,4	6,2	0,0	0,6	5,8	0,0	0,3	5,4
20 à 49	0,1	2,3	9,1	0,1	1,8	7,6	0,1	1,4	7,9
50 à 199	0,6	3,9	8,7	0,5	2,2	7,9	1,0	3,7	12,4
200 et plus	0,5	2,3	3,9	1,8	3,4	12,0	2,8	4,4	13,0
<b>Ensemble</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>7,1</b>	<b>0,0</b>	<b>1,2</b>	<b>6,9</b>	<b>0,0</b>	<b>1,1</b>	<b>7,8</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	218	261	310	204	270	330	217	254	303
20 à 49	214	253	319	234	266	307	215	257	302
50 à 199	242	283	316	247	279	321	239	274	303
200 et plus	256	279	313	258	267	303	256	273	317
<b>Ensemble</b>	<b>219</b>	<b>264</b>	<b>314</b>	<b>218</b>	<b>269</b>	<b>321</b>	<b>217</b>	<b>256</b>	<b>302</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	95	112	126	96	109	127	101	113	132
20 à 49	97	110	125	100	111	125	99	110	124
50 à 199	100	110	123	101	109	120	106	111	124
200 et plus	94	104	112	97	108	113	104	108	117
<b>Ensemble</b>	<b>96</b>	<b>111</b>	<b>125</b>	<b>97</b>	<b>110</b>	<b>125</b>	<b>101</b>	<b>112</b>	<b>128</b>

3.4 - CA transport hors sous trait. / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	384	488	594	379	493	610	401	472	591
20 à 49	360	467	579	369	497	575	368	472	564
50 à 199	383	448	545	402	468	537	410	480	504
200 et plus	362	432	632	266	449	628	302	428	479
<b>Ensemble</b>	<b>377</b>	<b>476</b>	<b>579</b>	<b>379</b>	<b>490</b>	<b>593</b>	<b>390</b>	<b>472</b>	<b>571</b>

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	290	362	432	266	362	445	288	350	428
20 à 49	257	333	446	285	359	451	260	342	437
50 à 199	299	371	428	294	368	464	319	375	403
200 et plus	305	332	518	146	343	553	152	346	358
<b>Ensemble</b>	<b>282</b>	<b>360</b>	<b>438</b>	<b>268</b>	<b>362</b>	<b>449</b>	<b>282</b>	<b>352</b>	<b>428</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	45	72	103	38	66	99	52	73	110
20 à 49	40	66	94	46	71	101	49	74	96
50 à 199	27	63	80	50	67	83	41	77	93
200 et plus	31	62	74	37	54	72	44	60	86
<b>Ensemble</b>	<b>42</b>	<b>68</b>	<b>97</b>	<b>42</b>	<b>68</b>	<b>97</b>	<b>49</b>	<b>73</b>	<b>103</b>

## La location de camions avec conducteur (602P)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	40,7	108,3	288,1	33,9	118,5	323,0	-37,2	69,7	181,9
20 à 49	46,7	97,8	203,8	41,5	81,8	170,9	26,6	79,6	135,2
50 à 199	59,7	112,8	190,8	62,4	103,0	166,9	28,2	96,5	151,0
200 et plus	39,5	80,8	106,3	-44,4	68,0	89,1	-54,5	88,0	352,5
<b>Ensemble</b>	<b>45,6</b>	<b>101,5</b>	<b>265,2</b>	<b>39,1</b>	<b>102,1</b>	<b>260,6</b>	<b>0,2</b>	<b>71,5</b>	<b>158,4</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	11,5	23,1	48,4	9,6	21,1	47,7	3,7	17,8	34,6
20 à 49	7,8	18,3	29,2	10,8	19,5	30,4	8,6	15,0	30,3
50 à 199	11,0	16,1	27,0	10,0	20,1	27,7	10,7	16,6	24,5
200 et plus	11,6	22,3	33,5	8,7	16,7	26,7	-2,9	19,9	28,1
<b>Ensemble</b>	<b>10,0</b>	<b>20,6</b>	<b>37,6</b>	<b>10,3</b>	<b>20,4</b>	<b>38,5</b>	<b>6,5</b>	<b>17,4</b>	<b>31,1</b>

5.3 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	23,5	44,1	76,5	27,3	44,5	73,2	19,5	34,9	61,1
20 à 49	21,6	37,4	55,7	23,4	39,9	55,0	21,6	36,3	57,9
50 à 199	32,5	41,0	62,5	28,5	35,6	47,3	27,1	36,0	46,8
200 et plus	28,1	37,5	45,5	27,6	36,7	43,1	25,5	27,9	35,8
<b>Ensemble</b>	<b>23,9</b>	<b>41,8</b>	<b>66,8</b>	<b>26,5</b>	<b>41,5</b>	<b>67,7</b>	<b>21,3</b>	<b>34,9</b>	<b>56,9</b>



# **L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE FRET**

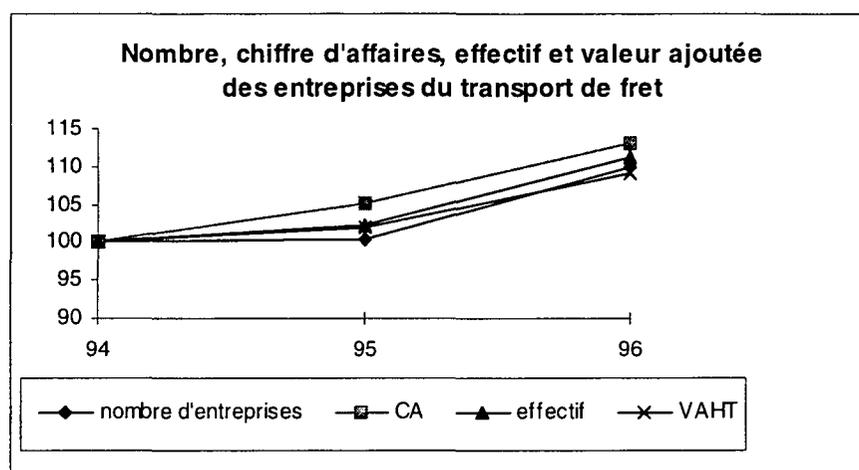


## L'organisation du transport de fret (634)

### 1. L'ACTIVITÉ

Ce secteur regroupe les entreprises dont l'activité principale est la messagerie, l'affrètement ou l'organisation du transport international. Leur nombre est passé de 1 916 en 1994 à 2 106 en 1996. La majorité de ces entreprises emploie entre 0 et 19 salariés (70 % des entreprises en 1996).

Bien que montrant une forte concentration par rapport au transport routier de marchandises, les dix premières entreprises représentant 25,5 % du chiffre d'affaires total contre 3,3 % pour le TRM, cette concentration est en diminution par rapport à 1994 (26,6 %) et même 1993 (28,5 %). Cette tendance s'explique notamment par un reclassement des entreprises de plus de 200 salariés du TRM vers la messagerie ; ainsi le nombre de ces entreprises est passé de 77 à 89 entre 1994 et 1996, leur part dans le chiffre d'affaires total passant de 53 % à 55 % durant cette même période.



### RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES SELON L'ACTIVITÉ PAR SECTEUR

(en millions de francs)

Activité/secteur	Messagerie	Affrètement	Organisation de transport international
TRM	2 735	1 450	947
Messagerie	39 967	1 280	1 760
Affrètement	1 669	13 223	809
Organisation de transport international	4 421	1 266	29 392
Autres	1 291	2 671	2 161
<b>Total</b>	<b>50 082</b>	<b>19 889</b>	<b>35 069</b>

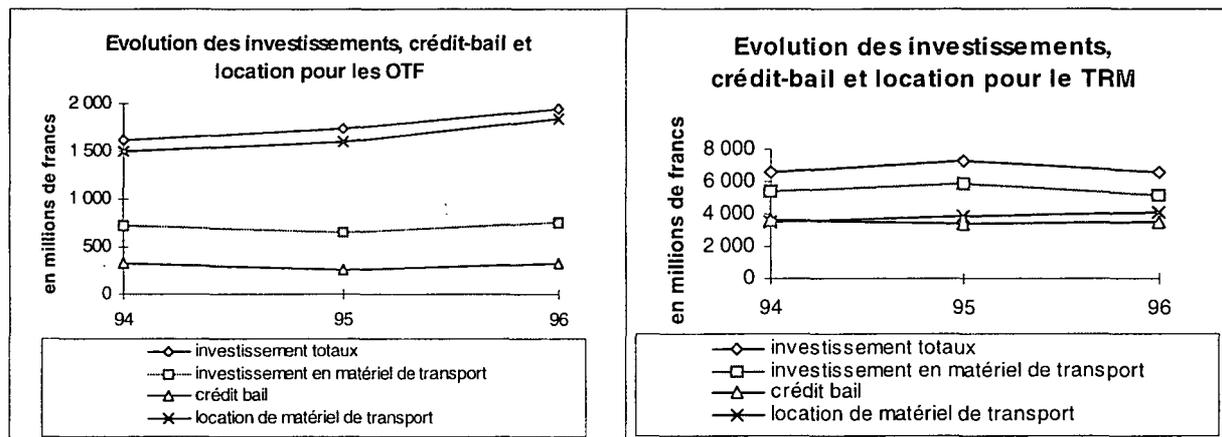
### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

L'effectif total dans l'organisation du transport de fret est passé de 94 000 à 105 000 personnes entre 1994 et 1996. Hormis les entreprises de moins de cinq salariés, cette augmentation continue se retrouve dans toutes les autres catégories. Mais la hausse provient essentiellement de la catégorie des entreprises de plus de 200 salariés dont l'effectif s'est accru de 6 800 personnes.

Le recours à la sous-traitance est très élevé dans le secteur (56 %) et il est le plus important pour les petites tailles d'entreprises (65,3 % pour la catégorie entre 6 et 19 salariés).

De son côté la productivité apparente du travail est, dans l'ensemble, en légère baisse. Cette évolution se retrouve pour l'ensemble des catégories. La productivité apparente est plus forte dans les petites tailles d'entreprises, de même que la rémunération moyenne du personnel.

Les investissements totaux sont en progression entre 1994 et 1996 (passant de 1 613 MF à 1 942 MF). Mais alors que les redevances de crédit-bail en matériel de transport et de manutention restent stables, la location de matériel de transport augmente de 24 %, en majeure partie grâce aux entreprises de plus de 200 salariés. La structure des investissements est assez différente du secteur du TRM, comme l'illustre les deux graphiques ci-dessous



### 3. LES RÉSULTATS

La valeur ajoutée dégagée par les entreprises de transport de fret progresse moins vite que le chiffre d'affaires. Ainsi le taux de valeur ajoutée corrigée baisse de 30,5 % en 1994 à 29,5 en 1995 puis stagne en 1996. Le taux de marge corrigée est en baisse depuis 1994, passant 25 % à 22 % entre 1994 et 1996. Cette baisse est aussi vraie pour le taux de marge classique et le taux de marge courante. Seule la catégorie des entreprises entre 6 et 19 salariés voit ses taux de marge progresser sur la période.

## L'organisation du transport de fret

### 1. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	819	784	856
6 à 19 salariés	517	546	602
20 à 49 salariés	304	309	350
50 à 199 salariés	199	203	209
200 salariés et plus	77	80	89
<b>Ensemble</b>	<b>1 916</b>	<b>1 922</b>	<b>2 106</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	4 673	4 503	5 028
6 à 19 salariés	8 921	9 885	10 838
20 à 49 salariés	10 243	10 844	12 838
50 à 199 salariés	21 230	20 646	20 357
200 salariés et plus	50 436	54 521	59 077
<b>Ensemble</b>	<b>95 503</b>	<b>100 400</b>	<b>108 139</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	4 490	4 337	4 784
6 à 19 salariés	8 345	9 235	9 819
20 à 49 salariés	9 193	9 815	11 374
50 à 199 salariés	17 336	16 845	16 690
200 salariés et plus	43 104	47 643	51 118
<b>Ensemble</b>	<b>82 467</b>	<b>87 875</b>	<b>93 785</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	693	640	691
6 à 19 salariés	1 581	1 642	1 903
20 à 49 salariés	2 664	2 621	2 883
50 à 199 salariés	5 105	5 149	5 203
200 salariés et plus	13 182	13 694	14 800
<b>Ensemble</b>	<b>23 224</b>	<b>23 746</b>	<b>25 479</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	903	856	833
6 à 19 salariés	2 056	2 228	2 472
20 à 49 salariés	3 152	3 156	3 508
50 à 199 salariés	6 112	6 171	6 203
200 salariés et plus	16 413	16 778	18 207
<b>Ensemble</b>	<b>28 636</b>	<b>29 190</b>	<b>31 223</b>

## L'organisation du transport de fret

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	182	173	169
6 à 19 salariés	278	240	369
20 à 49 salariés	486	353	369
50 à 199 salariés	652	634	641
200 salariés et plus	1 614	1 409	1 173
<b>Ensemble</b>	<b>3 212</b>	<b>2 810</b>	<b>2 722</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	366	356	257
6 à 19 salariés	710	772	885
20 à 49 salariés	897	790	856
50 à 199 salariés	1 406	1 422	1 417
200 salariés et plus	3 925	3 504	3 512
<b>Ensemble</b>	<b>7 305</b>	<b>6 844</b>	<b>6 928</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	2 128	2 061	2 191
6 à 19 salariés	5 337	5 655	6 456
20 à 49 salariés	9 947	10 097	11 618
50 à 199 salariés	20 500	21 147	21 612
200 salariés et plus	56 267	57 254	63 041
<b>Ensemble</b>	<b>94 179</b>	<b>96 215</b>	<b>104 917</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	584,2	616,6	582,2
20 à 49 salariés	449,8	434,4	449,5
50 à 199 salariés	418,1	410,7	421,2
200 salariés et plus	420,1	438,6	434,9
<b>Ensemble</b>	<b>432,4</b>	<b>442,5</b>	<b>442,9</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	16,0	16,0	15,2
- l'effectif total	15,5	14,9	13,3

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	26,4	26,6	25,5
- l'effectif total	26,6	26,2	24,3

## L'organisation du transport de fret

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	23,0	22,5	22,8
20 à 49 salariés	30,8	29,1	27,3
50 à 199 salariés	28,8	29,9	30,4
200 salariés et plus	32,5	30,8	30,8
<b>Ensemble</b>	<b>30,5</b>	<b>29,5</b>	<b>29,5</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,6	14,6	19,4
20 à 49 salariés	18,3	13,5	12,8
50 à 199 salariés	12,8	12,3	12,3
200 salariés et plus	12,2	10,3	7,9
<b>Ensemble</b>	<b>13,4</b>	<b>11,4</b>	<b>10,3</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	34,6	34,6	35,8
20 à 49 salariés	28,5	25,0	24,4
50 à 199 salariés	23,0	23,0	22,8
200 salariés et plus	23,9	20,9	19,3
<b>Ensemble</b>	<b>25,0</b>	<b>22,9</b>	<b>22,0</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	2,0	-0,4	3,2
20 à 49 salariés	2,0	0,5	-1,4
50 à 199 salariés	-1,4	-3,1	-0,7
200 salariés et plus	-0,3	-3,6	-3,4
<b>Ensemble</b>	<b>-0,1</b>	<b>-2,7</b>	<b>-2,1</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,5	13,9	18,8
20 à 49 salariés	12,7	9,8	9,3
50 à 199 salariés	10,3	8,5	11,0
200 salariés et plus	11,4	7,7	8,0
<b>Ensemble</b>	<b>11,7</b>	<b>8,6</b>	<b>9,7</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	46,2	53,8	41,4
20 à 49 salariés	45,3	53,0	54,6
50 à 199 salariés	57,6	63,5	52,0
200 salariés et plus	55,1	64,0	63,4
<b>Ensemble</b>	<b>53,4</b>	<b>61,3</b>	<b>56,9</b>

## L'organisation du transport de fret

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	65,0	64,7	65,3
20 à 49 salariés	56,3	59,6	59,3
50 à 199 salariés	59,6	57,9	55,3
200 salariés et plus	53,1	53,9	53,6
<b>Ensemble</b>	<b>56,2</b>	<b>56,5</b>	<b>55,9</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	385	394	383
20 à 49 salariés	317	313	302
50 à 199 salariés	298	292	287
200 salariés et plus	292	293	289
<b>Ensemble</b>	<b>301</b>	<b>301</b>	<b>296</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	161	163	155
20 à 49 salariés	140	143	143
50 à 199 salariés	138	135	135
200 salariés et plus	132	137	141
<b>Ensemble</b>	<b>136</b>	<b>139</b>	<b>141</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	76	61	67
20 à 49 salariés	61	52	58
50 à 199 salariés	63	61	66
200 salariés et plus	49	49	48
<b>Ensemble</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>54</b>

## L'organisation du transport de fret

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	97	113	181
20 à 49 salariés	186	164	294
50 à 199 salariés	333	385	435
200 salariés et plus	997	1 075	1 033
<b>Ensemble</b>	<b>1 613</b>	<b>1 737</b>	<b>1 942</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	58	47	96
20 à 49 salariés	84	81	177
50 à 199 salariés	164	188	173
200 salariés et plus	416	336	305
<b>Ensemble</b>	<b>723</b>	<b>651</b>	<b>751</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	38	26	47
20 à 49 salariés	53	34	53
50 à 199 salariés	73	67	88
200 salariés et plus	159	133	136
<b>Ensemble</b>	<b>323</b>	<b>260</b>	<b>324</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	270	291	317
20 à 49 salariés	163	159	199
50 à 199 salariés	313	357	347
200 salariés et plus	750	797	989
<b>Ensemble</b>	<b>1 496</b>	<b>1 603</b>	<b>1 853</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	132,4	63,4	105,6
20 à 49 salariés	118,7	94,4	43,8
50 à 199 salariés	95,8	46,4	79,7
200 salariés et plus	103,8	49,7	52,7
<b>Ensemble</b>	<b>105,6</b>	<b>54,1</b>	<b>62,3</b>

## L'organisation du transport de fret

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	34,7	41,2	57,0
20 à 49 salariés	35,9	28,7	25,4
50 à 199 salariés	15,8	17,0	17,0
200 salariés et plus	17,5	14,0	10,6
<b>Ensemble</b>	<b>19,5</b>	<b>16,9</b>	<b>15,1</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	235	205	323
20 à 49 salariés	581	498	705
50 à 199 salariés	1 218	1 368	1 558
200 salariés et plus	2 842	2 896	3 642
<b>Ensemble</b>	<b>4 876</b>	<b>4 967</b>	<b>6 227</b>

## L'organisation du transport de fret

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,1	29,9	51,8	15,8	28,4	52,3	16,6	27,6	49,0
20 à 49	26,2	42,2	58,5	27,5	41,5	58,6	27,3	40,5	56,8
50 à 199	26,9	40,2	51,0	27,9	41,3	49,3	28,0	41,4	47,8
200 et plus	28,8	39,3	48,0	26,3	37,8	46,9	26,0	36,6	46,1
<b>Ensemble</b>	<b>21,8</b>	<b>36,4</b>	<b>52,9</b>	<b>20,7</b>	<b>35,8</b>	<b>53,4</b>	<b>20,8</b>	<b>35,4</b>	<b>51,8</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,6	13,6	27,1	4,4	15,5	27,2	3,0	14,6	27,6
20 à 49	5,0	13,5	24,6	3,8	12,7	22,4	3,1	11,3	20,3
50 à 199	2,9	12,1	20,1	3,7	12,0	19,6	1,6	10,3	18,4
200 et plus	5,7	13,4	20,5	2,4	12,2	21,2	0,3	9,3	17,1
<b>Ensemble</b>	<b>2,9</b>	<b>13,3</b>	<b>24,6</b>	<b>3,9</b>	<b>13,9</b>	<b>23,5</b>	<b>2,5</b>	<b>12,2</b>	<b>23,3</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	12,6	24,5	35,8	14,5	25,3	37,1	13,7	25,0	37,9
20 à 49	16,9	25,6	35,9	15,8	23,3	32,8	15,2	23,2	32,5
50 à 199	13,9	21,6	28,3	15,7	21,8	28,8	13,9	21,1	27,3
200 et plus	17,9	23,1	30,8	15,5	22,0	29,3	14,8	20,5	27,0
<b>Ensemble</b>	<b>13,9</b>	<b>23,7</b>	<b>33,9</b>	<b>15,2</b>	<b>23,5</b>	<b>33,7</b>	<b>14,5</b>	<b>22,9</b>	<b>33,6</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-5,8	2,3	9,6	-4,7	2,2	10,8	-4,3	3,0	10,2
20 à 49	-3,7	2,1	8,0	-3,5	1,9	8,3	-7,6	0,5	5,7
50 à 199	-5,7	0,6	6,0	-6,8	0,3	4,9	-7,1	-0,9	3,3
200 et plus	-4,4	1,1	5,3	-5,4	-0,2	5,0	-6,1	-1,1	4,7
<b>Ensemble</b>	<b>-4,8</b>	<b>1,7</b>	<b>7,6</b>	<b>-4,8</b>	<b>1,6</b>	<b>8,2</b>	<b>-6,1</b>	<b>0,9</b>	<b>7,1</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,8	10,0	19,3	2,5	11,7	19,5	3,3	11,3	21,1
20 à 49	5,5	12,4	20,3	5,0	11,5	18,8	2,3	10,2	17,5
50 à 199	2,7	11,1	17,3	5,3	10,8	16,8	4,5	10,0	15,6
200 et plus	3,6	10,2	18,9	3,7	10,0	17,1	5,2	8,9	15,5
<b>Ensemble</b>	<b>3,3</b>	<b>11,0</b>	<b>19,1</b>	<b>3,7</b>	<b>11,4</b>	<b>18,5</b>	<b>3,5</b>	<b>10,4</b>	<b>18,4</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	18,0	42,2	71,4	19,0	37,3	61,7	17,8	36,1	63,5
20 à 49	20,2	38,2	68,4	20,3	37,2	66,1	21,0	39,4	66,8
50 à 199	27,6	41,5	70,8	24,6	37,5	62,7	27,7	41,8	66,6
200 et plus	29,5	43,4	83,9	24,8	41,9	71,2	32,3	47,6	71,8
<b>Ensemble</b>	<b>21,6</b>	<b>41,6</b>	<b>71,0</b>	<b>20,3</b>	<b>37,5</b>	<b>63,0</b>	<b>21,0</b>	<b>39,4</b>	<b>65,4</b>

## L'organisation du transport de fret

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,5	54,1	73,5	19,4	57,2	75,7	27,5	57,4	73,5
20 à 49	20,8	41,5	60,4	20,7	41,4	62,1	17,7	37,8	61,3
50 à 199	27,8	43,1	62,6	31,0	42,5	60,6	28,9	40,5	58,5
200 et plus	29,8	44,7	58,3	31,6	45,9	61,2	32,0	47,2	60,7
<b>Ensemble</b>	<b>23,5</b>	<b>47,1</b>	<b>67,9</b>	<b>23,6</b>	<b>47,5</b>	<b>69,6</b>	<b>25,0</b>	<b>46,4</b>	<b>68,3</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	241	315	415	239	321	400	239	321	416
20 à 49	231	292	371	227	297	366	222	281	356
50 à 199	231	281	335	228	280	332	228	277	320
200 et plus	243	282	320	245	280	332	238	282	330
<b>Ensemble</b>	<b>234</b>	<b>296</b>	<b>376</b>	<b>234</b>	<b>301</b>	<b>374</b>	<b>231</b>	<b>296</b>	<b>374</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	120	154	191	123	155	190	115	151	189
20 à 49	110	131	163	112	134	172	110	129	168
50 à 199	112	131	159	112	126	155	114	128	150
200 et plus	114	127	143	120	132	152	123	136	157
<b>Ensemble</b>	<b>114</b>	<b>139</b>	<b>174</b>	<b>115</b>	<b>140</b>	<b>176</b>	<b>114</b>	<b>138</b>	<b>173</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	2	41	96	15	41	99	14	45	101
20 à 49	24	43	74	22	40	74	26	44	80
50 à 199	24	51	79	30	50	82	33	56	86
200 et plus	27	44	62	27	47	70	18	42	76
<b>Ensemble</b>	<b>19</b>	<b>44</b>	<b>79</b>	<b>22</b>	<b>44</b>	<b>82</b>	<b>22</b>	<b>46</b>	<b>87</b>

## L'organisation du transport de fret

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-59,1	132,3	610,5	-77,0	124,5	592,4	-4,7	153,0	642,3
20 à 49	9,4	151,0	438,5	1,2	113,4	423,4	-50,8	96,9	485,7
50 à 199	-14,3	127,6	377,0	-8,8	109,2	281,7	-114,1	97,4	254,4
200 et plus	-19,8	111,7	230,5	9,7	86,1	297,4	-47,0	91,8	275,4
<b>Ensemble</b>	<b>-29,1</b>	<b>131,0</b>	<b>466,4</b>	<b>-30,5</b>	<b>116,5</b>	<b>426,0</b>	<b>-30,9</b>	<b>118,1</b>	<b>477,2</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,9	43,8	144,3	14,1	53,4	180,4	9,8	57,2	188,3
20 à 49	11,7	35,6	104,9	10,5	32,3	102,3	6,8	30,4	87,2
50 à 199	4,8	22,1	44,2	7,2	21,8	60,9	1,3	18,1	45,2
200 et plus	7,4	19,9	37,0	3,9	17,4	36,5	1,0	13,9	38,4
<b>Ensemble</b>	<b>6,1</b>	<b>30,6</b>	<b>102,3</b>	<b>9,4</b>	<b>34,1</b>	<b>112,6</b>	<b>6,0</b>	<b>30,9</b>	<b>109,3</b>

5.3 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	40,5	125,5	403,3	47,2	155,1	569,5	47,7	147,1	537,6
20 à 49	51,5	134,4	446,5	48,3	104,2	409,8	38,0	75,3	336,8
50 à 199	42,9	77,0	186,5	40,6	77,5	249,3	30,3	68,9	174,8
200 et plus	45,5	88,8	253,6	47,5	94,8	264,0	45,0	92,4	264,2
<b>Ensemble</b>	<b>45,9</b>	<b>112,7</b>	<b>342,5</b>	<b>45,9</b>	<b>107,6</b>	<b>422,9</b>	<b>38,2</b>	<b>93,8</b>	<b>355,3</b>



## La messagerie et le fret express (634A)

### 1. L'ACTIVITÉ

Le secteur de la messagerie et du fret express regroupe les entreprises effectuant des expéditions de colis de moins de 300 kg, traités par groupage et dégroupage. Ce secteur est très concentré (563 entreprises en 1996) mais aussi en expansion par, entre autres, le reclassement d'entreprises du TRM (100 nouvelles entreprises entre 1994 et 1996). Ces entreprises emploient 68 000 personnes en 1996. Les 10 premières entreprises réalisent à elles seules 39 % du chiffre d'affaires total, mais cette part est en baisse à cause du nombre croissant d'entreprises de plus de 200 salariés (54 en 1994 et 62 en 1996).

La messagerie est une activité en pleine expansion avec une hausse de 20 % du chiffre d'affaires. Mais 74 % du chiffre d'affaires total est réalisé par la catégorie des entreprises de plus de 200 salariés.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DE MESSAGERIE ET FRET EXPRESS PAR TRANCHE D'EFFECTIF SALARIÉ, POIDS DE CHAQUE CATÉGORIE PAR RAPPORT AU NOMBRE TOTAL D'ENTREPRISES

	Évolution 1994-1996	Poids de la tranche d'effectif salarié en 1996
de 0 à 5 salariés	- 16 %	10 %
de 6 à 19 salariés	47 %	27 %
de 20 à 49 salariés	33 %	31 %
de 50 à 199 salariés	11 %	21 %
200 salariés et plus	15 %	11 %
<b>Ensemble</b>	<b>22 %</b>	<b>100 %</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Sur les 68 000 personnes employées dans la messagerie, 70 % travaillent dans les entreprises de plus de 200 salariés. Le recours à la sous-traitance est très élevé et en légère hausse (48,4 %), la messagerie faisant appel aux petites entreprises ou à l'aérien pour acheminer les colis. La productivité apparente du travail montre une faible baisse.

Si les achats de véhicules par crédit-bail stagnent et les investissements directs en matériel de transport et de manutention reculent, la location de matériel de transport est le mode principal de détention utilisé et est en forte augmentation (+32 %) ; ainsi les entreprises de plus de 200 salariés dépensent plus de 13 millions de francs par an et par entreprise en frais de location de véhicules.

### 3. LES RÉSULTATS

Malgré la forte progression du chiffre d'affaires, le taux de valeur ajoutée continue de chuter, passant de 37,8 % en 1994 à 35,4 % en 1996, du fait des entreprises de plus de 200 salariés. Les taux de marges, corrigée et classique, sont en baisse ; seul le taux de marge courante se redresse légèrement passant de -5,2 % en 1995 à -4,6 % en 1996. L'amplitude de ces performances augmente légèrement.



## La messagerie et le fret express (634A)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	68	50	57
6 à 19 salariés	104	124	153
20 à 49 salariés	129	145	172
50 à 199 salariés	107	113	119
200 salariés et plus	54	56	62
<b>Ensemble</b>	<b>462</b>	<b>488</b>	<b>563</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	254	165	272
6 à 19 salariés	1 049	1 135	1 675
20 à 49 salariés	3 079	3 418	3 460
50 à 199 salariés	8 356	7 737	7 750
200 salariés et plus	30 255	32 345	38 309
<b>Ensemble</b>	<b>42 993</b>	<b>44 800</b>	<b>51 466</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	238	158	257
6 à 19 salariés	914	1 040	1 526
20 à 49 salariés	2 670	2 987	3 047
50 à 199 salariés	6 272	6 083	6 414
200 salariés et plus	21 786	24 087	28 723
<b>Ensemble</b>	<b>31 879</b>	<b>34 355</b>	<b>39 966</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	53	32	40
6 à 19 salariés	242	249	373
20 à 49 salariés	948	1 005	1 103
50 à 199 salariés	2 470	2 496	2 509
200 salariés et plus	9 295	9 484	10 506
<b>Ensemble</b>	<b>13 008</b>	<b>13 265</b>	<b>14 531</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	77	38	52
6 à 19 salariés	300	326	483
20 à 49 salariés	1 202	1 280	1 397
50 à 199 salariés	2 996	3 024	3 032
200 salariés et plus	11 668	11 808	13 206
<b>Ensemble</b>	<b>16 243</b>	<b>16 476</b>	<b>18 170</b>

## La messagerie et le fret express (634A)

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	16	8	-6
6 à 19 salariés	39	-4	31
20 à 49 salariés	151	87	90
50 à 199 salariés	345	312	262
200 salariés et plus	912	772	563
<b>Ensemble</b>	<b>1 462</b>	<b>1 175</b>	<b>940</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	39	13	4
6 à 19 salariés	89	65	125
20 à 49 salariés	365	308	345
50 à 199 salariés	732	724	667
200 salariés et plus	2 686	2 425	2 418
<b>Ensemble</b>	<b>3 910</b>	<b>3 534</b>	<b>3 558</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	223	154	153
6 à 19 salariés	1 112	1 368	1 796
20 à 49 salariés	4 373	4 947	5 811
50 à 199 salariés	11 158	11 786	12 227
200 salariés et plus	42 195	42 330	47 533
<b>Ensemble</b>	<b>59 061</b>	<b>60 585</b>	<b>67 521</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	398	350	392
20 à 49 salariés	373	360	347
50 à 199 salariés	375	354	357
200 salariés et plus	389	407	407
<b>Ensemble</b>	<b>385</b>	<b>391</b>	<b>392</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	25,1	25,1	24,3
- l'effectif total	24,6	22,9	19,3

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	39,9	39,5	38,9
- l'effectif total	39,7	38,4	35,3

## La messagerie et le fret express (634A)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	28,6	28,7	28,8
20 à 49 salariés	39,0	37,5	40,4
50 à 199 salariés	35,8	39,1	39,1
200 salariés et plus	38,5	36,5	34,5
<b>Ensemble</b>	<b>37,8</b>	<b>36,8</b>	<b>35,4</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	16,1	-1,5	8,3
20 à 49 salariés	15,9	8,6	8,1
50 à 199 salariés	13,9	12,5	10,4
200 salariés et plus	9,8	8,1	5,4
<b>Ensemble</b>	<b>11,2</b>	<b>8,8</b>	<b>6,5</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	29,7	20,1	25,9
20 à 49 salariés	30,3	24,0	24,7
50 à 199 salariés	24,4	23,9	22,0
200 salariés et plus	23,0	20,5	18,3
<b>Ensemble</b>	<b>23,9</b>	<b>21,4</b>	<b>19,6</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	-0,4	-12,8	-3,9
20 à 49 salariés	0,3	-4,1	-3,5
50 à 199 salariés	-0,1	-0,2	-1,6
200 salariés et plus	-3,0	-6,4	-5,5
<b>Ensemble</b>	<b>-2,2</b>	<b>-5,2</b>	<b>-4,6</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	11,4	-0,8	10,3
20 à 49 salariés	13,8	7,8	10,1
50 à 199 salariés	12,4	11,6	10,6
200 salariés et plus	9,3	5,8	6,4
<b>Ensemble</b>	<b>10,3</b>	<b>6,9</b>	<b>7,5</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	47,0	83,1	52,9
20 à 49 salariés	40,4	54,7	48,7
50 à 199 salariés	47,0	46,0	45,6
200 salariés et plus	56,2	65,2	64,7
<b>Ensemble</b>	<b>52,8</b>	<b>60,6</b>	<b>59,2</b>

## La messagerie et le fret express (634A)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	57,8	57,8	58,0
20 à 49 salariés	47,0	47,9	41,8
50 à 199 salariés	49,9	46,0	43,8
200 salariés et plus	45,7	46,8	49,5
<b>Ensemble</b>	<b>46,9</b>	<b>47,0</b>	<b>48,4</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	270	238	269
20 à 49 salariés	275	259	240
50 à 199 salariés	268	257	248
200 salariés et plus	277	279	278
<b>Ensemble</b>	<b>275</b>	<b>272</b>	<b>269</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	118	121	121
20 à 49 salariés	115	118	115
50 à 199 salariés	123	119	120
200 salariés et plus	126	131	137
<b>Ensemble</b>	<b>125</b>	<b>128</b>	<b>132</b>

<b>3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	593	613	673
20 à 49 salariés	602	593	555
50 à 199 salariés	558	592	580
200 salariés et plus	856	925	848
<b>Ensemble</b>	<b>760</b>	<b>806</b>	<b>754</b>

<b>3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	511	536	585
20 à 49 salariés	523	517	475
50 à 199 salariés	454	501	486
200 salariés et plus	761	827	752
<b>Ensemble</b>	<b>665</b>	<b>712</b>	<b>660</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	44	39	45
20 à 49 salariés	43	41	44
50 à 199 salariés	54	52	57
200 salariés et plus	49	49	47
<b>Ensemble</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>49</b>

## La messagerie fret express (634A)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	18	23	34
20 à 49 salariés	61	68	78
50 à 199 salariés	165	199	181
200 salariés et plus	739	705	697
<b>Ensemble</b>	<b>983</b>	<b>995</b>	<b>990</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	12	11	13
20 à 49 salariés	28	37	40
50 à 199 salariés	101	106	86
200 salariés et plus	304	216	194
<b>Ensemble</b>	<b>444</b>	<b>370</b>	<b>333</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	7	10	11
20 à 49 salariés	21	15	29
50 à 199 salariés	34	42	42
200 salariés et plus	119	122	99
<b>Ensemble</b>	<b>182</b>	<b>190</b>	<b>181</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	21	23	47
20 à 49 salariés	105	111	139
50 à 199 salariés	191	197	213
200 salariés et plus	611	690	827
<b>Ensemble</b>	<b>928</b>	<b>1 020</b>	<b>1 227</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	72,6	-120,0	16,3
20 à 49 salariés	102,8	4,8	16,0
50 à 199 salariés	124,6	82,9	71,6
200 salariés et plus	53,2	3,1	13,0
<b>Ensemble</b>	<b>68,7</b>	<b>16,3</b>	<b>24,1</b>

## La messagerie fret express (634A)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	36,2	-4,7	25,6
20 à 49 salariés	26,7	15,2	15,0
50 à 199 salariés	15,2	19,5	15,7
200 salariés et plus	15,1	11,5	7,4
<b>Ensemble</b>	<b>16,1</b>	<b>13,0</b>	<b>9,5</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	60	72	101
20 à 49 salariés	328	321	435
50 à 199 salariés	881	936	1 086
200 salariés et plus	2 348	2 404	3 066
<b>Ensemble</b>	<b>3 618</b>	<b>3 733</b>	<b>4 688</b>

<b>5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	148,7	91,2	124,4
20 à 49 salariés	111,1	95,7	79,3
50 à 199 salariés	83,0	77,3	61,4
200 salariés et plus	114,4	100,9	78,9
<b>Ensemble</b>	<b>107,0</b>	<b>94,3</b>	<b>75,8</b>

## La messagerie et le fret express (634A)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	31,4	43,0	57,9	30,8	44,2	58,4	26,9	41,9	54,2
20 à 49	36,5	45,2	54,8	32,5	46,1	56,2	34,2	46,6	56,1
50 à 199	34,6	43,1	50,9	37,5	44,1	49,3	35,6	43,6	47,8
200 et plus	34,3	40,4	47,3	32,7	39,4	45,7	30,2	38,1	45,4
<b>Ensemble</b>	<b>35,0</b>	<b>43,5</b>	<b>52,3</b>	<b>33,4</b>	<b>43,7</b>	<b>53,5</b>	<b>33,0</b>	<b>43,3</b>	<b>52,3</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,4	11,1	24,9	4,2	12,0	22,2	1,8	12,4	25,8
20 à 49	3,7	13,2	21,8	3,5	11,3	20,4	1,5	9,6	17,5
50 à 199	4,2	13,4	20,6	5,0	12,6	20,8	1,9	9,9	16,8
200 et plus	-1,4	13,5	20,1	2,4	12,1	20,0	-0,6	7,8	16,6
<b>Ensemble</b>	<b>3,2</b>	<b>12,7</b>	<b>21,6</b>	<b>3,9</b>	<b>11,8</b>	<b>20,9</b>	<b>1,3</b>	<b>10,0</b>	<b>19,2</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	13,8	25,1	36,7	17,6	26,9	38,7	14,7	25,1	36,6
20 à 49	19,8	26,7	37,8	16,3	24,3	35,5	15,8	22,8	32,7
50 à 199	16,3	22,9	29,1	17,8	23,3	29,7	15,1	21,3	27,3
200 et plus	15,2	22,8	30,8	14,7	23,2	29,6	14,1	20,3	27,6
<b>Ensemble</b>	<b>16,5</b>	<b>24,4</b>	<b>34,1</b>	<b>17,1</b>	<b>24,3</b>	<b>33,6</b>	<b>15,0</b>	<b>22,7</b>	<b>31,8</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-5,0	2,2	6,5	-3,5	1,5	6,4	-4,1	1,5	7,7
20 à 49	-2,9	1,5	7,3	-4,8	0,9	4,4	-9,1	-0,9	3,7
50 à 199	-2,8	1,0	6,7	-2,3	0,7	5,3	-6,1	-1,0	2,3
200 et plus	-4,4	0,6	5,3	-6,0	0,0	5,2	-7,1	-1,8	4,8
<b>Ensemble</b>	<b>-3,3</b>	<b>1,3</b>	<b>6,6</b>	<b>-3,5</b>	<b>0,9</b>	<b>5,5</b>	<b>-7,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>4,8</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,8	12,6	22,2	5,9	14,0	20,2	4,5	13,7	21,7
20 à 49	7,3	14,0	19,8	5,6	12,1	18,8	2,3	10,4	17,7
50 à 199	6,9	12,3	17,5	8,5	12,8	16,8	6,0	10,5	15,3
200 et plus	0,9	11,0	17,7	4,0	10,7	17,4	4,6	8,9	15,5
<b>Ensemble</b>	<b>6,0</b>	<b>12,7</b>	<b>18,9</b>	<b>6,4</b>	<b>12,7</b>	<b>17,8</b>	<b>4,3</b>	<b>11,0</b>	<b>17,8</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	20,6	35,9	60,7	19,6	36,4	53,4	17,7	31,2	50,5
20 à 49	22,6	33,8	49,4	24,0	37,2	53,6	23,0	36,9	58,0
50 à 199	24,7	37,6	58,2	24,6	34,0	46,7	27,5	39,9	58,6
200 et plus	25,9	40,8	62,2	22,2	39,2	57,9	25,1	44,9	67,4
<b>Ensemble</b>	<b>22,6</b>	<b>35,9</b>	<b>58,6</b>	<b>22,4</b>	<b>35,6</b>	<b>51,8</b>	<b>24,0</b>	<b>37,4</b>	<b>58,0</b>

## La messagerie et le fret express (634A)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	9,9	34,4	54,4	12,5	33,7	56,9	25,3	39,4	59,7
20 à 49	25,3	36,3	51,4	23,5	37,2	53,3	17,7	33,8	46,6
50 à 199	27,6	39,4	53,2	33,7	38,6	49,7	30,6	38,4	48,0
200 et plus	32,8	43,7	52,3	33,6	45,5	54,7	35,8	44,3	59,0
<b>Ensemble</b>	<b>25,3</b>	<b>38,8</b>	<b>52,4</b>	<b>25,5</b>	<b>38,0</b>	<b>53,2</b>	<b>25,3</b>	<b>38,0</b>	<b>52,4</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	184	234	318	176	248	305	188	253	359
20 à 49	205	248	323	200	237	319	192	226	282
50 à 199	207	248	294	223	252	294	208	245	282
200 et plus	231	261	300	232	263	311	222	266	307
<b>Ensemble</b>	<b>204</b>	<b>248</b>	<b>312</b>	<b>202</b>	<b>249</b>	<b>304</b>	<b>199</b>	<b>242</b>	<b>303</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	94	108	135	94	115	139	98	114	150
20 à 49	99	110	128	101	113	131	98	113	127
50 à 199	102	116	131	104	116	126	109	119	131
200 et plus	113	121	132	117	127	134	120	130	139
<b>Ensemble</b>	<b>100</b>	<b>113</b>	<b>131</b>	<b>101</b>	<b>116</b>	<b>132</b>	<b>102</b>	<b>118</b>	<b>133</b>

3.4 - CA transport hors sous-traitance. / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	241	475	993	280	490	1 102	327	497	1 052
20 à 49	342	556	845	362	520	766	351	481	718
50 à 199	373	595	879	421	592	946	432	599	838
200 et plus	471	842	1 161	476	907	1 145	506	896	1 390
<b>Ensemble</b>	<b>319</b>	<b>561</b>	<b>993</b>	<b>368</b>	<b>562</b>	<b>986</b>	<b>366</b>	<b>547</b>	<b>904</b>

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	167	408	879	208	410	957	263	421	1 000
20 à 49	274	473	794	293	439	687	274	406	627
50 à 199	296	479	787	331	516	841	344	482	745
200 et plus	338	716	1 091	426	825	1 084	439	792	1 279
<b>Ensemble</b>	<b>265</b>	<b>491</b>	<b>879</b>	<b>292</b>	<b>486</b>	<b>873</b>	<b>292</b>	<b>454</b>	<b>793</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	13	41	61	16	32	54	19	40	78
20 à 49	28	39	55	24	39	53	30	41	55
50 à 199	30	47	66	32	46	65	38	51	70
200 et plus	27	42	59	28	43	63	23	42	55
<b>Ensemble</b>	<b>26</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>24</b>	<b>40</b>	<b>58</b>	<b>29</b>	<b>45</b>	<b>64</b>

## La messagerie et le fret express (634A)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-27,4	106,0	426,4	-184,4	54,9	228,7	-81,8	135,4	566,2
20 à 49	16,2	150,8	398,6	-58,4	66,3	230,8	-90,8	68,1	356,8
50 à 199	56,1	146,3	444,4	19,8	121,8	305,9	-81,7	87,0	200,2
200 et plus	-5,4	100,5	305,9	-7,2	88,7	354,3	-80,2	73,3	281,5
<b>Ensemble</b>	<b>19,6</b>	<b>124,6</b>	<b>384,0</b>	<b>-7,2</b>	<b>79,7</b>	<b>246,5</b>	<b>-81,0</b>	<b>90,8</b>	<b>288,9</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	3,3	35,9	134,7	11,5	38,5	130,2	-0,5	47,3	142,5
20 à 49	8,6	30,7	98,9	9,4	26,4	75,7	2,2	24,0	58,7
50 à 199	9,9	23,3	43,0	8,9	22,2	59,3	2,1	15,8	35,5
200 et plus	-1,9	18,7	31,2	3,9	16,6	31,8	-0,9	10,3	23,4
<b>Ensemble</b>	<b>6,2</b>	<b>24,6</b>	<b>68,3</b>	<b>9,1</b>	<b>24,0</b>	<b>81,3</b>	<b>1,2</b>	<b>21,1</b>	<b>70,6</b>

5.3 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	55,6	118,3	228,4	67,6	140,8	361,5	48,2	121,5	285,3
20 à 49	43,7	98,4	300,9	38,9	70,3	255,6	31,5	61,5	183,3
50 à 199	42,1	64,0	132,0	42,4	73,5	139,0	24,6	54,7	131,2
200 et plus	40,4	76,6	163,2	35,9	81,6	168,9	40,5	68,0	159,2
<b>Ensemble</b>	<b>43,2</b>	<b>82,1</b>	<b>205,1</b>	<b>43,3</b>	<b>81,0</b>	<b>211,1</b>	<b>33,6</b>	<b>68,4</b>	<b>176,4</b>



## L'affrètement (634B)

### 1. L'ACTIVITÉ

Les entreprises du secteur de l'affrètement ont pour activité principale l'achat de services de transport pour le compte de leurs clients. Le degré de concentration de ce secteur est très élevé avec 457 entreprises. Les dix premières représentent 50,5 % du chiffre d'affaires total et 49 % des effectifs en 1996. Toutefois, plus la taille de l'entreprise est grande, plus la part de l'activité d'affréteur dans le chiffre d'affaires diminue (92 % pour les entreprises entre 0 et 5 salariés et 50 % pour les entreprises de 50 salariés et plus en 1996). Les activités secondaires de ces entreprises sont le plus souvent la messagerie, le transport routier de marchandises et l'organisation des transports internationaux.

#### **PART DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'ACTIVITÉ D'AFFRÉTEUR DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL**

<b>CA activité / CA total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
de 0 à 5 salariés	97 %	97 %	92 %
de 6 à 19 salariés	90 %	85 %	85 %
de 20 à 49 salariés	76 %	81 %	80 %
de 50 et plus	55 %	52 %	50 %
<b>Ensemble</b>	<b>68 %</b>	<b>65 %</b>	<b>64 %</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Ce secteur compte 11 200 personnes en 1996. La rémunération moyenne est de 149 000 francs en 1996, ce qui est nettement plus que celle du TRM (119 000 francs en 1996). Cela s'explique par le faible nombre de conducteurs et de manutentionnaires à l'intérieur de ce secteur. La productivité apparente du travail est en légère augmentation, après une baisse en 1995, avec 343 000 francs en 1994 et 351 000 francs en 1996. Le recours à la sous-traitance est de 67,5 % en moyenne.

Contrairement à la messagerie, les investissements totaux ont fortement augmenté entre 1994 et 1996, avec + 77 % et en particulier les investissements en matériel de transport (+69 %). Par contre les affréteurs n'ont que très peu recours à la location. Toutefois, par rapport au TRM, les investissements sont très faibles (seulement 472 millions de francs en 1996 contre 6,59 milliards de francs pour l'ensemble du TRM).

### 3. LES RÉSULTATS

Contrairement aux autres secteurs d'organisation de fret, le taux de valeur ajoutée corrigée est en légère hausse pour les affréteurs. Il en est de même pour les taux de marge, et entre autres des taux de marge courante positifs. C'est surtout la catégorie des entreprises entre 6 et 19 salariés qui voit ses marges nettement progresser (+ 27 % pour le taux de marge corrigée). Le poids des intérêts dans l'EBE est lui en forte baisse après une augmentation en 1995 (57,8 % en 1995 et 32,2 % en 1996). Mais l'analyse des dispersions révèle que cette amélioration moyenne du taux de marge courante masque une majorité de dégradations du taux.



## L'affrètement (634B)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	230	216	233
6 à 19 salariés	144	136	147
20 à 49 salariés	48	42	45
50 salariés et plus	31	33	32
<b>Ensemble</b>	<b>453</b>	<b>427</b>	<b>457</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	2 166	1 850	2 314
6 à 19 salariés	3 229	3 014	3 356
20 à 49 salariés	2 359	2 328	2 684
50 salariés et plus	11 900	12 089	12 288
<b>Ensemble</b>	<b>19 655</b>	<b>19 280</b>	<b>20 643</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	2 098	1 791	2 134
6 à 19 salariés	2 897	2 561	2 852
20 à 49 salariés	1 792	1 892	2 140
50 salariés et plus	6 565	6 282	6 096
<b>Ensemble</b>	<b>13 353</b>	<b>12 527</b>	<b>13 223</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	211	188	222
6 à 19 salariés	423	410	504
20 à 49 salariés	435	344	412
50 salariés et plus	1 817	2 024	2 257
<b>Ensemble</b>	<b>2 886</b>	<b>2 965</b>	<b>3 395</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	240	215	264
6 à 19 salariés	512	472	580
20 à 49 salariés	513	401	503
50 salariés et plus	2 205	2 404	2 618
<b>Ensemble</b>	<b>3 471</b>	<b>3 492</b>	<b>3 966</b>

## L'affrètement (634B)

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	66	53	78
6 à 19 salariés	75	73	153
20 à 49 salariés	93	70	96
50 salariés et plus	390	356	485
<b>Ensemble</b>	<b>625</b>	<b>553</b>	<b>811</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	86	74	102
6 à 19 salariés	155	129	223
20 à 49 salariés	163	117	158
50 salariés et plus	615	577	734
<b>Ensemble</b>	<b>1 020</b>	<b>897</b>	<b>1 216</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	608	580	629
6 à 19 salariés	1 446	1 354	1 507
20 à 49 salariés	1 580	1 221	1 477
50 salariés et plus	6 407	7 215	7 565
<b>Ensemble</b>	<b>10 040</b>	<b>10 371</b>	<b>11 178</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	562,5	593,2	662,3
20 à 49 salariés	505,1	481,9	535,6
50 salariés et plus	525,5	519,9	552,1
<b>Ensemble</b>	<b>527,7</b>	<b>525,3</b>	<b>565,5</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	36,8	39,4	39,4
- l'effectif total	34,3	39,0	38,3

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	48,5	51,6	50,5
- l'effectif total	45,8	49,5	49,0

## L'affrètement (634B)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	15,9	15,7	17,3
20 à 49 salariés	21,8	17,2	18,8
50 salariés et plus	18,5	19,9	21,3
<b>Ensemble</b>	<b>18,5</b>	<b>18,8</b>	<b>20,2</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,7	17,9	30,3
20 à 49 salariés	21,5	20,4	23,2
50 salariés et plus	21,5	17,6	21,5
<b>Ensemble</b>	<b>20,9</b>	<b>18,0</b>	<b>23,1</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	30,3	27,3	38,4
20 à 49 salariés	31,8	29,2	31,4
50 salariés et plus	27,9	24,0	28,0
<b>Ensemble</b>	<b>28,9</b>	<b>25,1</b>	<b>30,1</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	3,4	1,8	7,5
20 à 49 salariés	0,6	1,6	1,0
50 salariés et plus	7,0	0,8	6,9
<b>Ensemble</b>	<b>5,4</b>	<b>1,0</b>	<b>6,2</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	15,3	10,7	21,0
20 à 49 salariés	14,6	15,2	14,1
50 salariés et plus	21,7	14,0	20,9
<b>Ensemble</b>	<b>19,6</b>	<b>13,6</b>	<b>20,0</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	44,8	45,1	29,5
20 à 49 salariés	43,3	38,5	38,5
50 salariés et plus	44,4	64,5	31,7
<b>Ensemble</b>	<b>44,3</b>	<b>57,8</b>	<b>32,2</b>

## L'affrètement (634B)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	74,8	73,3	70,3
20 à 49 salariés	66,2	74,7	70,5
50 salariés et plus	71,7	69,0	66,0
<b>Ensemble</b>	<b>71,5</b>	<b>70,5</b>	<b>67,5</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	355	349	385
20 à 49 salariés	325	328	341
50 salariés et plus	344	333	346
<b>Ensemble</b>	<b>343</b>	<b>335</b>	<b>351</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	157	161	151
20 à 49 salariés	136	144	146
50 salariés et plus	143	146	149
<b>Ensemble</b>	<b>144</b>	<b>148</b>	<b>149</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	109	105	104
20 à 49 salariés	114	99	111
50 salariés et plus	86	82	90
<b>Ensemble</b>	<b>96</b>	<b>88</b>	<b>96</b>

## L'affrètement (634B)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	27	41	101
20 à 49 salariés	50	39	103
50 salariés et plus	189	257	268
<b>Ensemble</b>	<b>266</b>	<b>337</b>	<b>472</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	18	19	66
20 à 49 salariés	39	28	89
50 salariés et plus	102	131	113
<b>Ensemble</b>	<b>159</b>	<b>178</b>	<b>268</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	23	8	21
20 à 49 salariés	26	15	15
50 salariés et plus	48	17	31
<b>Ensemble</b>	<b>96</b>	<b>39</b>	<b>67</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17	14	18
20 à 49 salariés	11	10	13
50 salariés et plus	86	102	141
<b>Ensemble</b>	<b>114</b>	<b>126</b>	<b>172</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	169,2	74,6	85,8
20 à 49 salariés	87,7	98,1	46,9
50 salariés et plus	202,1	99,7	162,9
<b>Ensemble</b>	<b>177,2</b>	<b>96,4</b>	<b>121,0</b>

## L'affrètement (634B)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	40,5	45,8	74,8
20 à 49 salariés	44,3	34,9	45,0
50 salariés et plus	14,2	14,4	17,8
<b>Ensemble</b>	<b>17,8</b>	<b>17,7</b>	<b>23,4</b>

## L'affrètement (634B)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	12,5	21,6	31,1	12,3	18,7	26,7	13,6	19,2	26,5
20 à 49	19,4	27,3	36,0	14,3	28,3	37,8	16,8	26,2	33,2
50 et plus	14,7	23,0	33,3	17,4	29,2	35,8	20,5	32,5	42,4
<b>Ensemble</b>	<b>13,7</b>	<b>23,1</b>	<b>33,3</b>	<b>13,5</b>	<b>21,0</b>	<b>30,8</b>	<b>14,2</b>	<b>21,5</b>	<b>32,3</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	15,7	27,5	5,5	17,1	26,3	2,6	14,4	24,8
20 à 49	8,9	14,0	25,9	1,4	16,7	28,1	3,9	13,9	26,5
50 et plus	11,1	17,2	25,4	7,8	14,0	19,9	8,3	15,9	25,3
<b>Ensemble</b>	<b>4,2</b>	<b>16,0</b>	<b>26,8</b>	<b>5,7</b>	<b>16,5</b>	<b>26,2</b>	<b>3,9</b>	<b>14,5</b>	<b>25,4</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	13,2	26,1	37,2	14,9	25,6	34,5	15,2	24,7	38,5
20 à 49	21,6	27,0	35,5	16,1	27,6	36,5	14,5	26,0	36,0
50 et plus	19,0	26,1	38,2	20,8	22,4	34,6	18,8	26,1	30,7
<b>Ensemble</b>	<b>16,7</b>	<b>26,3</b>	<b>36,9</b>	<b>15,7</b>	<b>25,7</b>	<b>34,8</b>	<b>15,2</b>	<b>25,1</b>	<b>36,1</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-8,3	0,7	11,7	-6,8	1,3	11,0	-7,8	0,6	8,8
20 à 49	-4,0	0,0	4,6	-3,6	1,5	9,2	-8,5	0,6	5,3
50 et plus	-4,5	2,1	7,3	-8,4	0,0	4,6	-5,8	-1,1	9,8
<b>Ensemble</b>	<b>-4,9</b>	<b>0,8</b>	<b>8,5</b>	<b>-6,9</b>	<b>1,3</b>	<b>9,6</b>	<b>-7,8</b>	<b>0,5</b>	<b>8,5</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,2	10,6	20,5	1,2	11,1	19,1	5,7	11,7	20,5
20 à 49	6,3	13,6	23,9	7,2	16,8	24,0	5,0	11,7	19,3
50 et plus	10,0	16,4	25,1	7,0	12,8	19,9	6,9	15,5	20,9
<b>Ensemble</b>	<b>4,6</b>	<b>13,2</b>	<b>22,5</b>	<b>3,2</b>	<b>12,5</b>	<b>20,6</b>	<b>5,7</b>	<b>12,1</b>	<b>20,2</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	18,5	42,5	70,1	15,6	37,1	72,2	19,3	38,0	63,5
20 à 49	24,3	45,8	78,2	18,6	30,5	62,4	21,0	37,6	70,3
50 et plus	27,6	37,0	51,4	25,4	41,9	53,1	20,7	35,4	50,9
<b>Ensemble</b>	<b>23,0</b>	<b>41,8</b>	<b>70,1</b>	<b>18,6</b>	<b>35,5</b>	<b>68,2</b>	<b>19,9</b>	<b>37,4</b>	<b>62,1</b>

## L'affrètement (634B)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	49,8	69,7	81,7	55,7	70,9	79,4	54,1	70,6	77,6
20 à 49	38,1	58,1	68,7	39,3	57,1	73,2	39,4	57,4	73,2
50 et plus	44,2	60,9	77,6	35,2	54,1	73,5	26,0	47,7	66,8
<b>Ensemble</b>	<b>44,9</b>	<b>67,5</b>	<b>79,6</b>	<b>47,4</b>	<b>67,4</b>	<b>78,6</b>	<b>44,3</b>	<b>64,9</b>	<b>77,3</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	253	329	421	247	331	391	244	307	401
20 à 49	250	300	376	257	293	362	258	309	394
50 et plus	287	337	396	271	322	387	274	319	411
<b>Ensemble</b>	<b>259</b>	<b>327</b>	<b>407</b>	<b>257</b>	<b>319</b>	<b>386</b>	<b>248</b>	<b>307</b>	<b>400</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	119	151	181	128	161	199	116	142	185
20 à 49	116	134	149	118	137	154	121	138	163
50 et plus	115	143	162	113	139	160	123	139	162
<b>Ensemble</b>	<b>118</b>	<b>144</b>	<b>178</b>	<b>122</b>	<b>150</b>	<b>187</b>	<b>121</b>	<b>140</b>	<b>178</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	27	81	129	55	95	139	28	83	122
20 à 49	49	86	165	29	77	143	60	107	169
50 et plus	31	87	115	25	76	105	14	79	131
<b>Ensemble</b>	<b>33</b>	<b>82</b>	<b>132</b>	<b>38</b>	<b>88</b>	<b>125</b>	<b>40</b>	<b>88</b>	<b>131</b>

## L'affrètement (634B)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-125,4	98,5	628,7	-93,3	76,1	528,6	-4,7	77,2	402,3
20 à 49	22,5	83,7	212,0	-15,7	113,2	251,9	-11,2	75,9	191,3
50 et plus	4,2	128,2	267,7	10,4	78,8	214,9	36,2	115,3	378,6
<b>Ensemble</b>	<b>-44,1</b>	<b>94,7</b>	<b>487,0</b>	<b>-47,0</b>	<b>81,8</b>	<b>417,1</b>	<b>-4,7</b>	<b>79,1</b>	<b>338,2</b>

### 5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-0,6	30,6	135,3	7,7	42,4	133,2	6,6	34,1	141,6
20 à 49	15,9	27,6	80,3	10,2	21,5	79,5	8,6	26,7	75,6
50 et plus	12,1	22,5	50,0	11,6	21,7	61,8	9,1	28,2	57,7
<b>Ensemble</b>	<b>7,5</b>	<b>27,7</b>	<b>114,9</b>	<b>9,7</b>	<b>35,5</b>	<b>106,9</b>	<b>7,0</b>	<b>28,5</b>	<b>109,9</b>



## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 1. L'ACTIVITÉ

Ce secteur comprend environ 1 100 entreprises, principalement dans la catégorie des entreprises entre 0 et 5 salariés (52 % du total en 1996), l'organisation de transports internationaux ne nécessitant pas une taille importante. Toutefois les dix premières entreprises réalisent 31,5 % du chiffre d'affaires, avec 28,4 % des effectifs.

La part de l'activité, comme activité principale, est de 82 % dans le secteur en 1996, avec comme extrêmes les entreprises entre 50 et 199 salariés (63 %) et celles de moins de 5 salariés (97 %).

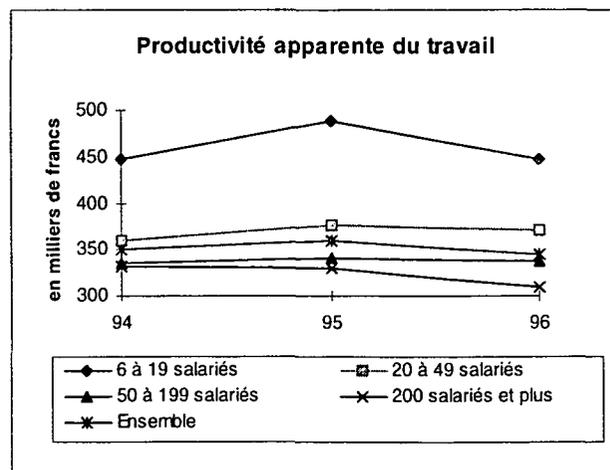
#### PART DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE L'ACTIVITÉ D'ORGANISATEUR DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL

CA activité / CA total	1994	1995	1996
0 à 5 salariés	94 %	95 %	97 %
6 à 19 salariés	95 %	94 %	89 %
20 à 49 salariés	91 %	89 %	86 %
50 à 199 salariés	81 %	67 %	63 %
200 salariés et plus	83 %	86 %	86 %
<b>Ensemble</b>	<b>86 %</b>	<b>84 %</b>	<b>82 %</b>

### 2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Le secteur des organisateurs de transports internationaux emploie un peu plus de 26 200 personnes en 1996. La productivité apparente du travail est en légère baisse entre 1994 et 1996, passant de 350 000 francs à 345 000 francs. Plus l'entreprise est petite plus la productivité est importante (447 000 francs pour les entreprises de moins de 5 salariés et 310 000 francs pour celles de plus de 200 salariés) ; c'est aussi la productivité la plus forte du secteur des organisateurs de fret. Les investissements sont faibles mais en augmentation. Toutefois la location de matériel de transport est presque égale à l'ensemble des investissements.

Le taux de sous-traitance est élevé, avec 61 % en 1996, mais avec une baisse de ce taux pour les entreprises de 200 salariés et plus (de 60 % à 56 % entre 1994 et 1996).



### 3. LES RÉSULTATS

Comme pour la messagerie, les principaux ratios sont en baisse entre 1994 et 1996, le taux de marge courante devenant même négatif en 1996. Seule la catégorie des entreprises de 6 à 19 salariés montre une hausse des différents taux de marges et elle est la seule catégorie avec un taux de marge courante positif. Le poids des intérêts dans l'EBE est en augmentation de près de 10 points, passant de 58,6 % en 1994 à 66,7 % en 1996, il atteint même 85 % pour les entreprises de 200 salariés et plus. Ce poids, pour la catégorie des entreprises de moins de 20 salariés, est en légère baisse et est faible par rapport aux autres catégories (44 % en 1996).

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

#### 1. Évolution de l'activité

<b>1.1 - Nombre d'entreprises</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	521	518	566
6 à 19 salariés	269	286	302
20 à 49 salariés	127	122	133
50 à 199 salariés	67	62	64
200 salariés et plus	17	19	21
<b>Ensemble</b>	<b>1 001</b>	<b>1 007</b>	<b>1 086</b>

<b>1.2 - Chiffre d'affaires en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	2 254	2 488	2 442
6 à 19 salariés	4 642	5 736	5 807
20 à 49 salariés	4 805	5 098	6 694
50 à 199 salariés	8 637	8 594	8 537
200 salariés et plus	12 517	14 402	12 549
<b>Ensemble</b>	<b>32 855</b>	<b>36 319</b>	<b>36 030</b>

<b>1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	2 108	2 359	2 366
6 à 19 salariés	4 405	5 374	5 141
20 à 49 salariés	4 368	4 562	5 730
50 à 199 salariés	6 965	5 761	5 416
200 salariés et plus	10 411	12 400	10 739
<b>Ensemble</b>	<b>28 258</b>	<b>30 457</b>	<b>29 392</b>

<b>1.4 - VAHT en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	428	420	429
6 à 19 salariés	916	984	1 026
20 à 49 salariés	1 281	1 272	1 368
50 à 199 salariés	1 996	1 902	1 923
200 salariés et plus	2 709	2 937	2 808
<b>Ensemble</b>	<b>7 329</b>	<b>7 516</b>	<b>7 553</b>

<b>1.5 - VAHT corrigée en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	586	603	516
6 à 19 salariés	1 243	1 431	1 409
20 à 49 salariés	1 437	1 475	1 608
50 à 199 salariés	2 330	2 212	2 225
200 salariés et plus	3 325	3 501	3 329
<b>Ensemble</b>	<b>8 922</b>	<b>9 222</b>	<b>9 087</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

<b>1.6 - EBE en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	99	112	97
6 à 19 salariés	164	171	186
20 à 49 salariés	242	196	184
50 à 199 salariés	201	227	257
200 salariés et plus	418	376	247
<b>Ensemble</b>	<b>1 125</b>	<b>1 082</b>	<b>971</b>

<b>1.7 - EBE corrigé en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	241	270	151
6 à 19 salariés	466	578	538
20 à 49 salariés	369	366	353
50 à 199 salariés	452	457	483
200 salariés et plus	847	742	629
<b>Ensemble</b>	<b>2 375</b>	<b>2 412</b>	<b>2 154</b>

<b>1.8 - Effectif total</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
0 à 5 salariés	1 297	1 328	1 408
6 à 19 salariés	2 780	2 933	3 152
20 à 49 salariés	3 995	3 929	4 330
50 à 199 salariés	6 946	6 474	6 599
200 salariés et plus	10 060	10 597	10 729
<b>Ensemble</b>	<b>25 078</b>	<b>25 260</b>	<b>26 218</b>

<b>1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	669,7	751,9	652,3
20 à 49 salariés	511,6	513,4	558,2
50 à 199 salariés	458,3	467,1	470,6
200 salariés et plus	503,2	530,8	516,0
<b>Ensemble</b>	<b>511,0</b>	<b>537,8</b>	<b>528,6</b>

<b>1.10 - Part des 4 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	23,8	22,5	18,5
- l'effectif total	18,8	18,6	17,1

<b>1.11 - Part des 10 premières entreprises en % dans</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
- le CA total	37,3	35,9	31,5
- l'effectif total	30,8	30,0	28,4

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

<b>2.1 - Taux de VAHT corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	26,8	24,9	24,3
20 à 49 salariés	29,9	28,9	24,0
50 à 199 salariés	26,9	25,7	25,9
200 salariés et plus	26,6	24,3	26,5
<b>Ensemble</b>	<b>27,2</b>	<b>25,5</b>	<b>25,5</b>

<b>2.2 - Taux de marge classique en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	17,9	17,4	18,1
20 à 49 salariés	18,9	15,4	13,4
50 à 199 salariés	10,1	11,9	13,4
200 salariés et plus	15,4	12,8	8,8
<b>Ensemble</b>	<b>14,9</b>	<b>13,7</b>	<b>12,3</b>

<b>2.3 - Taux de marge corrigée en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	37,5	40,4	38,2
20 à 49 salariés	25,7	24,8	22,0
50 à 199 salariés	19,4	20,6	21,7
200 salariés et plus	25,5	21,2	18,9
<b>Ensemble</b>	<b>25,6</b>	<b>24,9</b>	<b>23,4</b>

<b>2.4 - Taux de marge courante en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	1,9	1,8	3,8
20 à 49 salariés	3,8	4,2	-0,3
50 à 199 salariés	-2,4	-2,7	-0,4
200 salariés et plus	3,8	0,3	-1,6
<b>Ensemble</b>	<b>1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,2</b>

<b>2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	19,9	18,2	20,8
20 à 49 salariés	11,0	10,2	7,2
50 à 199 salariés	6,8	7,5	9,2
200 salariés et plus	12,1	7,8	6,9
<b>Ensemble</b>	<b>11,6</b>	<b>9,9</b>	<b>9,8</b>

<b>2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	46,5	52,4	43,7
20 à 49 salariés	51,0	56,2	67,6
50 à 199 salariés	70,0	73,1	67,5
200 salariés et plus	62,4	70,5	85,1
<b>Ensemble</b>	<b>58,6</b>	<b>63,8</b>	<b>66,7</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 3. Utilisation des facteurs de production

<b>3.1 - Taux de sous-traitance en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	59,9	61,6	64,6
20 à 49 salariés	57,5	60,4	63,9
50 à 199 salariés	63,1	64,8	63,6
200 salariés et plus	59,6	60,9	55,9
<b>Ensemble</b>	<b>60,3</b>	<b>62,0</b>	<b>61,0</b>

<b>3.2 - Productivité apparente du travail en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	447	488	447
20 à 49 salariés	360	376	371
50 à 199 salariés	335	342	337
200 salariés et plus	331	330	310
<b>Ensemble</b>	<b>350</b>	<b>360</b>	<b>345</b>

<b>3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	181	183	177
20 à 49 salariés	168	173	179
50 à 199 salariés	162	161	161
200 salariés et plus	150	154	155
<b>Ensemble</b>	<b>160</b>	<b>163</b>	<b>164</b>

<b>3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	114	74	98
20 à 49 salariés	79	74	78
50 à 199 salariés	74	73	68
200 salariés et plus	41	41	53
<b>Ensemble</b>	<b>60</b>	<b>55</b>	<b>64</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 4. Évolution du potentiel de production

<b>4.1 - Investissements totaux en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	53	49	45
20 à 49 salariés	74	57	112
50 à 199 salariés	111	114	175
200 salariés et plus	125	185	147
<b>Ensemble</b>	<b>364</b>	<b>405</b>	<b>480</b>

<b>4.2 - Investissements en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	28	17	18
20 à 49 salariés	18	16	47
50 à 199 salariés	29	41	44
200 salariés et plus	44	29	41
<b>Ensemble</b>	<b>119</b>	<b>103</b>	<b>150</b>

<b>4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	7	8	15
20 à 49 salariés	6	4	9
50 à 199 salariés	16	13	21
200 salariés et plus	15	7	31
<b>Ensemble</b>	<b>45</b>	<b>31</b>	<b>75</b>

<b>4.4 - Location de matériel de transport en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	232	254	252
20 à 49 salariés	46	38	46
50 à 199 salariés	60	73	53
200 salariés et plus	115	93	103
<b>Ensemble</b>	<b>453</b>	<b>457</b>	<b>454</b>

<b>4.5 - Taux d'autofinancement en %</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	133	141	216
20 à 49 salariés	153	199	60
50 à 199 salariés	69	71	77
200 salariés et plus	236	103	69
<b>Ensemble</b>	<b>153</b>	<b>112</b>	<b>84</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 5. Évolution de la rentabilité

<b>5.1 - Rentabilité brute en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	32	50	57
20 à 49 salariés	42	43	29
50 à 199 salariés	18	14	16
200 salariés et plus	35	28	19
<b>Ensemble</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>23</b>

<b>5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
6 à 19 salariés	37	49	51
20 à 49 salariés	96	61	99
50 à 199 salariés	133	104	111
200 salariés et plus	211	214	211
<b>Ensemble</b>	<b>476</b>	<b>428</b>	<b>472</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### II. ANALYSE DES DISPERSIONS

#### 2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,6	31,0	63,6	15,3	29,4	60,1	16,9	28,2	57,3
20 à 49	19,5	43,2	72,5	21,0	42,2	72,8	19,5	40,5	68,3
50 à 199	19,9	36,0	65,7	19,8	30,4	62,5	19,2	27,9	64,9
200 et plus	22,4	28,7	70,5	16,9	24,3	69,3	20,5	32,8	72,7
<b>Ensemble</b>	<b>18,8</b>	<b>34,4</b>	<b>66,2</b>	<b>17,2</b>	<b>31,7</b>	<b>67,7</b>	<b>18,2</b>	<b>31,2</b>	<b>65,6</b>

2.2 - Taux de marge classique en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,9	13,7	27,3	4,4	17,0	30,3	4,9	17,6	32,0
20 à 49	5,1	14,0	25,4	4,8	13,9	22,4	6,0	14,2	22,6
50 à 199	-2,2	6,6	17,7	-1,7	9,9	16,7	-1,1	8,0	18,3
200 et plus	7,1	10,5	17,8	-0,1	12,1	24,0	6,4	12,2	13,7
<b>Ensemble</b>	<b>2,6</b>	<b>12,9</b>	<b>25,4</b>	<b>3,5</b>	<b>14,2</b>	<b>25,3</b>	<b>4,0</b>	<b>14,0</b>	<b>26,4</b>

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,2	22,2	33,9	13,3	24,5	38,1	12,8	25,3	38,2
20 à 49	10,7	22,5	32,2	15,2	22,3	28,8	15,7	22,9	30,2
50 à 199	8,3	17,9	25,7	5,3	20,1	24,9	10,4	17,4	24,3
200 et plus	18,2	22,0	26,0	15,0	20,5	29,5	14,3	19,1	22,9
<b>Ensemble</b>	<b>10,2</b>	<b>21,9</b>	<b>32,5</b>	<b>13,3</b>	<b>22,2</b>	<b>33,4</b>	<b>13,1</b>	<b>22,8</b>	<b>34,2</b>

2.4 - Taux de marge courante en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-5,8	2,9	10,5	-4,8	4,0	12,1	-1,9	4,0	14,0
20 à 49	-3,4	3,9	11,5	-1,7	3,3	12,1	-4,6	3,0	9,7
50 à 199	-8,5	-0,4	4,2	-11,6	-0,4	4,3	-9,8	-0,2	3,2
200 et plus	-5,2	0,7	2,8	-5,5	-1,4	4,0	-3,8	0,3	3,4
<b>Ensemble</b>	<b>-5,7</b>	<b>2,7</b>	<b>8,7</b>	<b>-5,1</b>	<b>2,7</b>	<b>11,4</b>	<b>-4,4</b>	<b>2,7</b>	<b>10,1</b>

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-1,3	8,4	17,4	1,6	10,7	19,5	2,0	10,0	20,3
20 à 49	3,1	10,2	18,5	2,3	8,5	17,1	0,8	8,9	17,0
50 à 199	-4,7	5,8	13,5	-4,3	7,5	10,8	-2,4	5,6	13,4
200 et plus	1,5	6,3	9,8	0,9	5,7	10,1	5,4	6,9	11,2
<b>Ensemble</b>	<b>-0,3</b>	<b>8,8</b>	<b>17,1</b>	<b>1,0</b>	<b>9,0</b>	<b>17,8</b>	<b>1,8</b>	<b>8,5</b>	<b>18,1</b>

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	15,7	43,7	75,1	19,3	38,2	64,8	17,8	39,7	69,9
20 à 49	17,6	44,0	77,7	19,1	38,4	81,6	18,4	46,8	74,0
50 à 199	32,1	65,9	95,3	29,1	59,8	82,9	34,9	61,0	103,0
200 et plus	59,8	78,7	90,0	35,9	66,7	107,2	51,8	62,3	122,6
<b>Ensemble</b>	<b>18,0</b>	<b>47,4</b>	<b>82,0</b>	<b>19,6</b>	<b>40,3</b>	<b>75,4</b>	<b>19,8</b>	<b>43,8</b>	<b>75,8</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	2,5	52,2	72,5	2,4	56,5	75,8	9,2	59,2	75,5
20 à 49	1,3	36,6	69,3	1,4	46,0	71,3	2,0	41,6	71,7
50 à 199	7,3	44,9	72,3	17,6	59,0	73,0	16,6	53,9	72,8
200 et plus	1,4	23,5	68,6	1,4	56,0	72,0	7,2	39,0	70,8
<b>Ensemble</b>	<b>2,1</b>	<b>50,4</b>	<b>71,5</b>	<b>3,8</b>	<b>53,8</b>	<b>73,6</b>	<b>6,8</b>	<b>53,9</b>	<b>74,3</b>

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	264	330	440	263	350	440	279	355	458
20 à 49	258	323	400	292	348	419	292	346	411
50 à 199	272	308	356	281	325	358	281	315	351
200 et plus	278	311	336	281	321	369	282	323	337
<b>Ensemble</b>	<b>264</b>	<b>323</b>	<b>416</b>	<b>279</b>	<b>340</b>	<b>419</b>	<b>282</b>	<b>343</b>	<b>425</b>

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	137	169	204	139	171	199	140	172	205
20 à 49	134	159	193	150	173	194	149	172	188
50 à 199	145	161	176	140	162	177	143	162	175
200 et plus	143	150	156	142	159	171	144	160	167
<b>Ensemble</b>	<b>138</b>	<b>164</b>	<b>194</b>	<b>141</b>	<b>169</b>	<b>193</b>	<b>144</b>	<b>168</b>	<b>195</b>

3.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0	23	62	2	28	113	0	25	77
20 à 49	14	41	106	0	41	182	6	43	204
50 à 199	0	60	125	10	66	174	25	62	142
200 et plus	9	47	92	18	51	87	15	63	96
<b>Ensemble</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>87</b>	<b>6</b>	<b>43</b>	<b>125</b>	<b>1</b>	<b>37</b>	<b>117</b>

## Les organisateurs de transports internationaux (634C)

### 4. Évolution du potentiel de production

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-46,9	174,8	600,5	-30,9	196,1	795,7	13,5	230,8	935,3
20 à 49	-3,9	206,1	698,9	32,1	260,5	584,8	-59,4	218,1	670,6
50 à 199	-202,2	121,7	306,9	-266,3	125,1	245,7	-332,3	128,7	294,8
200 et plus	-45,2	177,7	204,1	-121,9	54,8	218,9	24,1	131,5	204,4
<b>Ensemble</b>	<b>-49,3</b>	<b>171,4</b>	<b>539,2</b>	<b>-31,5</b>	<b>178,4</b>	<b>598,3</b>	<b>-11,9</b>	<b>197,3</b>	<b>627,7</b>

### 5 Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1994			1995			1996		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,9	47,9	162,0	14,6	78,0	209,9	15,8	69,4	225,5
20 à 49	12,2	47,9	125,2	18,5	60,8	123,0	9,9	56,8	127,4
50 à 199	-4,4	19,5	38,2	-7,7	18,6	62,1	-4,5	20,9	50,0
200 et plus	14,7	24,8	55,2	-0,3	32,1	73,9	13,8	27,3	46,5
<b>Ensemble</b>	<b>5,4</b>	<b>38,1</b>	<b>121,8</b>	<b>10,5</b>	<b>52,6</b>	<b>160,9</b>	<b>10,2</b>	<b>53,4</b>	<b>162,6</b>

