

LA DEREGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN FRANCE

ANALYSE STATISTIQUE ET RAPPROCHEMENT DE FICHIERS

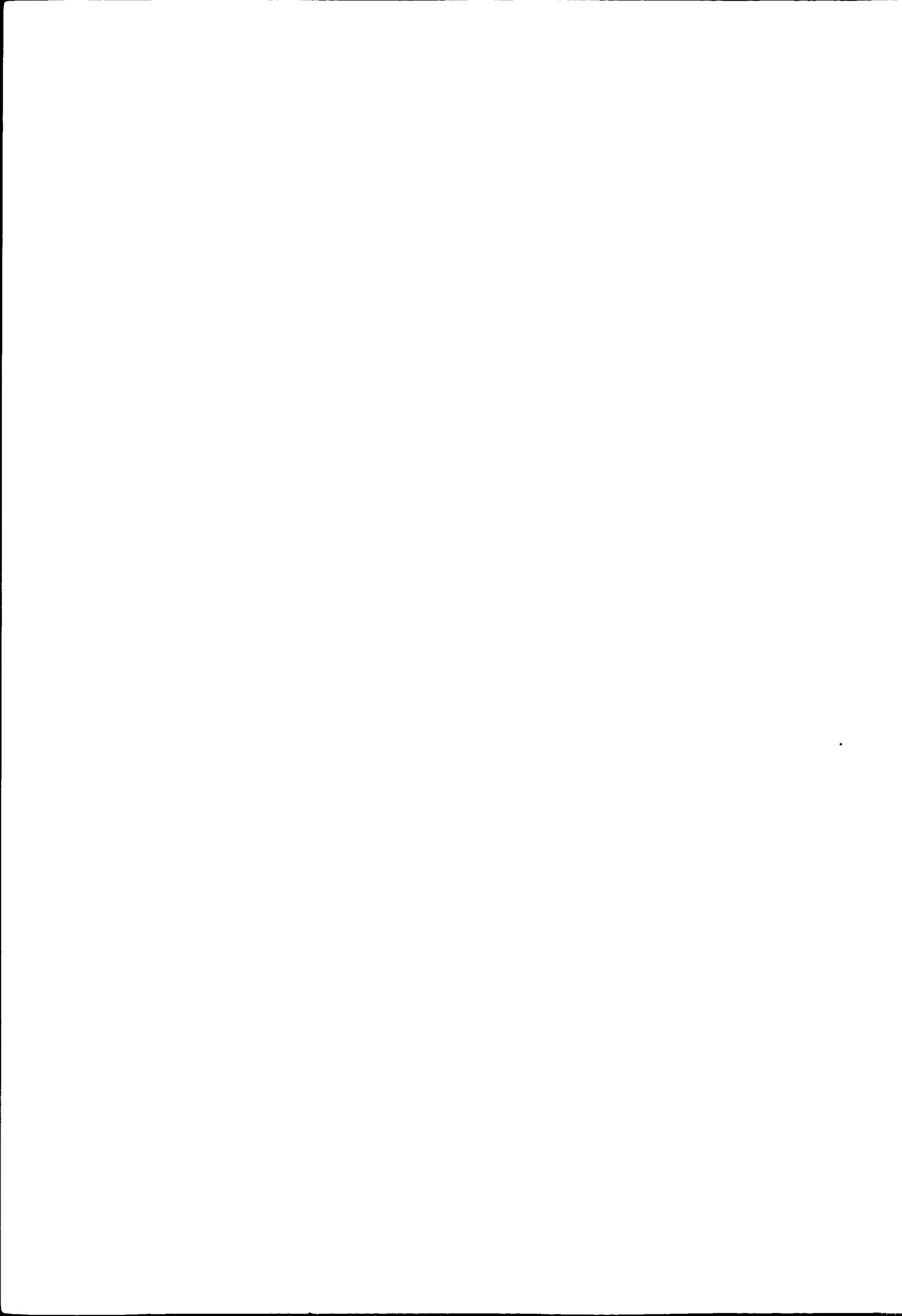
Maurice GIRAULT

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Ref. 1188



MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE LA MER
OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55 RUE BRILLAT SAVARIN 75013 PARIS - TELEPHONE : 45 89 89.27



mars 1989

LA DEREGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS

DE MARCHANDISES EN FRANCE :

analyse statistique et rapprochement de fichiers

Maurice Girault

Ce rapport reprend un document écrit au 2ème semestre 1988 relatif à la convention n° 87 . 30 . 047 . 00 . 107 . 75 . 01 du 6 novembre 1987 et avenant n° 1 du 1er septembre 1988, entre d'une part, la Direction de la Prévision du Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget et d'autre part, l'Observatoire Economique et Statistique des Transports du Ministère chargé des Transports et de la Mer.

mars 1989

LA DEREGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES EN FRANCE :

analyse statistique et rapprochement de fichiers

Ce rapport rend compte de travaux réalisés par l'OEST avec un cofinancement de la Direction de la Prévision pour étudier le contexte de la déréglementation des transports routiers de marchandises en France et ses conséquences prévisibles ou éventuelles.

Plusieurs aspects ont été abordés:

1- Première partie: le marché.

Une étude d'évolution sur longue période (1964-1984) montre comment le transport routier s'est développé malgré le contingentement des licences.

Le point sur l'évolution récente du marché du transport routier de marchandises et du contingentement est particulièrement intéressant, compte tenu d'une part des mesures de libéralisation mises en oeuvre de 1986 à 1988, et d'autre part du nouveau contexte économique du transport routier marqué notamment par une baisse des prix et l'amorce d'un redressement du taux de couverture du pavillon français.

2- Deuxième partie: les entreprises.

L'étude plus structurelle de l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport, à partir du rapprochement du fichiers EAE et du registre des transporteurs et des licences, Geaulit, permet de souligner certaines caractéristiques du secteur méconnues jusqu'à maintenant, telle la relative faiblesse de l'activité internationale des transporteurs de zone longue, cette activité étant plutôt le fait de petites entreprises.

3- Enfin, en troisième partie, deux autres points sont abordés:

- l'un dans la perspective de 1992, à partir d'une étude comparative des fiscalités pour apprécier les problèmes de pavillon de complaisance qui pourraient éventuellement se poser;
- l'autre sur ce que représentent les licences dans le bilan des entreprises: en fait c'est un problème social qui se pose à ce propos pour certains petits transporteurs à la retraite ou sur le point d'y partir.

Une brève synthèse dégage les principaux enseignements de ces différentes approches.

Le rapport aborde ces différents points, selon le sommaire ci-après:

SOMMAIRE

	page
Présentation de l'étude	3
Sommaire	5
Synthèse	7
<u>Première partie:</u> le transport routier de marchandises et le contingentement	15
Chapitre 1: la réglementation du transport routier de marchandises	17
Chapitre 2. Influence du contingentement et de la tarification sur l'évolution du transport routier de marchandises sur la période 1964-1984	21
Chapitre 3. Evolution récente du marché et du contingentement	39
<u>Deuxième partie:</u> l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport - le rapprochement des fichiers EAE-GEAULIT	45
Sommaire de la 2ème partie:	45
Chapitre 4. les entreprises et les licences; l'international; la rentabilité des entreprises ; la sous-traitance	47
Chapitre 5: méthodologie et tableaux de résultats	57
Méthodologie du rapprochement des fichiers	57
Tableaux statistiques: la population EAE - GEAULIT	59
Les recettes par licence	70
<u>Troisième partie:</u>	75
Chapitre 6. Les licences dans l'actif du bilan des entreprises	77
Chapitre 7. Comparaisons fiscales et pavillons de complaisance	81
<u>Annexes:</u>	89
Annexe 1: le trafic effectué avec des véhicules de location	90
Annexe 2: statistiques de la première partie	92

LES EFFETS DE LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Maurice GIRAULT

La libéralisation du transport routier de marchandises est déjà inscrite dans les textes législatifs et réglementaires, et sa mise en œuvre est en cours. Au terme de l'application d'une réglementation qui restait largement fondée sur le décret de coordination de 1949, une étude récente de l'OEST réalisée à la demande de la Direction de la Prévision cherche à analyser certains de ses effets sur le marché et sur les entreprises.

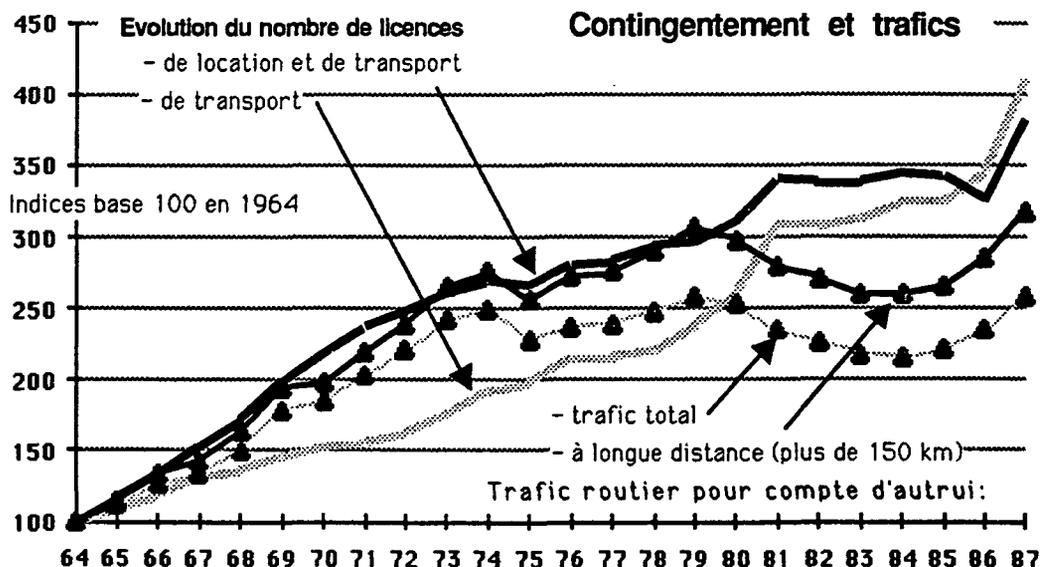
- **Une première partie: le marché.** Une étude d'évolution sur longue période (1964-1987) montre comment le transport routier s'est développé malgré le contingentement des licences. Le point sur l'évolution récente du marché du transport routier de marchandises et du contingentement est particulièrement intéressant, compte tenu d'une part des mesures de libéralisation mises en œuvre de 1986 à 1988, et d'autre part du nouveau contexte économique du transport routier marqué notamment par une importante baisse des prix et l'amorce d'un redressement du taux de couverture du pavillon français.

- **Une deuxième partie: les entreprises.** L'étude plus structurelle de l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport, à partir du rapprochement pour l'année 1985 du fichier EAE et du registre des transporteurs et des licences, Geaulit, permet de souligner certaines caractéristiques du secteur méconnues jusqu'à maintenant, telle la relative faiblesse de l'activité internationale des transporteurs de zone longue, cette activité étant plutôt le fait de petites entreprises.

Forte croissance du trafic grâce aux licences de location

Le contingentement des licences de zone longue (1) n'a pas empêché le développement très important du transport routier pour compte d'autrui, corrélativement avec la forte croissance de la capacité de transport des licences, ceci grâce à la délivrance, sur simple demande aux préfets, des licences de location de longue durée: ces dernières étaient plus nombreuses que les licences de transport dès 1971-72.

La réglementation prévoyait également des dispenses de licences pour les transports prolongeant ou complétant un trafic international (avec les ATIE, les «autorisation de transport intérieur d'encadrement») et pour certains transports de conteneurs, le transport international étant couvert par d'autres types d'autorisations.



(1) Il n'existe plus de camionnage d'un point de vue réglementaire, et la zone courte est libéralisée dès 1973. Seule la zone longue est demeurée soumise au contingentement et à la tarification obligatoire, puis elle est libéralisée à partir de 1986-88.

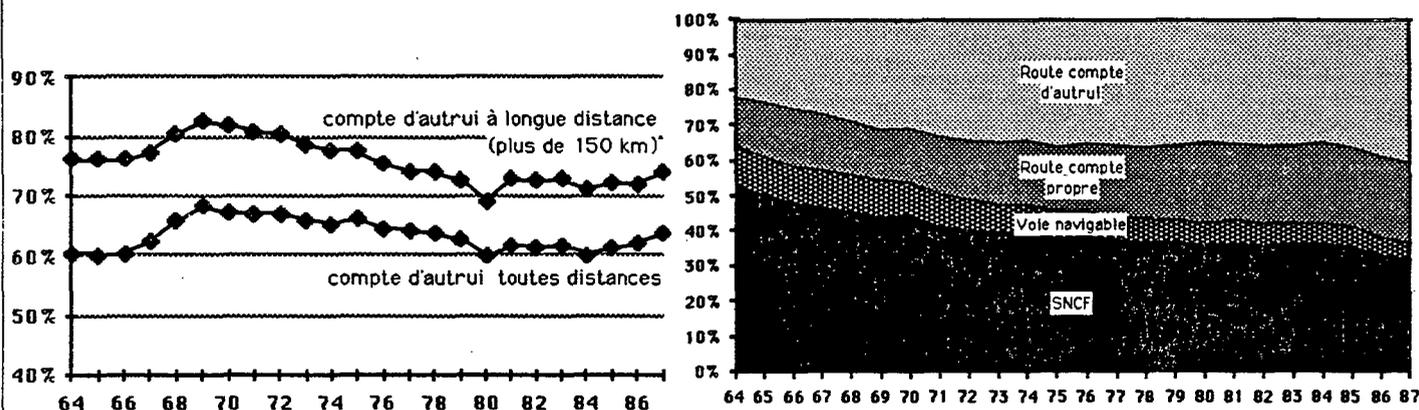
L'analyse sur longue période fait apparaître plusieurs phases. Comme le montre le graphique, on constate jusqu'en 1978-79 de fortes augmentations corrélatives du trafic et de la capacité théorique des licences de transport et de location.

De 1979 à 1981 les premières mesures de libéralisation par distribution de licences coïncident avec la chute des trafics consécutive au 2ème choc pétrolier. La capacité de transport correspondant aux licences (de transport et de location) est sensiblement supérieure aux trafics et évolue de façon divergente malgré la stagnation du nombre de licences jusqu'en 1985. Les chargeurs critiquent la surcapacité de l'offre de transport qui pèserait sur les coûts.

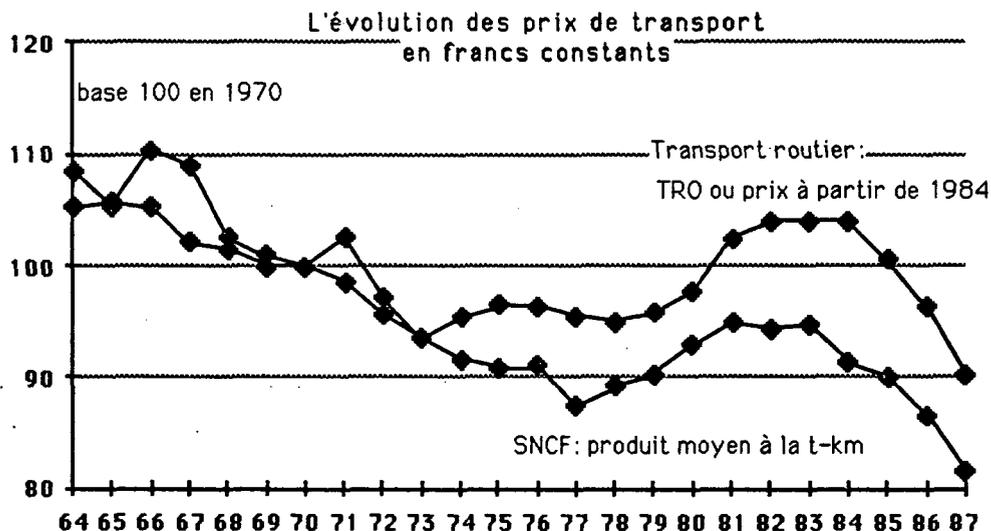
On note une reprise des trafics à partir de 1985-86, alors que les licences de location sont échangées contre des licences de transport grâce à l'augmentation des contingents de licence (+15% par an).

Le compte propre principal concurrent du compte d'autrui :

Le transport routier de marchandises a gagné beaucoup de parts du marché, notamment sur le fer et la voie d'eau. Malgré une stabilisation de 1975 à 1984. Surtout, le compte propre a lui même pris des parts de marché au compte d'autrui de 1969 à 1980; puis après une phase d'équilibre jusqu'en 1984, le compte d'autrui inverse la tendance et regagne des parts de marchés à partir de 1985.



Ces évolutions peuvent être mises en relation avec celle des prix en francs constants du transport routier, dont l'augmentation coïncide précisément avec la stagnation de la part du compte d'autrui. La diminution des prix sur longue période est limitée par la faiblesse des gains de productivité propre aux activités de services. La plus grande diminution des prix du transport ferroviaire ne suffit pas à enrayer ses pertes de part de marché.

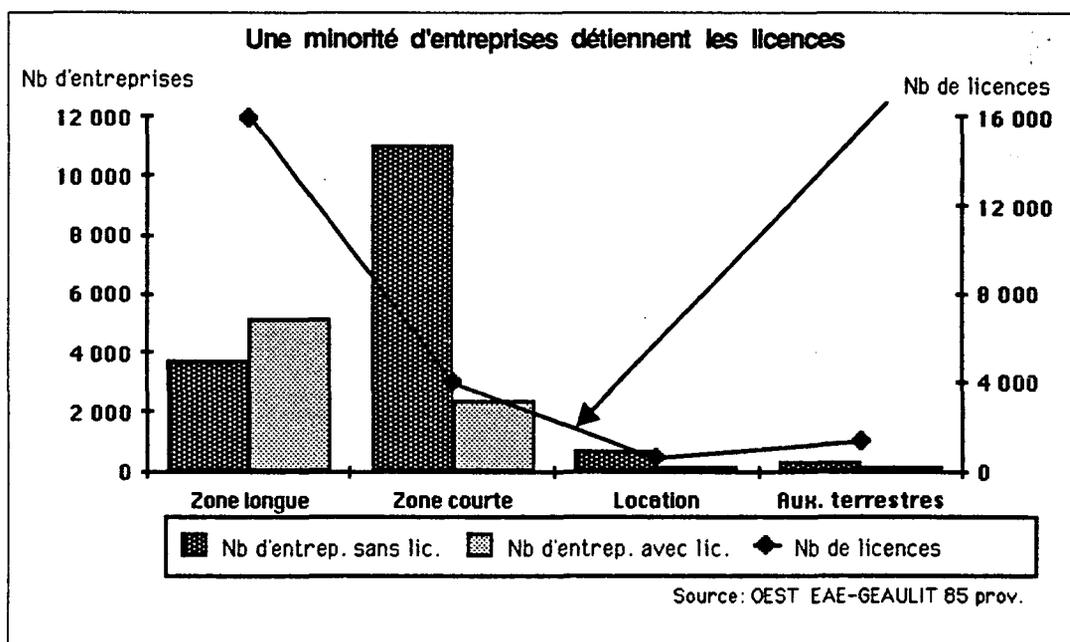


LES EFFETS DE LA REGLEMENTATION SUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

Des effets négatifs sur les structures

Justifié en son temps par la nécessité de maîtriser les déséquilibres du marché et de préserver une rémunération équitable à la SNCF et au transport routier, la réglementation a figé les structures et contribué à maintenir en activité les petites entreprises. Une licence confère un droit d'accès au marché, une entreprise avec licence a une plus grande espérance de vie. Conjointement avec la TRO (tarification routière obligatoire), le contingentement a atténué la concurrence sans la faire disparaître, et maintenu un niveau de prix garantissant une rentabilité minimale, tout en permettant aux entreprises d'investir. Il a ainsi freiné les concentrations et la formation de réseaux de taille nationale ou européenne.

Quant aux entreprises sans licence, elles ne peuvent que faire de la sous-traitance, du transport international ou de la location avec chauffeur : ceci accentue la tendance du secteur à recourir à des sous-traitants et à des entreprises sans clientèle mais dépendantes d'un donneur d'ordre unique, celles qu'on qualifie de «tractionnaires».



Plus de 40% des 9000 entreprises de zone longue n'ont pas de licence et emploient moins de cinq personnes: pour 2700 d'entre elles deux personnes seulement et pour les autres 11 personnes; 80% des entreprises de zone courte n'ont aucune licence.

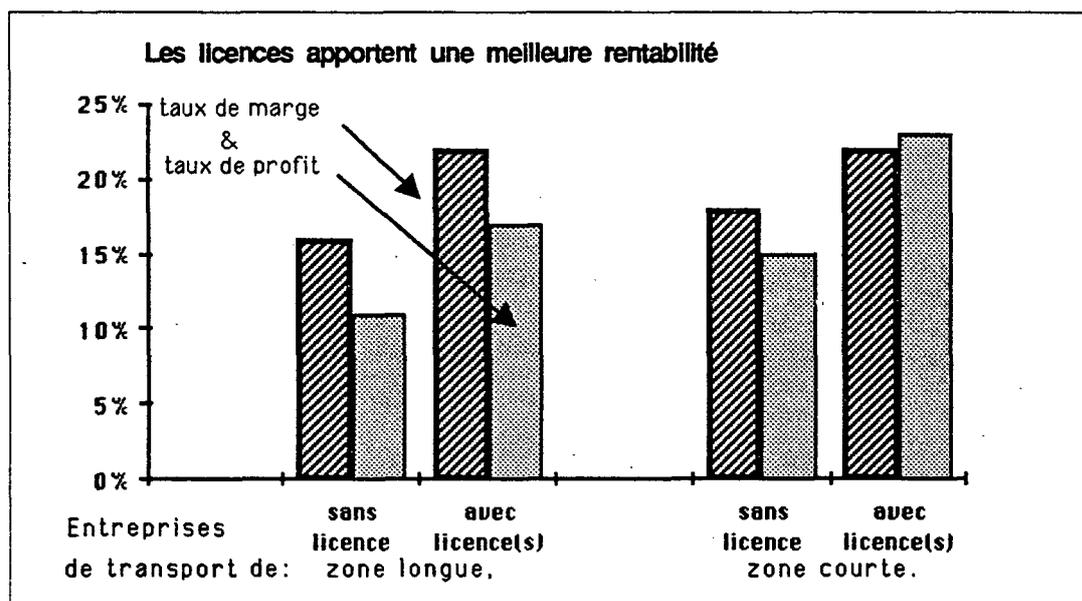
Parmi les entreprises ayant des licences, la majorité d'entre elles en exploitent moins de trois. En zone longue, 2060 entreprises détiennent en moyenne 1,2 licences et emploient 2,6 personnes, y compris l'artisan patron; 2500 autres entreprises emploient 2,3 licences et 12 personnes; 650 entreprises disposent en moyenne de moins de 13 licences et d'une soixantaine de personnes. Notons cependant que depuis 1985, un nombre important de licences a été attribué.

Le contingent des licences a façonné une structure émiétée et atomisée de la profession qui perdure, les BRF compensant la faiblesse des structures commerciales des petits transporteurs, les entreprises moyennes et grandes ayant largement recours à la sous-traitance.

Plus forte rentabilité des entreprises avec licences

Le constat est clair : les transporteurs routiers de marchandises qui détiennent des licences présentent une plus grande rentabilité que ceux qui n'en détiennent pas, et ceci tant pour les entreprises de zone longue, les déménageurs, que pour les entreprises de zone courte. En revanche, ce n'est pas le cas chez les loueurs ni chez les affréteurs, commissionnaires et autres auxiliaires des transports terrestres.

Le chiffrage illustré par le graphique ci-dessous, et établi en excluant les entreprises individuelles pour lesquelles la marge inclut la rémunération de l'artisan, fait ressortir un supplément de rentabilité de 6% pour les entreprises de zone longue détenant des licences, tant sur les taux de marge que sur les taux de profit, (davantage chez les déménageurs), et de 4 à 8% chez les entreprises de zone courte.



Ainsi, parmi les entreprises de zone longue, la détention de licences fait passer en moyenne le taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée) de 16 à 22% et le taux de profit (profit brut avant impôt / valeur ajoutée) de 11 à 17%. En zone courte, ces ratios augmentent respectivement de 18 à 22% et de 15 à 23%.

Cette situation s'explique naturellement par une concurrence atténuée en zone longue, le contingentement limitant l'offre et la tarification routière obligatoire (la TRO) garantissant des prix minimaux rémunérateurs.

Un autre ratio financier, les recettes intérieures de zone longue par licence, présente une forte variabilité: de moins de 100 mille francs par an à plus d'un million. Ce ratio n'est pas toujours significatif dans la mesure où certaines entreprises enquêtées ne ventilent pas bien leurs recettes par activité. Il semble toutefois possible d'en déduire deux conclusions: certaines entreprises ne font que du transport intérieur et utilisent leurs licences de façon particulièrement intensive, d'autres recourent davantage à la sous-traitance ou prolongent leurs transport international sous couvert d' ATIE (les autorisations de transport intérieur d'enca-drement qui peuvent se substituer à une licence)

**Un secteur
de petites
entreprises
peu tourné vers
l'international**

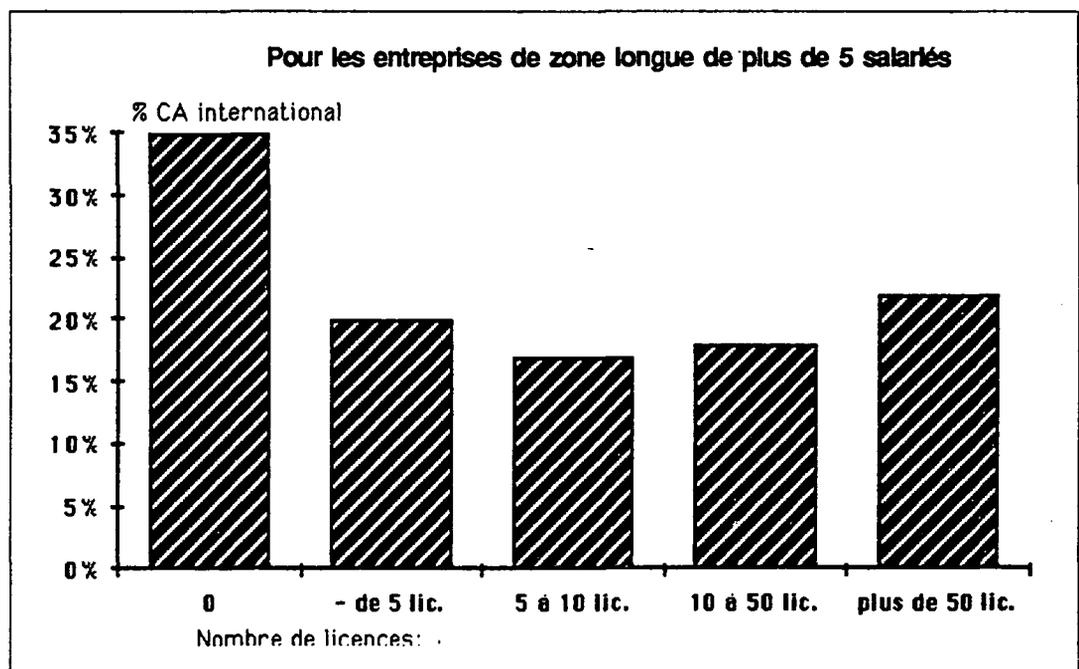
Les entreprises de transport routier de marchandises en zone longue ont privilégié leur marché intérieur, protégé, rémunérateur et suffisamment vaste; leur activité internationale est réduite, aujourd'hui encore, elle ne représente que 20% de leur chiffre d'affaires.

Les petites entreprises ont une activité internationale proportionnellement plus importante que celle des grandes.

Ainsi la part du chiffre d'affaires réalisé en international n'est que de 17,5% pour les entreprises de plus de 200 salariés contre 32% pour les entreprises sans salarié, d'après «l'enquête annuelle d'entreprises» 1985.

Ceci est fortement induit par les licences:

les entreprises de zone longue de plus de 5 salariés réalisent 35% de leurs recettes en international quand elles sont sans licence, contre moins de 20% pour celles qui disposent de licences !

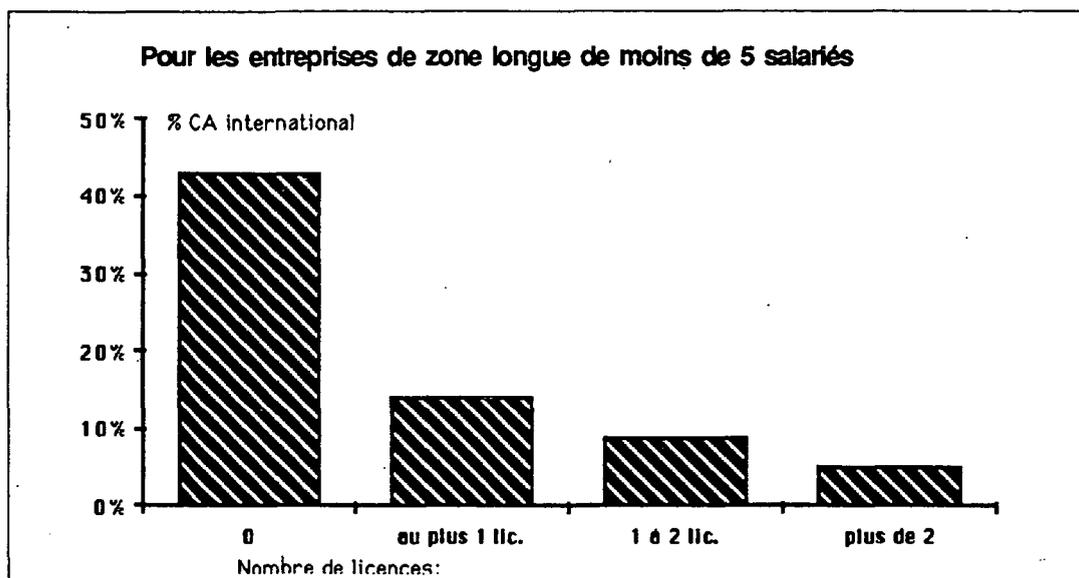


Le contraste est encore plus grand pour les petites entreprises de moins de 5 salariés: 43% de recettes internationales pour les entreprises sans licence contre 11% pour celles qui exploitent des licences! Dès qu'une entreprise dispose d'une licence, elle privilégie les transports intérieurs plus rémunérateur alors que le marché international est beaucoup plus concurrentiel.

Sans rien ôter à ce constat, il convient néanmoins de considérer :

- qu' une petite entreprise de zone longue sans licence fait forcément du transport international;
- classées selon leur activité principale, les «grandes» entreprises à forte activité internationale sont classées de fait parmi les auxiliaires.

Ainsi les transporteurs français sont peu implantés à l'étranger. Depuis peu, les groupes français ont commencé à restructurer leurs réseaux au plan national et européen. Actuellement, ils font de gros efforts d'investissement et pour s'implanter à l'étranger, avec retard toutefois sur certains de leurs concurrents européens.



Une libéralisation en cours dans un contexte de forte croissance des trafics

Il convient de souligner que la libéralisation de 1986 s'est faite dans un contexte très favorable marqué par deux facteurs: - une reprise de la production industrielle et de l'activité du BTP, et donc du marché du transport qui restait déprimé depuis 1980; - une baisse du prix des carburants.

Le transport routier public a ainsi bénéficié d'un cercle vertueux:

« baisse des prix entraînant des gains de parts de marché (sur le rail, la voie d'eau et le compte propre)»; «expansion des trafics induisant des gains de productivité et des baisses de coûts»; mais ce cercle vertueux a des limites qui sont celles des gains de productivité: on passe progressivement d'une situation de sous utilisation du parc à une situation de pleine utilisation, comme en témoigne la vive reprise des investissements en véhicules en 1988.

Ces phénomènes sont amorçés en 1986, mais ce n'est qu'en 1987 que l'on observe:

- une baisse des prix pratiqués sur le marché intérieur et une croissance du compte d'autrui plus forte que celle du compte propre;
- une remontée de la part du pavillon français en trafic routier international;
- les défaillances d'entreprises augmentent assez fortement, alors qu'elles avaient diminué en 1986, année qui avait permis aux entreprises de restaurer leurs marges grâce à la baisse du prix des carburants.
- une augmentation des effectifs des entreprises de transport routier de zone courte et de zone longue de 20 000 emplois.

Ces bons résultats peuvent être rapprochés des premières mesures mises en oeuvre pour libéraliser le marché du transport routier, mais il est probable qu'ils s'expliquent bien davantage par la vive croissance de l'activité et par la restauration de la situation financière des entreprises l'année précédente.

Balance des paiements: déficit de - 2 milliards F

La mesure de l'impact sur la balance des paiements est très dépendante des conventions. En termes d'échanges effectifs cohérents avec une balance FAB-FAB des marchandises, la balance des échanges de transport routier est déficitaire de 1,9 mdsF. L'amélioration sensible du taux de couverture du pavillon français en 1987 permet seulement de stabiliser le déficit, du fait du développement de l'activité.

*Le grand marché
de 1993*

En 1992, le marché européen des transports connaîtra une concurrence avivée, dans un contexte où les mesures d'harmonisation fiscale devraient avoir été adoptées et mises en oeuvre, au moins assez largement.

On peut toutefois se demander si les disparités de compétitivité ne proviendront pas surtout d'une meilleure organisation ou de facteurs géographiques favorables ? L'importance des trafics drainés par Anvers et Rotterdam favorise les transporteurs belges et néerlandais.

A l'inverse, les transporteurs français craignent que la situation française de pays de transit et générateur de trafics, ne conduise trop souvent les transporteurs étrangers à venir chercher en France un chargement de retour, si la réglementation en vigueur en 1992 le permet. Effectivement, l'importance des trafics routiers de marchandises en France, répartis sur un vaste territoire, permettraient à la concurrence étrangère de gagner une part du marché "intérieur" actuel.

Cette concurrence pourrait-elle être avivée par des "pavillons de complaisance" ?

Il est difficile de répondre précisément. L'avantage éventuel de ces "pavillons de complaisance" proviendrait probablement davantage de disparités sur les coûts salariaux que de disparités fiscales (même si ces disparités ne sont pas négligeables actuellement, en faveur des transporteurs hollandais par exemple).

Le transport aérien en offre un exemple récent avec le projet conjoint d'Air France et de Luftansa de créer une filiale commune à Berlin, dans laquelle les pilotes seront moins rémunérés qu'en France.

*La perte
de valeur
patrimoniale
des licences*

Un dernier point enfin a été abordé dans l'étude: quelle est la perte financière que vont subir les transporteurs en conséquence des mesures de libéralisation qui font perdre toute valeur aux licences.

Dans un rapport récent au Ministre des transports, le Conseil National des Transports estime que les revenus apportés par les licences compensent très largement la perte d'actif que vont subir les entreprises. Se pose néanmoins le problème des "cas sociaux" de vieux transporteurs pour lesquels la licence apporte (ou devait apporter) un complément de revenu à (ou lors de) leur retraite.

Le problème est concentré sur un nombre limité d'entreprises (un peu plus de 3000 petites entreprises ayant des licences) pour lesquelles la perte de "patrimoine" peut être estimée globalement à environ 500 millions F, cette perte pouvant être considérée comme compensée par les revenus des licences.

Quand aux vieux transporteurs possédant une licence qu'ils donnent en location gérance, le CNT estime que sur un nombre total de 2800 bailleurs donnant en location 5200 licences équivalentes A, environ 500 retraités ont des revenus faibles et sont susceptibles d'être en dessous du seuil d'ouverture (le seuil d'imposition sur le revenu) d'un droit à une aide sociale financée par la profession. D'après les modalités envisagées par le CNT, le coût serait de 40 millions de F.

***Les disparités
du secteur:***

Il convient de souligner en conclusion les grandes disparités du secteur, entre les petites entreprises sous-traitantes ne faisant que de la traction et celles qui proposent toute une gamme de prestations de transport et de logistique.

Aussi, même si la réglementation a pu avoir une influence sclérosante sur les structures du secteur, elle n'a pas empêché qu'une mutation ne s'opère depuis une dizaine d'année, en réponse à la demande des chargeurs et grâce aux entreprises dynamiques et innovantes, avec une évolution qualitative des prestations transport et des stratégies des transporteurs et des chargeurs pour mettre en oeuvre des organisations modernes, du genre "just in time" et "stocks 0".

PREMIERE PARTIE

LE MARCHE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, LE CONTINGEMENT ET LA TARIFICATION

Cette première partie est consacrée à l'étude de l'influence du contingentement et de la tarification sur le marché du transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Le développement de ce marché est comparé d'une part à la capacité théorique de transport des licences, et d'autre part au transport routier pour compte propre, au transport ferroviaire et au transport fluvial. Quelques données sociales caractéristiques du secteur des transports routiers sont également présentées.

Les évolutions sur longue période sont analysées dans le chapitre 2, les évolutions récentes et notamment les mesures de libéralisation mises en oeuvre à partir de 1986 font l'objet du chapitre 3.

Le chapitre 1 rappelle brièvement la réglementation du transport routier de marchandises.

Le contingentement a induit un très fort développement des activités de location, à la frontière du compte propre et du compte d'autrui. L'évolution du trafic effectué avec des véhicules de location est décrit en annexe 1.

L'annexe 2 fournit quelques statistiques de nombres de titres de transport de zone longue et de titres de location, licences ou autorisations, location successive et location de longue durée.

CHAPITRE 1:

La réglementation du transport routier de marchandises

La coordination des transports de marchandises

La législation relative à la coordination des transports remonte à 1934. Le principal texte en vigueur fut le décret du 14 novembre 1949, modifié notamment par les décrets du 15 juin 1963, du 22 novembre 1971 et du 2 mars 1979, jusqu'à l'adoption de nouveaux textes fondés sur la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI du 30 décembre 1982) et dont les modalités d'application ont été définies dans la circulaire du 30 juin 1983 et le décret du 14 mars 1986.

Le transport pour compte propre n'est pas soumis à cette réglementation.

1. Les transports routiers de marchandises ne peuvent être exécutés que par des entreprises inscrites au registre des transporteurs routiers, avec des véhicules munis soit d'une licence de zone longue, soit d'un certificat d'inscription de l'entreprise au dit registre des transporteurs de son département, pour les transports de zone courte et pour les véhicules de moins de 6t (Les véhicules de moins de 3,5t de poids total sont dispensés du certificat d'inscription au registre des transporteurs).

Des licences supplémentaires de zone longue à renouvellement périodique peuvent être attribuées aux entreprises.

Les transports routiers sont soumis à une "tarification routière obligatoire" (la TRO) jusqu'au 31-déc-88.

2. La location de véhicules pour le transport routier de marchandises ne peut être effectuée que par des entreprises inscrites au registre départemental des loueurs.

Les transports routiers de marchandises ne peuvent être exécutés avec un véhicule loué que si ce véhicule est muni d'une licence de location (sauf en zone courte et pour les véhicules de moins de 6t de poids total, où le certificat d'inscription suffit). Même exemption de licence de location pour le preneur en location inscrit au registre des transporteurs et dont le véhicule est soit muni d'une licence de transport, soit d'un certificat d'inscription au registre des transporteurs.

Il existe deux sortes de licence de location:

- les licences de location de longue durée (pour des véhicules déterminés mis à disposition d'un locataire pour au moins 12 mois) délivrées par les préfets, à la demande de l'entreprise de location. Ces licences ne sont donc pas contingentées.

- les licences de locations successives ("location à la demande") permettent la location d'un véhicule à des locataires successifs, sans condition de durée. Le régime des licences de location successive est analogue à celui des licences de transport.

3. Les changements introduits par la LOTI et le décret du 14 mars 1986:

Des autorisations de transport, se substituant aux licences de transport, sont délivrées à la demande dans chaque région, selon les orientations définies par le ministre des transports au vu d'un rapport établi par le Conseil national des transports, après consultation des comités régionaux des transports. Ces autorisations, délivrées au nom de l'entreprise demanderesse, ne sont donc plus cessibles; dans la mesure où elles seront délivrées "à volonté", elles signifient la fin des licences patrimoniales, comme en témoigne déjà la baisse de leur prix. Afin de ménager une période transitoire, le CNT a recommandé pour 1987, et à nouveau pour 1988, de n'augmenter la capacité nationale de transport que de 15% pour chacune de ces années.

La tarification routière obligatoire va être remplacée par une tarification de référence.

4. Le rôle des BRF dans l'organisation de la profession, et des bourses télématiques: influence sur l'international

Des bureaux régionaux de fret (les BRF) ont été institués par décret en 1961 pour assurer l'information des professionnels et des usagers du transport routier et rapprocher l'offre et la demande de transport.

Les commissionnaires de transport sont tenus de présenter ou de déclarer au BRF de leur circonscription la totalité de leur offre de fret, sauf pour les envois qui font l'objet d'un contrat avec un transporteur.

Les BRF facilitent la recherche d'un fret de retour, notamment pour les petits transporteurs. Si cette aide est indiscutable, on peut néanmoins se demander si les BRF n'ont pas eu aussi un effet négatif un peu sclérosant, en n'incitant pas ces petits transporteurs à développer leur démarche commerciale par divers moyens.

En outre ils ne sont pas ouverts aux transporteurs étrangers qui n'ont pas de droit d'accès à notre marché intérieur.

Un problème nouveau se pose avec l'apparition des bourses télématiques de fret qui sont particulièrement développées en France. Le fret intérieur est distingué du fret international qui est proposé aussi bien aux transporteurs français qu'étrangers : ces derniers peuvent en profiter pleinement, alors que nos transporteurs en bénéficient moins à l'étranger puisque les bourses de fret télématiques y sont moins développées actuellement.

5. Pour les autorisations de transport international, deux principes réglementaires actuellement:

- il est interdit aux étrangers d'effectuer des transports intérieurs;
- des autorisations de transport international sont nécessaires pour tout transport international, en compte d'autrui et en compte propre, sauf dans quelques cas particuliers. Elles peuvent être de trois types: les autorisations bilatérales, les autorisations communautaires et les autorisations CEMT.

Les autorisations bilatérales sont les plus nombreuses, elles sont délivrées dans le cadre de contingents prévus par les accords bilatéraux conclus entre la France et les autres pays européens ainsi que le Maroc, la Tunisie, Israël et l'Afghanistan. Il s'agit d'autorisations "au voyage" ou d'autorisations "à temps" valables un an. Compte tenu des contingents actuels, pratiquement toutes les demandes d'autorisation peuvent

être satisfaites, sauf en ce moment vers l'Espagne et le Maroc.

Un contingent d'autorisations multilatérales pour les transporteurs publics a été mis en place par la Conférence européenne des ministres des transports le 1er janvier 1974. Ce contingent est de 762 autorisations au 1-1-87 dont 78 pour la France.

Les autorisations communautaires sont valides pour une période d'un an et un nombre indéfini de voyages, pour des transports entre tous les pays de la CEE. Le contingent français est passé de 1488 à 1671 en 1988 (sur un total CEE de 13277). Ces autorisations couvrent actuellement moins de 10% du trafic international des transporteurs français; mais leur nombre devrait augmenter de 40% par an, elles pourraient concerner environ 40% du trafic intra-communautaire en 1992.

5 La couverture en transport international du trajet en territoire français et les autorisations de transport intérieur d'encadrement (ATIE):

La couverture du trajet en territoire français nécessitait une licence de zone longue jusqu'en 1965 ou un décret a prévu des autorisations au voyage ou des autorisations temporaires.

Ce dispositif a été assoupli par arrêté ministériel du 19-3-75 (modifié le 2-3-79) afin d'inciter nos transporteurs à faire de l'international, sur deux plans:

- en transport international la couverture du trajet en territoire français est assurée soit par l'autorisation de transport international elle même, soit par une autorisation délivrée par le préfet de région;
- un transport intérieur, précédant ou suivant un transport international, peut être couvert par une autorisation de transport intérieur d'encadrement (ATIE) délivrée par la Direction Départementale de l'Équipement.

CHAPITRE 2:

L'INFLUENCE DU CONTINGEMENT ET DE LA TARIFICATION SUR L'EVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES SUR LA PERIODE 1964-1984

Ce chapitre 2 n'aborde que les grandes évolutions passées jusqu'en 1984, les évolutions récentes étant analysées au chapitre 3. Toutefois, afin de resituer ces évolutions récentes dans une perspective plus longue, tous les graphiques couvrent la période 1964-1987.

INTRODUCTION

Jusqu'à la publication des décrets d'application de la LOTI, le transport routier de marchandises était réglementé par le décret de coordination des transports de 1949. Dans ce cadre, tout transport public était à l'origine contingenté et ne pouvait être effectué qu'à condition de disposer d'une licence correspondant à la classe du véhicule (1) et à la zone de transport (il existait trois zones: camionnage, zone courte et zone longue).

Cette réglementation a toutefois été modifiée, dans le sens de l'assouplissement, en 1963, 1965, 1967 et 1980. La zone de camionnage a été supprimée et il suffit d'être inscrit au registre des transporteurs pour effectuer du transport public en zone courte; seule la zone longue demeure actuellement contingentée et nécessite une autorisation de transport (ou licence) (2).

Encore le contingentement est-il moins restrictif qu'il n'y paraît; il a notamment été assoupli par l'introduction, en 1965, des autorisations de transport intérieur en zone longue "encadrant" un transport international (A.T.I.E.). En outre, le transport international ne nécessite pas de licence, étant réglé pour l'essentiel par le système des autorisations bilatérales. Et surtout, la location de longue durée n'est pas contingentée, les licences correspondantes étant délivrées à la demande par les préfets; il se pose à ce propos un problème de clivage entre le transport pour compte d'autrui ou pour compte propre, la location de longue durée pouvant correspondre à l'un ou l'autre selon que le locataire est un transporteur public ou non.

(1) Classe C pour les véhicules de moins de 11t, B pour les porteurs de moins de 19 t, ou les ensembles routiers de moins de 21t, classe A au-delà.

(2) Nous emploierons l'un ou l'autre terme dans cette note.

On peut s'interroger sur l'influence réelle du système contingentaire sur l'évolution du transport routier de marchandises et sur celui des autres modes.

La présente note apporte quelques éléments d'appréciation en décrivant les évolutions respectives depuis vingt ans.

1. du transport public, du nombre de licences et de la capacité théorique correspondante en transport,
2. du compte propre comparativement au compte d'autrui,
3. du partage modal (fer, voie navigable, route),
4. des prix des transports routiers et ferroviaires.

Un cinquième point complète cette analyse économique par quelques données sociales.

SOMMAIRE DU CHAPITRE 2:	page
Introduction	21
1 Evolution du transport routier public, du nombre de licence et de la capacité théorique des licences sur la période 1964-1984:	23
première période 1964-1978	25
deuxième période 1979-1981	27
troisième période 1981-1984	28
2 Les évolutions respectives des transports routiers pour compte propre et pour compte d'autrui:	29
3 L'évolution du partage modal	31
4 L'évolution des prix de transport	33
5 Quelques données sociales	35
Conclusion	37

1. EVOLUTION DU TRANSPORT ROUTIER PUBLIC, DU NOMBRE DE LICENCES ET DE LA CAPACITE THEORIQUE DES LICENCES SUR LA PERIODE 1964-1984

Le transport routier de marchandises a connu une période de croissance forte et ininterrompue jusqu'en 1974 et depuis lors, il a connu deux chutes profondes, en 1975 puis de 1980 à 1984. Une période de vingt ans s'avère donc tout à fait pertinente pour notre étude.

L'évolution du nombre de licences de transport présente des ruptures en 1978 et en 1981 : une croissance lente et régulière entre 1964 et 1978, puis une forte augmentation pendant les trois années suivantes, et à nouveau une croissance ralentie après 1981.

Le trafic et le nombre de licences de transport présentent donc des évolutions divergentes, l'ajustement nécessaire entre les deux s'opérant par le biais des licences de location comme nous allons maintenant le décrire précisément (1); ces évolutions sont parfaitement illustrées par le tableau ci-dessous et par le graphique ci-après :

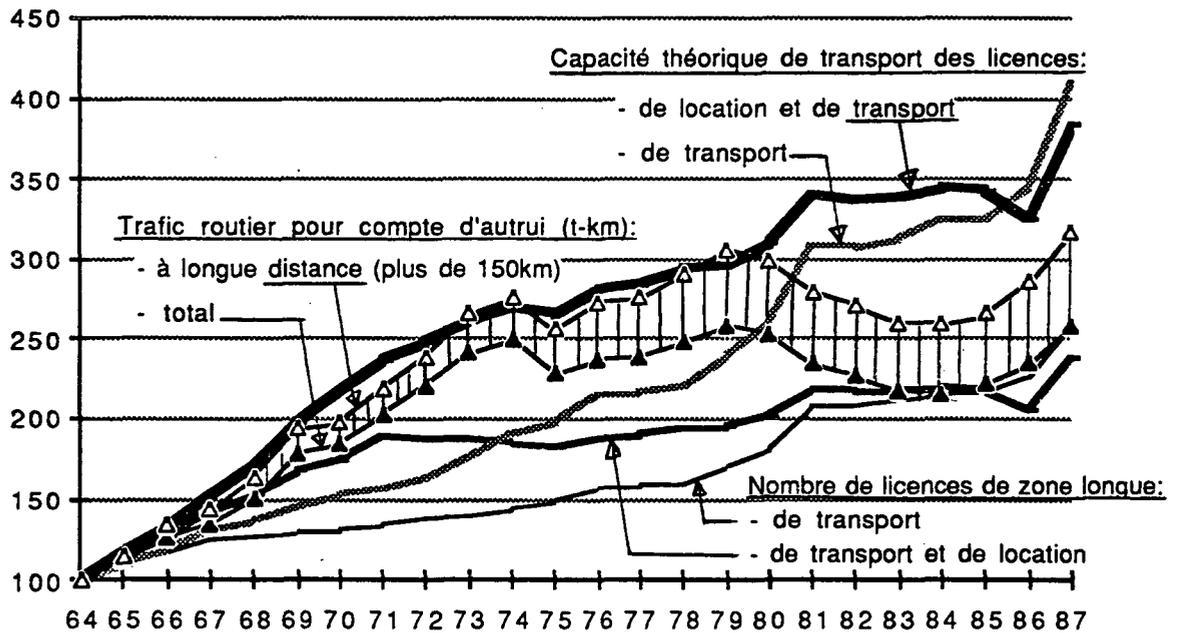
**Evolution des nombres de licences
de transport et de location en zone longue**

	en équivalents classe A				
	1964	1973	1978	1981	1984
Licences de transport	10 571	13 991	15 754	21 660	22 725
Licences de location successive	4 810	4 651	3 807	5 263	5 214
<i>sous total des licences contingentées</i>	<i>15 381</i>	<i>18 642</i>	<i>19 561</i>	<i>26 923</i>	<i>27 939</i>
Licences de location de longue durée	2 981	16 541	16 909	14 689	16 976
Total	18 362	35 183	36 470	41 612	44 915
dont % de contingentées	83,8%	52,7%	53,6%	64,7%	66,7%

(1) Les autorisations de transport intérieur d'encadrement (ATIE) contribuent également à cet ajustement, et elles apportent un élément de souplesse au dispositif réglementaire, tout spécialement pour les petites entreprises ne disposant d'aucune licence et opérant en international. Toutefois l'impact des ATIE demeure limité à l'échelle nationale, elles couvrent moins de 5% du trafic intérieur soumis à feuille de route. Ainsi en 1983, 11 098 carnets ATIE ont été délivrés à 3 074 entreprises, chaque carnet comportant 20 comptes rendus de voyages; moins de 220 000 voyages ont donc pu être effectués grâce aux ATIE à comparer aux 4,4 millions d'opérations de transport intérieur d'envois de plus de 3t à plus de 150 km recensées à partir des feuilles de route.

**EVOLUTION COMPAREE DU TRAFIC ROUTIER DE MARCHANDISES, DU
NOMBRE DE LICENCES ET DE LA CAPACITE THEROIQUE DE
TRANSPORT CORRESPONDANTE.**

(base 100 en 1964)



1.1. Première période 1964-1978 : fortes augmentations corrélatives du trafic et de la capacité théorique des licences, grâce au développement de la location

Pendant cette période, le trafic routier public (pour compte d'autrui) à longue distance et la capacité théorique totale des licences de transport et de location augmentent dans des proportions presque identiques + 190% pour le trafic, + 195% pour la capacité, soit presque un triplement en quatorze ans; "l'évolution du trafic coïncide avec la croissance de la capacité théorique des licences" (1).

La capacité théorique des licences prend en compte deux paramètres : le nombre de licences comptabilisées en équivalents classe A et la taille moyenne des véhicules comme indiqué ci-dessous (2).

Le nombre de licences double pratiquement entre 1964 et 1978 en passant de 18 362 à 36 470. Les licences de transport deviennent plus nombreuses (10 571 équivalents classe A en 1964, 15 754 en 1978); **mais ce sont surtout les licences de location de longue durée, qui ne sont pas contingentées, qui permettent d'accroître l'offre de transport.**

Avec 16 909 équivalents classe A en 1978, elles sont plus nombreuses que les licences de transport alors qu'elles n'étaient que de 2 981 en 1964.

La taille moyenne des véhicules gros porteurs augmente également, et de façon notable, pendant cette période; deux phénomènes se succèdent : d'abord le glissement du parc vers les plus gros véhicules autorisés par la réglementation, de poids total roulant autorisé de 35 t pour les ensembles formés par un tracteurs routier et une semi-remorque, puis le relèvement en 1972 du P.T.R.A., de 35 à 38 t. Un indicateur de cette évolution est fourni par la charge utile moyenne des véhicules gros porteurs, de plus de 6,6 t de charge utile : 12,5 t en 1964, 15 t en 1972, 18,5 t en 1978, soit une augmentation de près de 50%.

(1) Comme l'indique le titre d'un rapport de Patrice SALINI d'avril 1978, complété par un deuxième rapport de septembre 1979 : "L'intervention réglementaire de l'Etat depuis la guerre".

(2) La capacité théorique des licences est égale au produit de ces deux paramètres, les licences étant comptabilisées en équivalent classe A avec la règle : $A = 2B$; $B = 2C$.

Cette augmentation de 50%, jointe au doublement du nombre total de licences conduit bien à un triplement de la capacité de transport.

Mais en définitive, c'est le développement considérable des licences de location de longue durée (+467%) qui permet l'adaptation de l'offre de transport à la demande.

La politique de contingentement des licences de transport perd ainsi toute signification, d'autant plus que la location permet d'échapper aux contraintes de la tarification routière obligatoire. Il en résulte même des effets pervers comme le développement du tractionnariat (1).

En 1974 et en 1975 le nombre total de licences diminue alors que le trafic chute très sensiblement, et dès cette période, les licences de location deviennent un peu moins nombreuses, ce qui indique une moindre tension sur le marché des licences.

(1) Le terme de "tractionnaire" désigne le transporteur routier qui ne fait que de la traction, c'est à dire la traction d'une semi-remorque avec un tracteur routier. Il s'agit de l'opération de transport la plus élémentaire, sans démarche commerciale ou recherche de clientèle effectuée par le tractionnaire, et à fortiori sans fourniture d'autre prestation transport ou logistique.

Il s'agit le plus souvent d'artisans transporteurs, ou d'anciens salariés qui se mettent à leur compte, qui signent un "contrat de fourniture de fret" (*) avec un unique donneur d'ordre et prennent à leur charge les aléas du transport proprement dit, qu'ils s'agissent d'attentes et de pertes de temps, ou de problèmes mécaniques les empêchant de travailler. Si le tractionnaire a acheté son véhicule à crédit, il est parfois acculé à la faillite.

On considère que le tractionnariat s'est beaucoup développé dans les années 70

* En fait, sur le plan réglementaire, le tractionnaire opère en tant que loueur de véhicule, avec un contrat de location de longue durée avec chauffeur.

**1.2. Deuxième période 1979-1981 :
libéralisation du marché par distribution de licences,
d'où une augmentation de la capacité théorique de transport,
alors que le trafic amorce une baisse importante.**

Une politique de libéralisation du marché des transports est mise en oeuvre en 1979-1980 : en supprimant les licences de camionnage et de zone courte, en distribuant des contingents de licences de transport et de location successive de zone longue, et en restreignant le champ de la T.R.O. par relèvement du seuil d'application de 150 km à 200 km.

Ainsi, entre fin 1978 et fin 1981, le nombre de licences de transport augmente de 15 754 à 21 660 (+ 37%) et celles de location successive de 3 807 à 5 253 (+ 38%).

La capacité théorique des licences augmente donc sensiblement alors que le trafic baisse (de près de 9%). Il se crée donc un "déséquilibre" entre offre et demande de transport (alors que précédemment l'adéquation était presque parfaite); un ajustement imparfait s'opère par l'intermédiaire des licences de location de longue durée dont le nombre diminue (de 16 909 à 14 689).

Sur le marché des licences contingentées, la rareté qui prévalait jusqu'en 1978 fait place à une situation moins déséquilibrée, les nouvelles licences distribuées permettant une plus grande disponibilité de celles-ci, une plus grande souplesse d'emploi et une détente certaine du marché.

Toutefois, lors de la distribution en 1979-1980, d'un premier contingent de 3 250 licences équivalent A de transport zone longue et de 800 licences de location, **moins de la moitié des demandes peuvent être satisfaites**. (Il est vrai que l'époque se situait juste à la fin d'une période d'expansion du trafic, sans que l'on sache alors que les années suivantes seraient en baisse très sensible). Le cours des licences de transport chute à l'époque de 250 000 F à 180 000 F, puis à 120 000 F lorsqu'est annoncé un deuxième contingent courant 1980. Ces diminutions de cours sont significatives de la détente du marché et de la moindre rareté.

Fin 1982, le cours de licences s'établit à 130 000 F, selon le Bulletin des Transports, ce qui correspond à une poursuite de la diminution en valeur réelle, puis les cours se redressent assez vivement en 1983 et 1984, à près de 180 000 F en fin d'année. Les cours restent sensiblement indentiques en 1985.

On reste loin, en valeur réelle, des cours de début 1979, mais en même temps, le niveau de ces cours montre qu'il existe un "droit d'entrée" non négligeable pour disposer d'une autorisation de transport pour compte d'autrui.

**1.3. Troisième période 1981-1984 :
stabilité de la capacité théorique et baisse du trafic**

Le nombre total de licences stagne complètement de 1981 à 1983, puis augmente de 326 équivalents classe A en 1984, d'où une quasi stabilité de la capacité théorique des licences pendant cette période.

Un contingent de 1 200 licences de transport est ouvert en avril 1983 et distribué en 1983-84, alors que le nombre de licences de location de longue durée diminue continuellement sur la période ainsi que les licences de location successive (ce qui dénote une volonté de diminuer l'importance du recours à la location).

2. LES EVOLUTION RESPECTIVES DES TRANSPORT ROUTIERS POUR COMPTE PROPRE ET POUR COMPTE D'AUTRUI

Le transport routier pour compte propre n'est pas soumis à l'obligation de disposer d'une licence pour effectuer un trafic, contrairement au compte d'autrui. L'influence du contingentement des licences pourrait donc apparaître dans les évolutions respectives des transports routiers publics ou privés.

Cette influence ne semble pas perceptible. Au contraire même, la part du compte d'autrui s'est sensiblement développée jusqu'en 1969, malgré le contingentement, la location suppléant aux insuffisances des licences de transport. Et inversement, malgré une plus grande disponibilité de licences et de capacité de transport public pendant la période 1975-1984, la part du compte d'autrui aurait décru.

Toutefois, les appréciations en cette matière ne peuvent qu'être très prudentes du fait d'un manque de fiabilité des statistiques. Les statistiques de trafic routier ont, en effet, du mal à faire le partage entre compte propre et compte d'autrui, en particulier lors de l'utilisation de véhicules de location, et on vient de voir l'importance numérique des licences de location. Ces problèmes sont mieux résolus depuis 1981 : pour les véhicules de location, l'enquête est poursuivie jusqu'au locataire afin de connaître sa profession et distinguer les transporteurs pour compte d'autrui.

Depuis cette amélioration de la qualité de l'enquête, on constate une certaine stabilité du partage du marché des trafics routiers (mesuré en tonnes-km) entre transporteurs publics et privés. Le compte d'autrui effectue près de 60% du trafic total, avec une présence plus accentuée, 71%, sur les transports à longue distance.

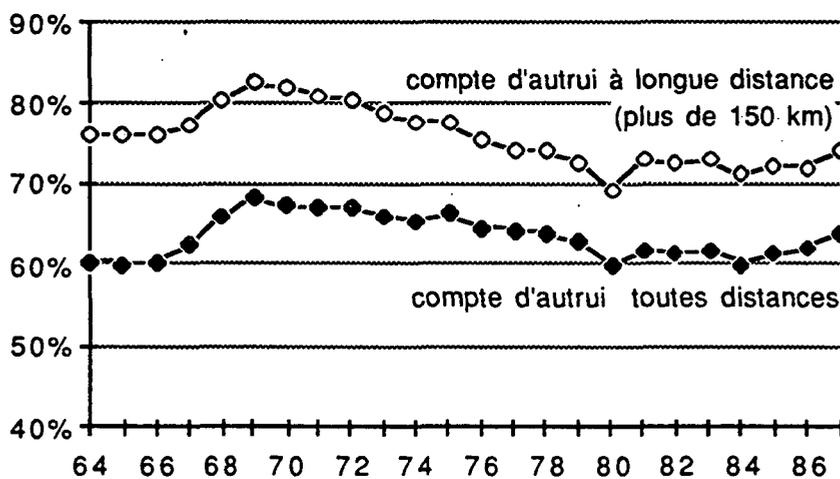
Des séries rétrospectives ont été établies, à partir d'hypothèses car les éléments de distinction réelle font toujours défaut pour la période antérieure à 1981. D'autres hypothèses auraient pu être choisies conduisant à des évolutions respectives différentes. Ainsi, dans le graphique ci-après, qui retrace ces séries rétrospectives, on peut être surpris par la singularité de l'année 1980 : la part du transport pour compte d'autrui à longue distance diminue très sensiblement en un an, de 73 à 69% puis croît à nouveau à 73% en 1981, alors même que des contingents de licences de transport sont distribués en 1980!

Au delà de ces incertitudes, un double mouvement semble apparaître :

- croissance du compte d'autrui jusqu'en 1969 :
 - de 60% à 68% du trafic routier total
 - de 76 à 82% pour les trafics à longue distance (plus de 150 km)
- repli du compte d'autrui de 1970 à 1980
 - pour revenir à 60% du trafic routier total en 1980 et 71% des trafics à longue distance
- stabilité de 1980 à 1984

PART DU TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI DANS LE TRAFIC ROUTIER TOTAL

(mesuré en t-km)



3. L'EVOLUTION DU PARTAGE MODAL

Le graphique ci-après illustre l'évolution du partage du marché des transports de marchandises en t-km entre le fer, la voie d'eau et les transport routiers publics et privés.

De 1964 à 1975 on note :

- un fort accroissement de la part de la route, qui gagne globalement 18 points (14 en compte d'autrui et 4 en compte propre), en passant de 36% à 54% du marché;

les transports routiers deviennent prépondérants et acheminent plus de la moitié des trafics intérieurs.
- une régression des transports ferroviaires, qui perdent 15% du marché (38% contre 53% auparavant),

et de la voie d'eau (qui passe de 11 à 8%).

De 1975 à 1984, les évolutions se ralentissent :

- la part du transport routier public se stabilise au voisinage de 35% alors que le transport routier pour compte propre continue de progresser de 18 à 22%.
- le fer régresse encore, mais très peu -2% (de 38 à 36%) et la voie d'eau passe de 7,6 à 6,3%.

Depuis 1980, il y a même une stabilisation générale du partage modal.

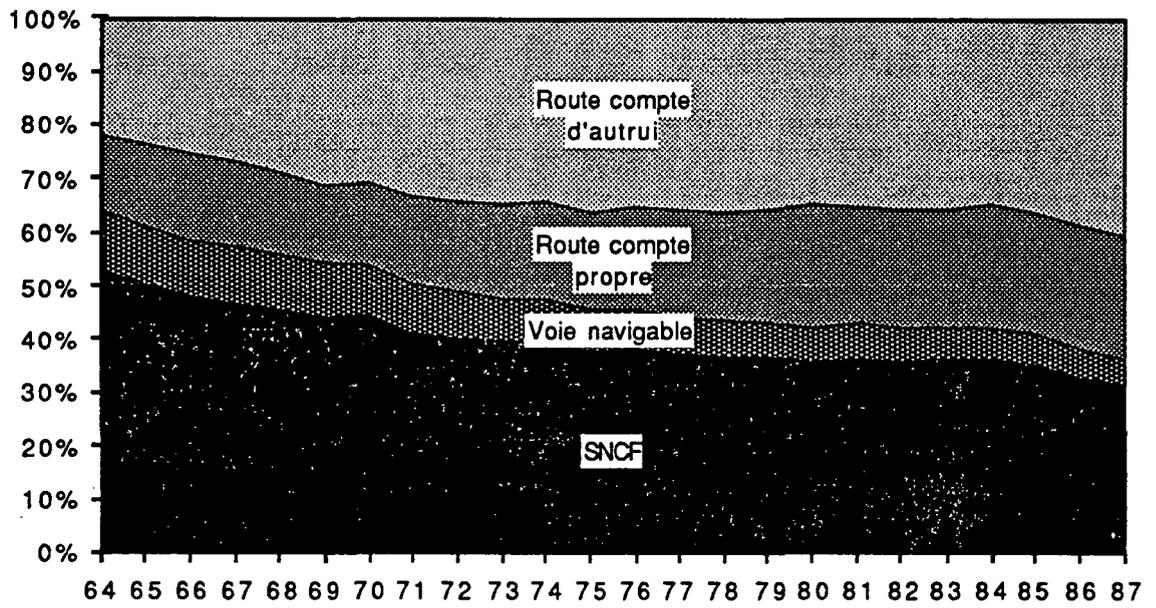
Ces évolutions montrent que la part du transport public routier ne progresse plus depuis 1975, alors qu'il existe davantage de licences disponibles; et le transport ferroviaire a donc davantage perdu des parts de marché par rapport au compte propre que par rapport au compte d'autrui.

En fait, le contingentement ne semble pas avoir eu d'influence sur l'évolution du partage modal, ce qui n'est pas surprenant puisqu'il a été tourné par l'intermédiaire de la location de longue durée.

La progression des prix de transport est peut-être plus déterminante depuis 1973-75 comme nous allons le voir au paragraphe suivant.

EVOLUTION DU PARTAGE MODAL

tous modes 100%



4. L'EVOLUTION DES PRIX DE TRANSPORT

Une bonne connaissance de l'évolution des prix de transport devrait distinguer plusieurs catégories de produits et d'envois, bien définis par leur taille et la distance de transport. Faute d'informations aussi précises, deux indicateurs plus globaux montrent les évolutions d'ensemble :

- la tarification routière obligatoire, (T.R.O.)
- le produit moyen à la t-km pour la SNCF

Le graphique ci-après indique l'évolution de ces prix et tarifs en valeur réelle (en défalquant les augmentations de prix du PIB marchand).

Les tarifs routiers diminuent régulièrement jusqu'en 1973, de -0,8% par an, en moyenne en valeur réelle, puis ils augmentent de façon presque continue jusqu'en 1984, avec des progressions plus marquées de 1973 à 1975, puis de 1979 à 1982. Ces évolutions reflètent celles des coûts. Des gains de productivité ont permis la diminution de ces prix. Ensuite, le transport routier a été pénalisé par les augmentations de prix des carburants et des matériels.

Le produit moyen ferroviaire diminue assez sensiblement de 1964 à 1977, en moyenne de -1,5% par an, puis il progresse jusqu'en 1981 avant de se stabiliser. En vingt ans, le produit moyen ferroviaire diminue de 12% en valeur réelle, alors que la T.R.O. retrouve en 1983 son niveau de 1964. Cet avantage relatif du fer n'a pas suffi, et de loin, pour lui conserver sa part de marché.

Si on examine l'évolution de la T.R.O. en francs courants, elle augmente très sensiblement à partir de 1968-70 alors qu'elle était presque stable auparavant. Cette rupture semble pouvoir être rapprochée de celle qui marque les évolutions respectives des transports routiers pour compte propre et pour compte d'autrui et qui se situe en 1969 (comme le montre très bien le graphique du paragraphe 3) : la part du compte d'autrui augmente jusqu'en 1969, puis elle diminue, alors que la part du compte propre croît corrélativement.

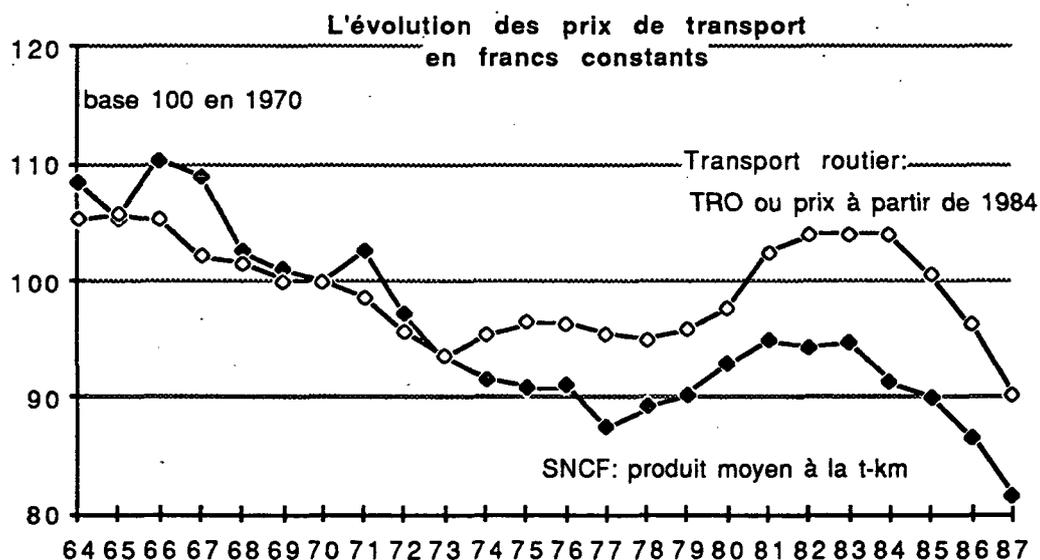
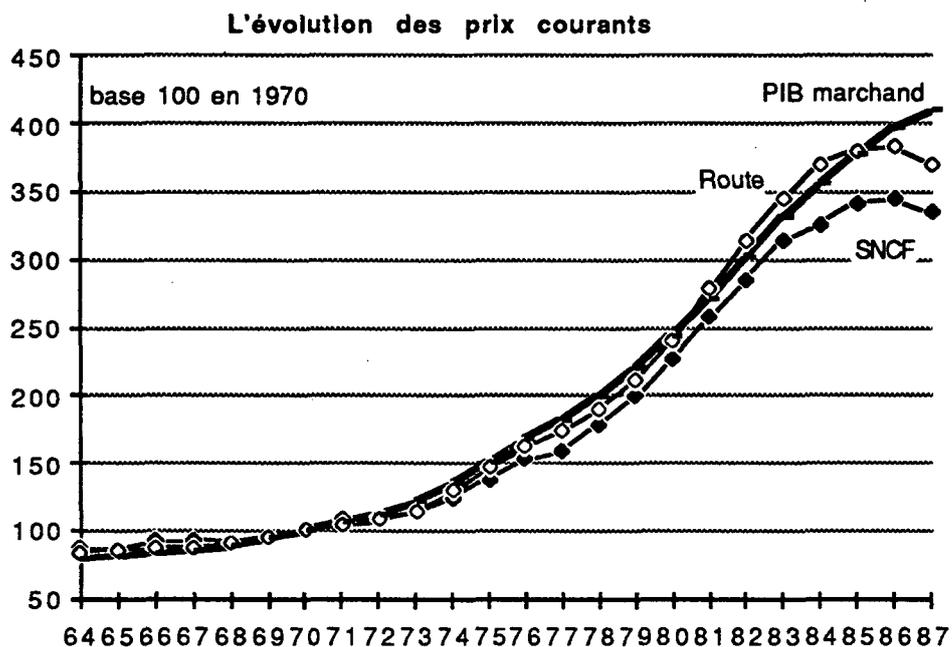
Les augmentations de tarif routier (de deux crans de T.R.O. au 1.12.68 et au 1.1.70, soit + 5,1% à chaque fois) ont sensibilisé les entreprises industrielles et commerciales et les ont amenées à prendre davantage en charge leurs propres transports. La poursuite de l'inflation et l'augmentation des prix du pétrole et des carburants ont continué à se répercuter sur la T.R.O.. Le transport public routier devenant de plus en plus onéreux, le mouvement précédent en faveur du compte propre s'est ainsi poursuivi, (soit parce que son propre coût est sous-estimé, soit parce que le transport public offre un avantage tarifaire insuffisant) d'autant plus que le compte propre intéresse les entreprises pour de nombreuses autres raisons : publicité, disponibilité, personnel de conduite connaissant parfaitement les livraisons, prolongement de l'activité productive ou commerciale.

L'EVOLUTION DES PRIX DE TRANSPORT

(base 100 en 1970)

SNCF: évolution du produit moyen à la t-km

Route: évolution de la TRO jusqu'en 1983 puis
des prix en zone longue à partir de 1984



5. QUELQUES DONNEES SOCIALES

Le secteur des transports présente des caractéristiques bien déterminées :

- un grand nombre d'entreprises artisanales, plus de 20 000 soit 75% des entreprises de transport routier de marchandises (selon l'E.A.E.). Le nombre d'artisans est relativement stable depuis plus de vingt ans.
- beaucoup d'emplois peu qualifiés : chez les conducteurs routiers et les ouvriers des entreprises de transport, 78% d'entre eux n'ont aucun diplôme ou ont une qualification inférieure au C.A.P.
- les défaillances d'entreprises deviennent de plus en plus fréquentes, 944 cas en 1985, soit deux fois plus qu'en 1974. Toutefois, le taux de défaillance est comparable, voire un peu inférieur à celui des autres secteurs économiques.
- en revanche, les créations et les disparitions d'entreprises sont trois à quatre fois plus nombreuses que les défaillances, ce qui fait des transports le plus volatil des secteurs économiques français. 2 500 à 2 800 entreprises de transport routier de marchandises disparaissent chaque année, mais de nouvelles entreprises sont créées en nombre presque équivalent, selon les registres des transporteurs, aussi la population des entreprises existantes est presque stable numériquement.
- les horaires de travail sont relativement élevés et supérieurs à la moyenne des autres secteurs, environ 42h.15 mn pour les ouvriers (conducteurs, mécaniciens, manutentionnaires) du transport routier de marchandises, selon les horaires déclarés au Ministère du Travail, ce chiffre de 1984 montrant toutefois une diminution de plus de 2 heures depuis 1981.

... / ...

Les horaires déclarés par les conducteurs apparaissent bien plus élevés, selon l'enquête réalisée auprès d'eux par l'O.N.S.E.R. fin 1982 et au 1er semestre 83. La durée hebdomadaire moyenne est ainsi de 53h.12mn chez les transporteurs publics, indépendants ou salariés. Et pour les conducteurs qui ne rentrent pas à leur domicile pendant la semaine, l'horaire hebdomadaire atteint 60h.44 mn. Et il s'agit bien d'horaires moyens déclarés sur plusieurs semaines, et non pas pendant des périodes de pointe à caractère exceptionnel.

Compte tenu de ces horaires, les salaires mensuels sont peu élevés, en moyenne un peu plus de 5 000 F par mois selon l'enquête O.N.S.E.R.

Dans l'enquête emploi de l'INSEE, 56% des conducteurs déclarent en mars 1984 un salaire mensuel inférieur à 5 000 F.

Ces salaires reflètent la qualification de niveau ouvrier : OS ou OQ (ouvrier spécialisé ou ouvrier qualifié).

CONCLUSION DU CHAPITRE

- a) La période des 20 dernières années ne permet pas vraiment d'apprécier les effets d'une politique de contingentement, puisqu'il s'est produit pendant cette période un développement considérable de la location de longue durée qui n'est pas contingentée. La capacité des licences de transport et de location a accompagné la progression du trafic jusqu'en 1978-1979, le contingentement permettant néanmoins une régulation annuelle du marché des transports.

La politique de libéralisation mise en oeuvre en 1979-80 accroît le nombre de licences et leur capacité théorique au delà de la demande de trafic. Les conséquences de ce déséquilibre sont difficiles à apprécier : les défaillances d'entreprises augmentent, mais le mouvement est continu depuis 1976; la concurrence par les tarifs est très vive, et de nombreux prix pratiqués sont en dessous du plancher de la T.R.O., mais on connaît mal l'ampleur du phénomène. (On peut néanmoins souligner qu'en transport international, en dehors du champ de la T.R.O., les tarifs sont presque toujours en dessous du plancher de la T.R.O.).

- b) Sur le plan du partage modal, le contingentement n'a pas empêché la progression relative du transport routier public au détriment du fer. Et inversement, il n'est certainement pas la cause de la progression du compte propre par rapport au compte d'autrui dans les années 70, qui provient de l'évolution du marché des transports, marquée par le développement de véritables chaînes logistiques d'approvisionnement distribution.
- c) Le contingentement a-t-il eu une influence sur la compétitivité du secteur ? Sans contingentement, avec par conséquent une profession ouverte et libre d'accès, les transporteurs publics routiers (et ferroviaires) auraient certainement été davantage dépendants des chargeurs, une concurrence avivée n'étant limitée que par la tarification obligatoire.

La structure du secteur aurait certainement été modifiée, avec peut-être davantage d'artisans et de grosses entreprises, mais la modernisation des entreprises n'aurait probablement pas été plus rapide, ni les gains de productivité plus grands, ni la réglementation sociale mieux respectée.

- d) C'est sur le plan social et socio économique que le bilan des vingt dernières années apparaît comme le plus négatif. La profession du transport routier de marchandises emploie beaucoup de gens peu qualifiés, avec des horaires de travail très élevés, et alors qu'un nombre important d'entreprises disparaissent pendant que d'autres se créent. Ce retard social n'est qu'indirectement lié au contingentement: on le retrouve dans presque tous les pays du monde mais il est peut être atténué dans les pays où les conditions d'accès à la profession prévoient une formation suffisante des chefs d'entreprises.

- e) En définitive, le problème le plus important concerne le fonctionnement du marché des transports routiers, la compétitivité des entreprises et leur aptitude à disposer d'une structure ou d'un réseau commercial pour trouver du fret (de retour). Et ceci se pose tout spécialement pour le transport routier international, où le pavillon français a plutôt perdu des parts de marché depuis 20 ans, et alors que des mesures de libéralisations sont envisagées au plan européen.

Chapitre 3:

Evolution récente des distributions d'autorisations de transport et du marché du transport routier de marchandises

La situation récente du marché du transport routier est intéressante pour notre étude car un processus de dérèglementation est progressivement mis en place, afin de préparer l'échéance de 1992 ou la stricte séparation de chaque marché intérieur risque, sinon de disparaître, du moins de s'estomper. Des résultats très positifs sont observés en matière de prix, d'emploi et même de place sur le marché international.

Toutefois, ces bons résultats doivent probablement bien davantage à une conjoncture exceptionnellement favorable (baisse des prix du pétrole en 1986 et restauration de la situation financière des entreprises, forte croissance des trafics en 86-87, rééquilibrage du commerce extérieur) qu'aux premières mesures de dérèglementation.

1 La situation actuelle en matière d'autorisations de transport

Un nouveau régime d'attribution des autorisations de transport de zone longue et de locations successives se fondant sur les besoins des entreprises est mis en place au niveau régional en 1986, se substituant à l'ouverture de contingents nationaux de licences prévue par la réglementation de 1949. Il est en outre prévu de délivrer des autorisations particulières pour l'acheminement routier des conteneurs maritimes vers les ports. Ce nouveau système constitue une avancée significative vers la libéralisation des transports routiers, avec une mise en place progressive en 1986.

Après consultation des Comités régionaux des transports sur les besoins en capacité de transport des régions, le Conseil national des transports (CNT) constate que la capacité nationale de transport correspondant aux licences existantes est globalement suffisante, avec toutefois des besoins individuels non couverts. Il recommande donc, pour assurer une transition avec l'ancien régime contingenté, d'attribuer progressivement les nouvelles autorisations, avec une première distribution limitée à 15% pendant l'année 1987. Par ailleurs, la nouvelle réglementation permet d'échanger des licences de locations successives contre des autorisations de transport en zone longue.

C'est ce qui se produit en 1986: le nombre de titres de transport augmente à concurrence d'une diminution équivalente du nombre de titres de locations successives. Et ce n'est qu'en 1987 que le nombre de titres de transport augmente fortement, plus de 4000 titres distribués soit plus 18 %, pour atteindre 42 925 titres au 31 décembre 1987 ou 28 432 équivalents classe A, alors que le nombre de titres de locations se stabilise à son niveau de fin 1986. Le processus se poursuit en 1988 et un peu plus de 1000 autorisations (équivalents classe A) sont délivrées au premier trimestre.

Evolution du nombre de titres de transport en 1986-88:

(en équivalents classe A)

	31-Déc-85	31-Déc-86	31-Déc-87	31-Mar-88
Titres de transport: (licences 01 & autorisations T)	22 755	24 104	28 432	29 503
Titres de locations successives: (licences 11 & autorisations L)	5 208	3 883	3 938	3 921
Titres de location de longue durée:	13 639	11 353	13 792	13 330

Le prix des licences s'est effondré en fin d'année 1987 (à 40-70 000F selon le CNT, alors qu'elles valaient 100 000F en octobre 87 et 165 000F en juin 1986).

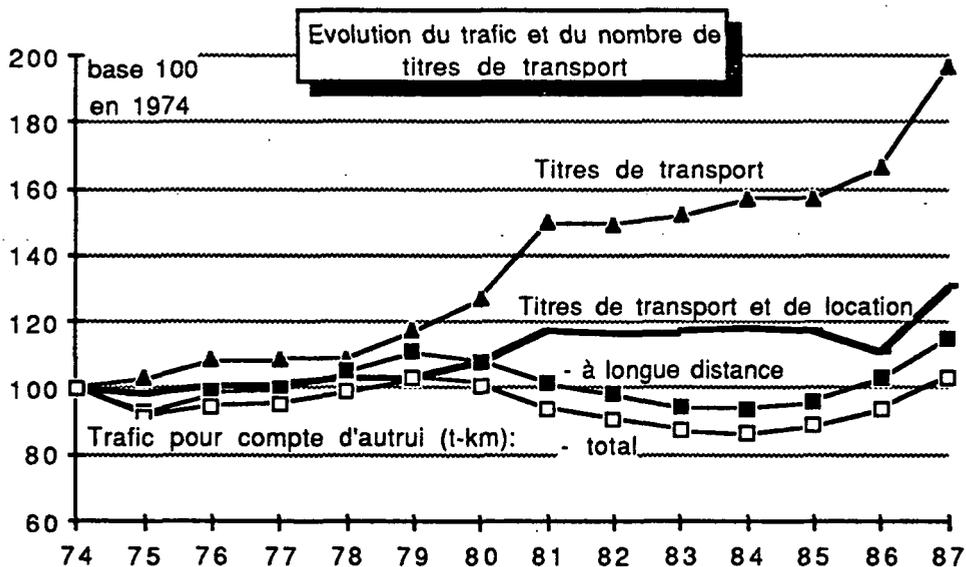
Le CNT recommande de "traiter les cas sociaux". "Cette préoccupation mentionnée dans le rapport du CNT de décembre 1986, reste d'actualité fin 1987 et prend une acuité encore plus grande au fil du temps". Un rapport récent préconise pour ces cas sociaux le versement d'un revenu minimum cofinancé par la profession et les pouvoirs publics.

Précédemment, deux distributions de licences de transport en 1979-80 et en 1981 avaient porté, au total, sur environ 6000 licences (en équivalents classe A). Le prix des licences chuta alors de 250 000F à 180 000F, puis à 120 000F lors de l'annonce de la 2ème distribution, les cours se stabilisant ensuite à 180 000F jusque en 1985 comme mentionné précédemment au chapitre 2.

2 Evolution de l'économie du transport routier:

(trafic, prix, défaillances, emploi, échanges extérieurs...)

Le trafic routier de marchandises a connu une vive croissance depuis 1985, mais moindre que celle du nombre d'autorisations de transport (respectivement 25% et 17% de 85 à 87).



Si on considère une période plus longue, 1974 à 1987, le nombre d'autorisations de transport double presque quand le trafic augmente de 9%. (Pour les titres de transport et de location, y compris ceux de longue durée, la capacité de transport correspondante augmente de 32%, sans tenir compte de l'augmentation de la taille des véhicules). Ceci contribue à une détente certaine entre les demandes de titres de transport et l'évolution du trafic routier.

La libéralisation du marché du transport routier est d'autant plus réelle que le champ d'application de la tarification obligatoire est réduit, avant son remplacement par une tarification de référence. Dans ce contexte, la baisse du prix des carburants en 1986 permet d'abord une stabilisation des prix de transport puis une diminution sensible en 1987 (l'année 1986 a d'abord permis d'améliorer le taux de marge des entreprises à plus de 24% contre 20-21% les années précédentes).

Prix des transports routiers de marchandises:

	Evolution annuelle en %				
	1983	1984	1985	1986	1987
Transport intérieur:					
- zone courte	11,6	5,1	12,2	6,1	-6,4
- zone longue	11,3	7,4	2,8	0,6	-3,4
Transport international:					
	2,0	3,6	5,8	0,7	-2,0

Deux remarques sur les prix du transport routier:

- les prix diminuent encore plus en 1987 en zone courte qu'en zone longue, alors que le transport de zone courte est entièrement dérèglementé (ni licence, ni tarification); ceci implique que l'on doit nuancer l'impact de la dérèglementation des prix.

- certains estiment néanmoins que la suppression de la tarification aura des conséquences plus importantes que celle du contingentement des autorisations.

On peut effectivement noter que le compte d'autrui regagne des parts de marché en 1987 sur le compte propre, alors qu'il en avait beaucoup perdu dans les années soixante-dix, avec une influence très probable des prix sur ces évolutions. Toutefois, il faut là encore nuancer, la croissance du compte d'autrui tenant aussi aux distributions de titres de transport, ce qui ne rend plus nécessaire certains recours à la location de longue durée qui constituait un intermédiaire entre le compte propre et un contrat de transport de longue durée. Cf l'annexe sur l'évolution de la location.

L'investissement augmente en 1987 mais il demeure relativement peu élevé; puis il augmente à nouveau très vivement en 1988 .

Les effectifs augmentent dès 1985 (1%) et surtout en 1986 et 1987 (3% et 5%). Les effectifs salariés augmentent de près de 20 000 entre 1984 et 1987 (de 165 000 à 184 000).

L'emploi:	en milliers							
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Effectifs salariés affiliés à l'UNEDIC	au 31 décembre							
transport routiers de marchandises de zone courte et de zone longue:	156	157	161	163	165	167	176	184
autres transports terrestres:	115	115	118	120	119	121	122	124
auxiliaires des transports terrestres:	114	117	118	112	110	110	109	108
Grandes entreprises nationales	moyenne annuelle							
SNCF	254,4	248,9	252,4	252,2	248,4	242,1	233,4	222,5

Les défaillances d'entreprises de transport augmentent aussi en 1987 alors qu'elles avaient diminué en 1986.

Les chiffres disponibles couvrent l'ensemble du secteur des transports, y compris les taxis; les entreprises de transport routier en représentent toutefois la moitié environ, et sont parmi les plus sujettes aux défaillances, aussi les évolutions d'ensemble peuvent être considérées comme assez représentatives de celles de leur population.

Défaillances des entreprises de transport:

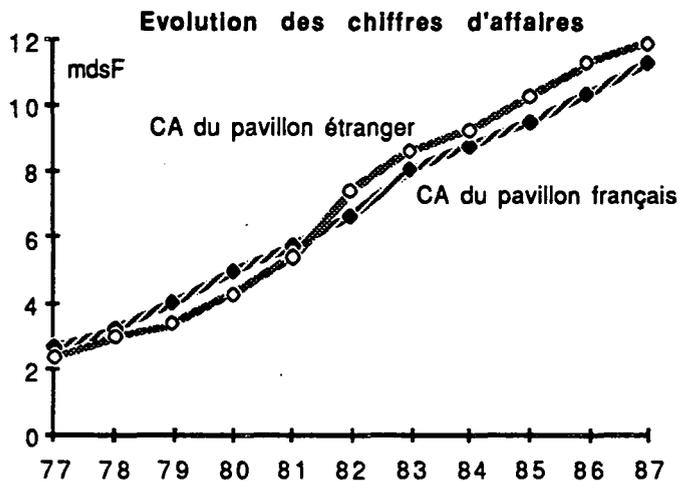
	1983	1984	1985	1986	1987
nb de défaillances	783	826	942	843	985
évolution (%)	8,1	5,5	14,0	-10,5	16,8

Enfin, les transporteurs français améliorent leur place en trafic international de façon significative: **le taux de couverture s'améliore** de 1,5% en 1987, regagnant ainsi en un an ce qui avait été perdu depuis 1980-81. Mais compte tenu de la croissance des trafics, le déficit de nos échanges de transport routier est seulement stabilisé à -1,9 mdsF "en termes d'échanges effectifs".

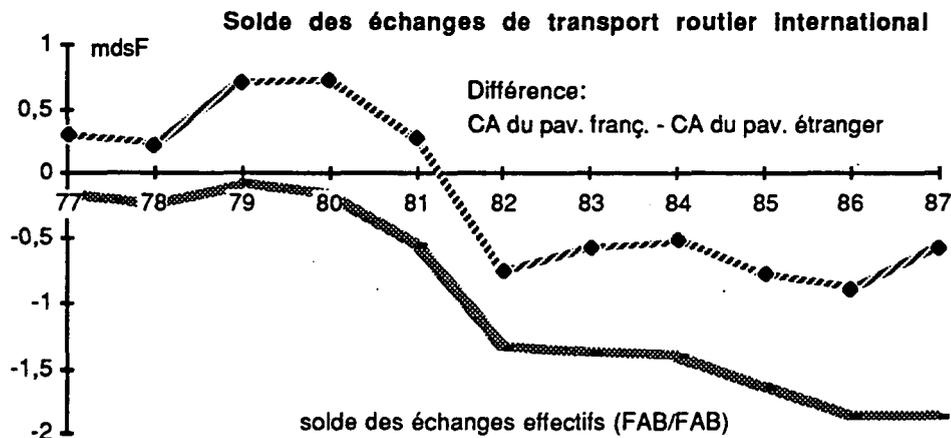
Taux de couverture du pavillon français:

	en %						
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Import	44,4	42,2	42,5	42,5	42,0	41,7	43,9
Export	46,1	44,8	46,0	46,8	46,3	46,3	47,2
Ensemble	45,3	43,5	44,3	44,7	44,1	44,0	45,5

Le pavillon français français n'achemine toutefois que 45,5% de notre commerce extérieur transporté par route. De ce fait le chiffre d'affaire correspondant demeure inférieur à celui du pavillon étranger, comme le montrent les estimations correspondantes effectuées à l'OEST à partir de notre modèle DNTRI (Dépense National de Transport routier Internaional).



C'est cet écart dans les chiffres d'affaires qui se reflète dans le déficit de nos échanges, et qui est mesuré par le solde des échanges effectifs de transport routier.



Deuxième partie

**L'influence des licences sur l'activité et les résultats
des entreprises de transport**

Le rapprochement des fichiers EAE-Geaulit

Après une première partie consacrée au marché, cette deuxième partie étudie l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises, à partir du rapprochement des fichiers des entreprises (EAE) et des licences (GEAULIT) pour l'année 1985, cette approche microéconomique apportant un éclairage structurel sur le secteur.

Sommaire de la deuxième partie:

	page
Chapitre 4: L'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport	47
1 La moitié des entreprises de zone longue n'ont pas de licence	47
2 L'activité internationale des transporteurs	48
21 La mesure de l'activité internationale	48
22 Les recettes internationales des transporteurs	49
a) les entreprises de zone longue	50
b) les entreprises de zone courte et de location de véhicules industriels	52
c) les auxiliaires des transports terrestres	52
3 Influence des licences sur la rentabilité des entreprises	53
31 les recettes par licence	53
32 les ratios financiers	53
33 les licences apportent une meilleure rentabilité en zone longue	54
34 les loueurs et les auxiliaires ne tirent pas le même profit des licences	54
4 La sous-traitance	55
Chapitre 5: Méthodologie et tableaux de résultats	57
1 Méthodologie du rapprochement des fichiers EAE-GAULIT	57
2 Tableaux statistiques	59
3 Les recettes par licence	70

Chapitre 4: l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport; le rapprochement des fichiers EAE-Geaulit

Le rapprochement des fichiers EAE-Geaulit permet de caractériser chaque entreprise (activité principale, effectif, chiffre d'affaires, activité internationale, sous-traitance ...) en fonction du nombre de licences qu'elle exploite ou selon qu'elle n'a pas de licence.

Les résultats sont présentés par profession, c'est à dire dans une optique sectorielle selon l'activité principale des entreprises. Celle-ci peut être déterminée pour chaque entreprise d'après la répartition de ses ventes entre son activité principale et ses activités secondaires.

1. LA MOITIE DES ENTREPRISES DE ZONE LONGUE N'ONT PAS DE LICENCE

1.1. Sur environ 9 000 entreprises de zone longue, environ la moitié n'ont pas de licence, l'autre moitié détenant plus de 13 000 licences (1).

Ces résultats sont présentés pages 62 et 63 du chapitre suivant qui décrivent la population d'entreprises.

Beaucoup d'entreprises de zone longue n'ont pas de licence de transport de zone longue: elles exercent pourtant leur activité de zone longue d'une part en international ou en transport intérieur avec des ATIE (cf chapitre réglementation), d'autre part comme sous-traitant ou dans le cadre d'une location de longue durée; par ailleurs elles peuvent également avoir une activité secondaire de transport de zone courte, sur des distances qui peuvent atteindre 150 km environ.

En zone courte, 11 000 entreprises n'ont pas de licence et 2 400 entreprises ont un peu plus de 4 000 licences.

Chez les auxiliaires terrestres, 500 entreprises sont inscrites à GEAULIT, près de 200 d'entre-elles détenant 1 400 licences.

Les loueurs et les déménageurs sont moins bien représentés dans notre fichier rapproché. Parmi les entreprises de déménagement, un tiers d'entre-elles n'ont pas de licence, l'autre tiers détenant 5 à 800 licences.

Un grand nombre de loueurs n'est pas retrouvé dans GEAULIT, faute d'inscription (?), et la plupart d'entre-eux n'ont pas de licence.

1.2. Les petites entreprises de moins de 5 salariés (cf.échantillon et population QS pages 60 et 61)

Les petites entreprises de zone longue emploient en moyenne 2,3 personnes et elles représentent la moitié des entreprises de cette activité ; 60% d'entre-elles n'ont pas de licences, (avec un effectif moyen de 2), et les autres 40% exploitent 1,3 licence par entreprise, avec un effectif moyen de 2,6 personnes.

(1) Nota: les licences prises en location sont comptées avec les licences détenues et exploitées en propre.

En zone courte, 90% des petites entreprises n'ont pas de licences et elles emploient 2 personnes en moyenne.

De même chez les loueurs, 90% des petites entreprises emploient 2 personnes et n'ont pas de licences, et elles représentent la moitié des entreprises de location retrouvées dans l'EAE et GEALIT. Ces petits loueurs constituent l'exemple type du tractionnaire, tels qu'ils sont décrits au chapitre 2 §12.

1.3. Parmi les entreprises moyennes

(cf. les tableaux qui décrivent la population QG pages 64 à 66)

En zone longue, un millier d'entreprises emploient 10 personnes chacune en moyenne, sans avoir de licence, et près de 2 500 autres emploient 12 personnes en moyenne en n'ayant que 2,4 licences (équivalent classe A). On trouve ensuite 433 entreprises employant chacune 32 personnes et 7 licences, puis 203 entreprises de 92 personnes en moyenne et 19 licences. Enfin 12 entreprises ont un effectif moyen de 668 personnes et 115 licences.

Deux remarques:

- beaucoup d'entreprises moyennes n'ont pas de licence;
- pour les entreprises ayant des licences, on peut être surpris par l'écart entre les effectifs et le nombre de licences: en fait celles-ci sont comptées en équivalent-classe A, l'entreprise peut également disposer de licences B pour des véhicules de 19 t ou des ensembles articulés de 21 t (une licence B = 1/2 licence A) ou de licences C pour des véhicules de moins de 11 t (une licence C = 1/2 licence B).

En zone courte, la majorité des entreprises moyennes n'ont pas de licences et emploient 11 personnes; néanmoins 35% de ces entreprises moyennes utilisent plus de 3 000 licences.

Chez les loueurs, 229 d'entre-eux emploient 36 personnes en moyenne, sans détenir de licences, 146 autres entreprises emploient de 30 à 120 personnes en moyenne, en ayant 2 à 23 licences toujours en moyenne.

Chez les auxiliaires terrestres, plus de 60% des entreprises n'ont pas de licences, et une taille moyenne de 47 personnes; les autres sont de plus grande taille et elles utilisent 1 373 licences : de 2 à 68 par entreprise pour des effectifs moyens de 85 à 1 970 personnes.

2. L'ACTIVITE INTERNATIONALE DES TRANSPORTEURS

2.1. La mesure de l'activité internationale

On connaît le chiffre d'affaires à l'exportation de la plupart des secteurs économiques : c'est le chiffre d'affaires non soumis à TVA qui est parfaitement recensé par les entreprises. En revanche, on ne connaît pas les importations de ces entreprises.

La mesure de l'activité internationale des entreprises de service, et en particulier celle des transporteurs recouvre une réalité plus complexe. Ce sont toujours les recettes non soumises à TVA qui en constituent l'indicateur, mais elles recouvrent

bien davantage que l'activité à l'exportation. Pour un transporteur routier, il s'agit de l'ensemble des activités d'exportation, d'importation et de transit qui sont hors TVA (la TVA à l'importation est acquitée par le déclarant en douane, importateur ou commissionnaire agréé, le transporteur établissant une facture hors TVA).

Les acheminements vers les ports et les aéroports sont également exonérés de TVA à l'exportation. A l'importation, la situation est variable selon que le dédouanement est effectué dans le port (cas qui est probablement le plus fréquent), ou bien à l'intérieur du territoire national, le transport étant alors soumis à la TVA dans le premier cas, ou bien hors TVA dans le second.

Les acheminements portuaires ou aéroportuaires font naturellement partie d'une chaîne de transport international (ainsi la SNCF comptabilise les trafics correspondants dans son trafic international), mais en transport routier, c'est la réglementation du transport intérieur qui s'applique : ainsi ces transports nécessitent une licence de zone longue et sont soumis à la TRO (sauf pour les transports de conteneurs depuis quelques années). A noter toutefois qu'une grande partie des acheminements routiers portuaires et aéroportuaires relèvent de la zone courte : la distance moyenne de transport est estimée à 146 km en 1985 par le modèle DNTRI.

Nous connaissons approximativement les chiffres d'affaires de ces différents transports routiers (estimation OEST/DNTRI). Pour les entreprises françaises en 1985, les acheminements portuaires et aéroportuaires représentent 30% du chiffre d'affaire international:

- **transport international routier (de bout en bout)**

5,1 mds F à l'exportation

4,5 mds F à l'importation

- **acheminements portuaires et aéroportuaires**

2,5 mds F à l'exportation

1,5 mds F à l'importation

2.2. Les recettes internationales des transporteurs

Les recettes internationales, c'est à dire non soumises à TVA sont les suivantes pour les différentes professions :

Recettes Internationales des transporteurs:		mdsF
(pour les entreprises inscrites à Geaulit)		(selon l'EAE)
Transporteurs routier de zone longue	9,3	9,1
Transporteurs routier de zone courte	2,2	2,4
Déménageurs	0,3	
Loueurs de véhicules industriels	0,3	0,4
Auxiliaires des transports terrestres	10,2	13,6
Auxiliaires des transports maritimes	7,7	15,5
Auxiliaires des transports aériens	1,0	2,1

Source EAE-GEAULIT

Les deux sources présentées dans ce tableau se réfèrent chacune à une définition spécifique de l'APE, d'où des différences de champs qui expliquent que les entreprises de zone longue du fichier EAE-GEAULIT réalisent davantage de recettes internationales que celles de l'EAE.

a) **Les entreprises de zone longue** réalisent 9,3 mds F de recettes internationales soit 22% de leurs recettes totales; **ce sont les petites entreprises sans licence qui sont le plus tournées vers l'international**, les plus grandes disposant de licences l'étant beaucoup moins.

Il s'agit là d'un éclairage particulièrement important apporté par cette étude, les entreprises de transport routier constituant un cas unique et se trouvant dans une situation paradoxale par rapport à celles de tous les autres secteurs économiques nationaux. Cet éclairage est également nouveau dans la mesure où les chiffres publiés jusqu'à maintenant à ce sujet, dans les Comptes des Transports de la Nation, apportaient un éclairage différent, - les entreprises individuelles faisant relativement moins d'international que les sociétés - parce qu'ils globalisaient les entreprises de zone courte et de zone longue.

Les faits n'en sont pas moins là et on en trouve confirmation directement dans l'EAE, mais elle ne publiait pas de chiffres à ce sujet jusqu'à maintenant.

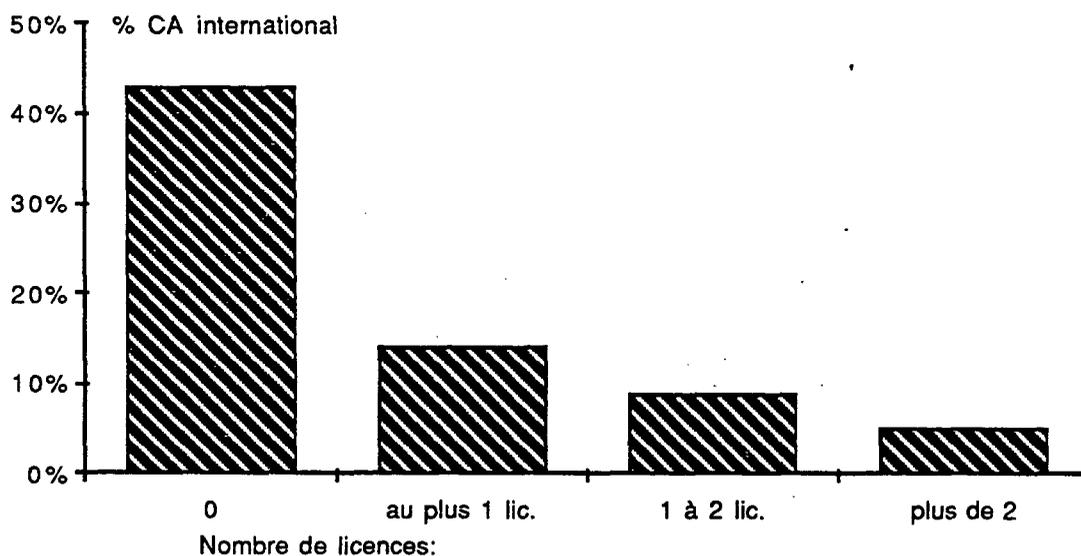
Les chiffres sont les suivants pour la population d'entreprises du fichier EAE-GEAULIT.

Les entreprises sans licence réalisent 37% de leurs recettes en international, pour près de 3 mds F, les entreprises avec licence n'en réalisant que 18% pour plus de 6 mds F, soit en moyenne 22% au total.

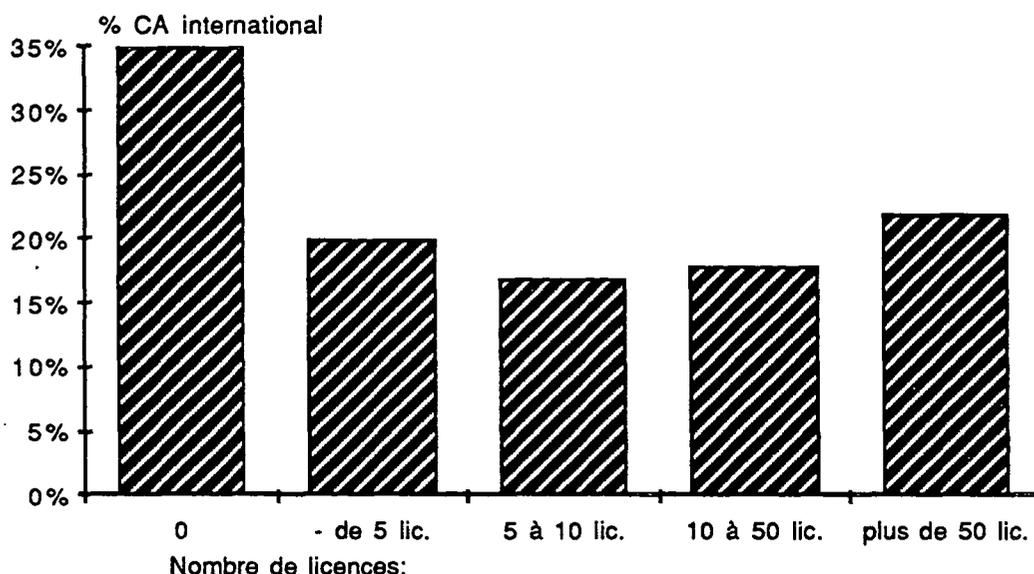
Parmi les entreprises de zone longue ayant au moins 6 salariés, l'international représente 35% des recettes pour celles qui n'ont pas de licences, contre 17 à 22% pour les entreprises disposant de licences. Parmi les petites entreprises de moins de 5 salariés, le contraste est encore plus grand : 43% de recettes internationales et près de 1 md F pour les entreprises sans licences, contre 11% et à peine 300MF pour les entreprises exploitant des licences. Cf les deux graphiques ci-après.

L'activité internationale des entreprises des entreprises de zone longue selon le nombre de licences qu'elles exploitent:

Pour les entreprises de zone longue de moins de 5 salariés



Pour les entreprises de zone longue de plus de 5 salariés



Les Comptes des Transports de la Nation, pour 1983-84 indiquent le pourcentage de chiffre d'affaires à l'exportation dans le C.A. total pour les entreprises individuelles d'une part, les sociétés et quasi sociétés d'autre part, en transport routier de marchandises (zone courte et zone longue). Les entreprises individuelles font alors relativement moins d'international que les sociétés parce qu'elles sont très nombreuses à exercer une activité de zone courte.

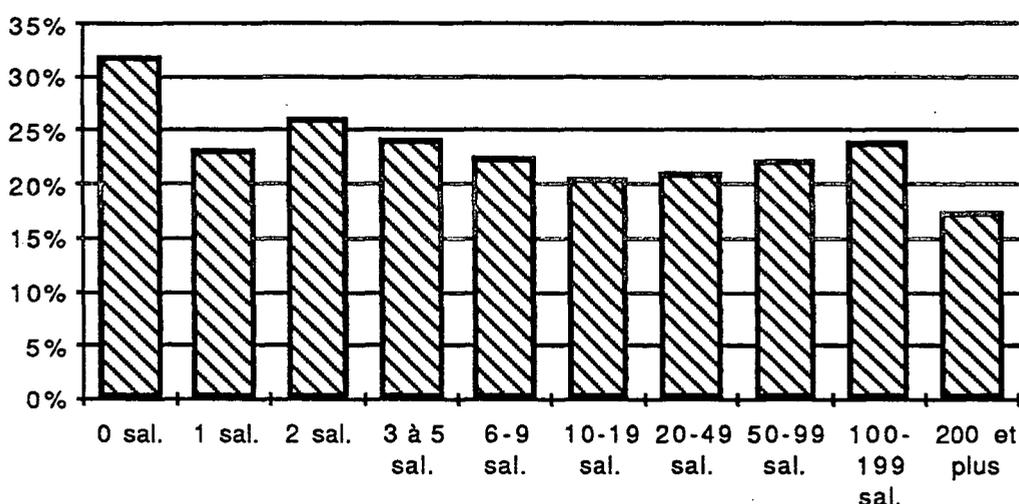
	1978	1982
Entreprises individuelles	7,4 %	10,5 %
Sociétés	12,1 %	15,5 %

Les données de L'E.A.E. sont maintenant disponibles sur disquette à un niveau très détaillé (cf. annexe et graphique ci-après)

On retrouve les résultats précédents de E.A.E.-GEAULIT, en un peu moins contrasté.

Ainsi, les 5 830 entreprises de zone longue de moins de 5 salariés réalisent 26,5% de leur C.A. en international (1,5 mds F) et les 35 entreprises de plus de 200 salariés seulement 17,5% (1,3 mds F). Pour les entreprises de taille intermédiaire, la proportion varie entre 21 et 24%. Mais pour les plus petites, les 2 600 entreprises sans salariés, ce sont 32% des recettes qui sont hors T.V.A.

**% CA export transporteurs routiers de zone longue,
en fonction du nombre de salariés des entreprises**



b) les entreprises de zone courte et de location de véhicules industriels sont beaucoup moins tournées vers l'international qui ne représente respectivement que 7% et 4% de leur C.A. Et ici, contrairement au cas précédent de la zone longue, les entreprises avec licence en font un peu plus.

Les entreprises de déménagement sont dans une situation intermédiaire puisqu'elles réalisent 15% de leurs recettes en international; et là aussi, les entreprises disposant de licences ont une activité de zone longue qu'elles prolongent en international.

c) Le cas des auxiliaires sans licence est différent de celui des transporteurs: par nature ils peuvent sous-traiter leurs transports à des transporteurs couverts par des licences.

Chez les auxiliaires des transports terrestres, on retrouve toutefois une situation analogue à celle de la zone longue, les entreprises disposant de licences, les plus grosses en moyenne, privilégient le marché intérieur, leur activité internationale ne représentant que 22% de leur C.A, alors que les entreprises sans licence sont beaucoup plus tournées vers l'international qui représente 39% de leurs recettes.

Pour les auxiliaires de transport maritime 83% de leurs recettes ne sont pas soumises à la TVA, et pour les auxiliaires de transport aérien un peu moins (61%) ce qui indique probablement que le dédouanement à l'importation est davantage effectué dans les aéroports que dans les ports.

Le fait pour les entreprises de disposer de quelques licences ne modifie pas sensiblement les pourcentages précédents.

3. Influence des licences sur la rentabilité des entreprises : elles permettaient jusqu'à maintenant une meilleure rentabilité

Deux types de ratios financiers ont été analysés : les recettes par licence et les ratios financiers.

3.1. Le ratio des recettes de zone longue par licence présente une forte variabilité, de moins de 100 000 F/an à plus d'un million de F: il ne paraît pas fiable, parce que semble-t-il les entreprises ne ventilent pas précisément dans le questionnaire leurs recettes selon les activités et en particulier celles de zone longue. Un autre facteur de variabilité provient de ce que le fichier EAE-Geaulit prend en compte des licences de transport de 1986 qui n'existaient pas en 1985 (1).

Les ratios par licence

Ce ratio vise à déterminer les recettes "intérieures" de zone longue par licence. Or, la ventilation des recettes par activité, y compris pour l'activité zone longue, ne semble pas toujours très précise.

Pour les petites entreprises, ce ratio vaut : 769 000 Francs en zone longue, 266 000 Francs en zone courte, 549 000 Francs chez les déménageurs et 365 000 Francs chez les loueurs.

C'est chez les entreprises de plus de 5 salariés (QG) que ce ratio prend des valeurs non significatives, par exemple 1 367 000 Francs par licence en zone longue. Plusieurs cas sont distingués :

- 364 entreprises de zone courte détenant 727 licences ne déclarent aucune recette de zone longue; leurs "recettes totales" par licence s'élèvent à 6,5 millions de Francs.

- 105 auxiliaires de transport terrestre ne déclarent aucune recette de zone longue, alors qu'ils détiennent 521 licences.

- Parmi les 400 entreprises de zone longue qui déclarent tout leur chiffre d'affaires en zone longue, les recettes par licence dépassent le millions de Francs pour 327 d'entre elles.

.....
(1) Certains experts de l'OEST estiment que les ratios de recettes par licence sont significatifs: les forts ratios pour les entreprises de zone longue sont confirmés par le calcul fait sur les entreprises qui donnent une répartition détaillée de leur CA. La valeur de plus de 1MF par licence (1,3 MF) peut être expliquée par les facteurs suivants:

* une partie de ce CA est effectué en sous-traitance ($\leq 400KF$), celle-ci pouvant être elle même couverte partiellement par les licences des sous-traitants;

* une autre partie peut être couverte par des ATIE;

* ces facteurs sont bien entendus valables dans les autres secteurs.

On doit donc en conclure que les entreprises spécialisées dans le transport de zone longue, et ce d'autant plus qu'elles sont plus grosses, d'une part subissent une pénurie de licences, d'autre part ont une capacité d'organisation qui leur permet de faire tourner les licences plus intensément que les véhicules.

3.2. Les ratios financiers sont beaucoup plus significatifs (cf. p.70 et 71 du chapitre statistique suivant)

Cinq ratios ont été calculés sur l'échantillon d'entreprises de plus de 5 salariés qui répondent à un QG, après avoir exclu les entreprises individuelles :

- | | |
|-----------------------------|--|
| - le taux de profit: | profit brut courant avant impôt / valeur ajoutée |
| - le taux de marge: | excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée |
| - le taux d'investissement: | investissement / valeur ajoutée |

- le chiffre d'affaires net de sous-traitance par personne occupée
- l'excédent brut d'exploitation (EBE) par personne occupée

Ces ratios sont calculés en distinguant trois tailles d'entreprises : moins de 9 salariés, 10 à 49, plus de 50 salariés.

3.3. les licences apportent une meilleure rentabilité aux entreprises de transport routier de zone longue et de zone courte.

Les entreprises de zone longue ont un taux de profit de 11% lorsqu'elles n'ont pas de licence, contre 15 à 19% pour celles qui ont des licences, l'écart étant similaire pour le taux de marge : 16% contre 21 à 24%.

Deux restrictions toutefois à ce constat de meilleure rentabilité: les grosses entreprises ayant beaucoup de licences présentent un taux de profit de 13% seulement, et surtout, les recettes par personne occupée ne varient pas significativement en fonction des licences (le dernier ratio est particulièrement élevé pour les entreprises ayant peu de salariés).

L'influence des licences semble similaire sur les entreprises de zone courte : celles qui n'ont pas de licences ou très peu (en moyenne deux) présentent un taux de profit de 15 à 16% plus faible que celui des entreprises ayant davantage de licences, qui atteint alors 20 à 26%. De même le taux de marge est plus faible lorsqu'elles ont peu ou pas de licence (exception pour une entreprise ayant 6 licences qui a une faible rentabilité, ce qui fausse les données de la classe des 5 à 10 licences).

Les licences permettent bien de restreindre l'accès à un marché, d'autant plus rémunérateur qu'il est soumis à une tarification minimale - la tarification routière obligatoire ou TRO - Lorsque les entreprises de zone courte peuvent prolonger et conforter en zone longue leur activité principale, elles améliorent leur rentabilité.

De même, pour l'activité de déménagement, les licences permettent une rentabilité accrue.

3.4. Les loueurs et les auxiliaires terrestres ne tirent pas le même profit des licences

Les entreprises de location de véhicules industriels ont apparemment une meilleure rentabilité que celles des autres activités de transport routier, aussi la possession de licences n'améliore pas cette rentabilité; c'est même le contraire; les entreprises sans licence ont la plus forte rentabilité (2) .

La situation est voisine chez les auxiliaires des transports terrestres, quoique variable. On trouve la meilleure rentabilité pour les entreprises sans licences, et chez celles qui en ont 5 à 10; alors que les grosses entreprises ayant le plus de licences, ainsi que celles qui en ont trop peu (moins de deux en moyenne) ont une faible rentabilité.

.....
(2) L'utilisation de ratios bruts d'amortissements rend difficile les comparaisons entre les entreprises de location et les transporteurs: les travaux faits par ailleurs montrent que les loueurs supportent le gros de l'investissement et que leurs coûts comportent une forte composante d'amortissement. L'étude de l'OEST sur échantillon constant d'entreprises a montré que la différence de rentabilité entre loueurs et transporteurs s'effaçait lorsqu'on prenait des chiffres nets.

4. LA SOUS-TRAITANCE

L'étude du fichier EAE-GEAULIT permet de quantifier un phénomène prévu par l'analyse: le manque de licences amène les entreprises à sous-traiter une activité transport qu'elles ne peuvent réaliser elles-mêmes.

Le tableau 6 des questionnaires généraux (les QG) renseigne sur les achats et charges externes des entreprises, et notamment sur les dépenses de sous-traitance, en distinguant la sous-traitance générale (compte 611 du plan comptable) et les achats d'études, de prestations de services, de matériels, équipements et travaux (comptes 604-605).

En supposant que les dépenses de sous-traitance générale génèrent des recettes sensiblement équivalentes, ces renseignements permettaient à l'E.A.E., jusqu'aux résultats de 1984, d'estimer un chiffre d'affaires net de sous-traitance.

A partir de 1985, les recettes sont comptabilisées nettes des sommes versées pour le compte des clients (dans le cadre des activités d'auxiliaires) mais y compris les recettes provenant d'opérations sous-traitées à des tiers.

Les résultats obtenus sont d'une fiabilité moyenne.

La sous-traitance représente 15% du C.A. des entreprises de zone longue ayant au moins 6 salariés (1) et autant pour celles de zone courte.

Elle est moins importante dans les activités de déménagement et de location de véhicules industriels, ainsi qu'en transport maritime et aérien; elle est particulièrement importante chez les compagnies de transport fluvial (47% des recettes) et naturellement chez les auxiliaires des transports terrestres, maritimes et aériens, où elle dépasse 52% des recettes.

La sous-traitance augmente principalement et en moyenne avec la taille des entreprises (2).

Les licences ont également une influence sur la sous-traitance. Les entreprises de zone longue sans licence ont besoin de recourir à la sous-traitance.

Celle-ci représente 15% des recettes des entreprises de zone longue sans licences (et même 32% pour les plus grandes d'entre-elles qui ont plus de 50 salariés) et sensiblement moins pour les entreprises qui ont peu de licences : 7% pour celles qui ont moins de 5 licences, 12% pour celles qui exploitent 5 à 10 licences.

Les entreprises qui ont davantage de licences (10 à 50 ou plus de 50) ont également davantage recours à la sous-traitance (qui est équivalente à 12% ou 19% de leurs recettes) : c'est l'effet taille qui joue.

(1) *Nous n'avons pas le renseignement pour les plus petites entreprises qui remplissent un QS.*

(2) *cf. étude O.E.S.T. de 1987 sur la sous-traitance dans le T.R.M.*

Chapitre 5: méthodologie et tableaux de résultats

1. Méthodologie du rapprochement de l'enquête annuelle d'entreprises et du registre des transporteurs et des licences:

1.1. Description du fichier EAE-GEAULIT 1985 obtenu:

Le rapprochement a été effectué entre l'enquête annuelle d'entreprises de transport (EAE) 1985 et le registre des transporteurs GEAULIT au 31-12-86, à partir des n° SIRENE figurant dans chacun des deux fichiers.

Résultat: les données d'entreprises du fichier GEAULIT-EAE sont celles de l'année 1985, mais la situation et le nombre de licences par entreprise au 31.12. 1985 n'ont pas pu être rigoureusement reconstitués, on reste proche de la situation de fin 1986 (1); le fichier rapproché compte 7 771 établissements ou entreprises inscrits au registre des transporteurs GEAULIT, correspondant à 6 597 n° SIRENE différents (2): **soit 1735 entreprises de "moins de 5 salariés" et 4862 entreprises de "plus de 5 salariés"**.

En effet, les entreprises sont distinguées selon qu'elles ont renseigné pour l'EAE un questionnaire général (QG) ou simplifié (QS): QS pour les transporteurs routiers de moins de 5 salariés, QG pour les autres entreprises.

Comme les transporteurs routiers ne sont interrogés exhaustivement qu'à partir de 10 salariés, et par sondage au 10ème en deçà, **le fichier GEAULIT-EAE ne constitue qu'un échantillon de la population des entreprises de transport inscrites au registre des transporteurs routiers (3).**

Après redressement, *en fonction des taux de sondage théoriques de l'EAE (3)*, cet échantillon représente: **26 200 entreprises, 24 255 licences et un effectif de 319 000 personnes.** Cet échantillon est représentatif de 96% des entreprises de transport routier de marchandises ayant répondu à un QG et de 77% de celles qui ont rempli un QS (ce sont surtout les loueurs de moins de 5 salariés qui ne figurent dans GEAULIT que pour moitié d'entre eux). Cf le tableau ci-après qui précise les recouvrements.

Le nombre de licences de la population redressée est légèrement supérieur (+0,6%) au dénombrement total de Geaulit fin 1986.

.....
(1) La correction effectuée consiste à supprimer les entreprises ou établissements inscrits à GEAULIT à partir du 1er janvier 86 ainsi que ceux qui ont été annulés avant le 1er janvier 85. Mais, même après cette correction, GEAULIT recense les nouveaux titres de transports attribués en 1986 en échange de licences de location successive.

(2) En fait, on trouve d'abord 10 224 établissements ou entreprises inscrits au registre des transporteurs GEAULIT, dont 2 453 ont soit été inscrits en 1986, soit été rayés du registre avant 1985.

(3) Les taux de sondage théoriques sont de 1/10ème pour les entreprises de zone courte et de zone longue de moins de 10 salariés, et de 1/3 pour les transporteurs routiers de voyageurs, les loueurs et les déménageurs de moins de 6 salariés.

Toute l'analyse est effectuée en fonction de l'activité principale des entreprises, avec le code APE calculé par l'EAE pour l'année en cours, ce qui est pertinent pour une analyse approfondie des résultats de 1985.

Mais ce choix présente un inconvénient lors de la comparaison avec les résultats publiés par l'EAE en fonction d' *un code APE forcé (code forcé afin d'éviter que certaines entreprises ne changent trop souvent d'activité principale)*.

Les tableaux statistiques du § 2 suivant décrivent les échantillons de QS et de QG ainsi que la "population" correspondante, selon l'activité principale et le nombre de salariés des entreprises.

Le fichier EAE-Geault et les transporteurs routiers de l'EAE:

Taux de recouvrement du fichier EAE-GEAULIT / EAE

APE	échantillon EAE/GEAULIT / EAE(quest. renseignés)	population redressée EAE-GEAULIT / EAE
6911 QS	94 %	
QG	98 %	
total QG+QS		99%
6912 QS	75 %	
QG	93 %	
total QG+QS		83%
6924 QS	86 %	
QG	97 %	
total QG+QS		66%
6925 QS	53 %	
QG	96 %	
total QG+QS		36%
tot TRM tot TRM QS	77 %	
tot TRM QG	96 %	
TRM QG+QS	89 %	83%

Ce tableau n'est qu'indicatif pour les raisons indiquées précédemment.

1.2. Une nouvelle exploitation statistique:

Une nouvelle exploitation statistique pourrait être réalisée, pour prendre en compte les taux de redressement réels de l'échantillon et exploiter les résultats selon les mêmes codes APE que ceux retenus dans les publications de l'EAE.

Des travaux antérieurs de rapprochement entre le répertoire d'entreprises SIRENE et le registre GEAULIT montrent déjà que seulement une partie (environ 85%) des entreprises est présente dans les deux fichiers.

A partir de l'EAE qui ne renseigne que sur des entreprises "actives", on pourrait néanmoins supposer que l'on retrouve dans celle-ci tous les transporteurs routiers inscrits au registre GEAULIT conformément à la réglementation.

Chapitre 5 (suite):

2 TABLEAUX STATISTIQUES:

LA POPULATION D'ENTREPRISES ETUDIEE

2.1. LE FICHER EAE- GEAULIT

- Echantillon QS (1)	Description de l'échantillon et ratios selon le nombre de licences 01	60
- Population QS (2)	idem	61
- Population QS et QG (1)	Description de la population selon le nombre de licences 01 par entreprise	62
- Population QS et QG (2)	Description de la population selon que les entreprises ont ou n'ont pas de licences	63
- Population QG (2)	Ratios selon le nombre de licences par entreprise : nombre moyen de licences, effectif moyen, % de l'international selon le nombre de licences 01 par entreprises	64
- Echantillon QG TRM (1) et population QG TRM (2)	selon le nombre de licences détenues	65
- Ratios financiers des entreprises	selon le nombre de licences détenues	67

(1) Il s'agit de l'échantillon d'entreprises qui provient du rapprochement des fichiers.

(2) Il s'agit de la population extrapolée de l'échantillon correspondant.

2.2 ETUDE EAE - TRM 85

Recettes intérieures et internationales des entreprises de zone longues et % de l'international, selon les classes de salariés	69
--	----

maurice 6 04 88
QS T3

TROISIEME TABLEAU DE STRUCTURE SELON L' APE : QS

VENTILATION SELON LE NOMBRE DE LICENCES 01

et

% de l'international, nombre moyen de licences & effectif moyen

Echantillon QS

MF

	nb de lic. /entreprise	Nombre d'entreprises	Nombre de licences	Effectif total	Chiffre d'affaires				% de l'international dans le chiffre d'affaires:		Nombre moyen de licences	Effectif moyen
					total	International	Ch. d'aff. zone longue-Intérieur	International	C. A. International /C. d'aff. total	C. A. International z.I. / C. d'aff. zone longue		
Zone longue	0	271	0	551	222	96	120	96	43 %	44 %	0,0	2,0
	au plus 1	145	121	310	127	18	102	18	14 %	15 %	0,8	2,1
	1 à 2 lic.	41	74	184	80	7	60	7	9 %	10 %	1,8	4,0
	plus de 2 lic.	20	66	95	42	2	39	2	5 %	5 %	3,3	4,8
total		477	261	1 120	471	123	321	123	26 %	26 %	0,5	2,3
Zone courte	0	833	0	1 747	560	35	3	1	6 %		0,0	2,1
	au plus 1	69	55	179	66	3	1	1	5 %		0,8	2,8
	1 à 2 lic.	10	19	48	19	1	2	0	5 %		1,9	4,8
	plus de 2 lic.	1	5	6	2	0	0	0	0 %		5,0	6,0
total		913	79	1 980	647	39	6	2	6 %		0,1	2,2
Déménagement	0	64	0	227	40	3	0	0	9 %		0,0	3,5
	au plus 1	66	29	289	85	2	1	0	3 %		0,4	4,4
	plus de 2 lic.	1	3	6	2	0	0	0	0 %		3,0	6,0
total		131	32	522	107	5	1	0	5 %		0,2	4,0
Location de véhicules Industriels	0	158	0	314	121	5	1	1	4 %		0,0	2,0
	au plus 1	14	11	40	14	1	2	0	4 %		0,8	2,9
	1 à 2 lic.	3	6	11	5	0	1	0	0 %		2,0	3,7
	plus de 2 lic.	2	7	6	1	0	0	0	0 %		3,5	3,0
total		177	24	371	141	6	4	1	4 %		0,1	2,1
Transport routier de voyageurs	0	37	0	170	33	2	0	1	6 %		0,0	4,6
Total		1 735	398	4 163	1 399	175	332	128	13 %		0,2	2,4

VENTILATION SELON LE NOMBRE DE LICENCES 01

et

% de l'international, nombre moyen de licences & effectif moyen

Population QS

MF

	nb de lic. /entreprise	Nombre d'entreprises	Nombre de licences	Effectif total	Chiffre d'affaires		Chiffre d'aff. zone longue	
					total	International	Intérieur	International
Zone longue	0	2 710	0	5 510	2 222	956	1 200	960
	au plus 1	1 450	1 210	3 100	1 270	180	1 020	180
	1 à 2 lic.	410	740	1 640	800	70	800	70
	plus de 2 lic.	200	660	950	422	22	388	21
total		4 770	2 610	11 200	4 714	1 228	3 206	1 231
Zone courte	0	8 330	0	17 470	5 600	350	30	10
	au plus 1	690	550	1 790	660	30	10	10
	1 à 2 lic.	100	190	480	190	10	17	3
	plus de 2 lic.	10	50	60	24	0	0	0
total		9 130	790	19 800	6 474	390	57	23
Déménagement	0	192	0	681	120	10	0	1
	au plus 1	198	87	867	195	6	3	0
	plus de 2 lic.	3	9	18	5	0	0	0
total		393	96	1 566	320	16	3	1
Location de véhicules industriels	0	474	0	942	363	18	4	2
	au plus 1	42	33	120	42	2	5	1
	1 à 2 lic.	9	18	33	15	0	3	0
	plus de 2 lic.	6	21	18	3	0	0	0
total		531	72	1 113	423	18	13	4
Transport routier de voyageurs	0	111	0	510	89	6	0	2
Total		14 935	3 568	34 189	12 029	1 656	3 279	1 260

% de l'international dans le chiffre d'affaires:		Nombre moyen de licences	Effectif moyen
C. A. International / C. d'aff. total	C. A. International z.l. / C. d'aff. zone longue		
43 %	44 %	0,0	2,0
14 %	15 %	0,8	2,1
9 %	10 %	1,8	4,0
5 %	5 %	3,3	4,8
26 %	26 %	0,5	2,3
6 %		0,0	2,1
5 %		0,8	2,6
5 %		1,9	4,8
0 %		5,0	6,0
6 %		0,1	2,2
9 %		0,0	3,5
3 %		0,4	4,4
0 %		3,0	6,0
5 %		0,2	4,0
4 %		0,0	2,0
4 %		0,8	2,9
0 %		2,0	3,7
0 %		3,5	3,0
4 %		0,1	2,1
6 %		0,0	4,8
14 %		0,2	2,3

Population QS & QG

Ventilation selon le nombre de licences 91 par entreprise

	nb de lic. /entreprise	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	Effectif total	MF (millions de F)			
					Chiffre d'affaires total	International	Chiffre d'aff. zone longue	International
Zone longue								
OS (- de 10 sal.)	0	2 710	0	5 510	2 222	956	1 200	960
	0	1 028	0	11 043	5 725	1 996	2 880	1764
OS (- de 10 sal.)	- de 5 lic	2 080	2 610	5 690	2 492	272	2 006	271
	- de 5	2 476	5 894	29 775	12 999	2 537	8 225	2285
	+5 à 10lic	433	3 028	13 641	6 224	1 089	3 503	932
	+10 à 50	203	3 877	18 770	8 606	1 555	4 689	1302
	+de 51 lic	12	1 374	8 015	3 962	853	1 546	734
tes entreprises z. l.		8 622	16 753	92 444	42 229	9 258	24 049	6248
Zone courte								
OS (- de 10 sal.)	0	8 330	0	17 470	5 600	350	30	10
	0	2 963	0	33 721	12 774	668	208	113
OS (- de 10 sal.)	- de 5 lic	800	790	2 330	874	40	27	13
	- de 5	1 562	2 417	25 021	9 880	870	724	189
	6 à 10lic	65	448	4 204	2 050	134	239	53
	11 à 50lic	27	482	4 340	1 678	186	239	72
tes entreprises z. c.		13 747	4 137	87 086	32 835	2 258	1 467	450
Déménagement								
OS (- de 5 sal.)	0	192	0	681	120	10	0	1
	0	75	0	764	225	20	3	0
OS (- de 5 sal.)	- de 5 lic	201	96	885	200	6	3	0
	- de 5 lic	351	374	5 755	1 574	257	38	6
	6 à 10lic	4	25	483	176	55	3	0
tes entreprises		823	495	8 568	2 294	348	47	8
Location de véhicules industriels								
OS (- de 5 sal.)	0	474	0	942	363	16	4	2
	0	229	0	8 362	3 509	55	23	6
OS (- de 5 sal.)	- de 5 lic	57	72	171	60	2	9	1
	- de 6	120	232	3 634	1 360	105	83	22
	6 à 10lic	17	133	2 021	833	38	81	15
	11 à 50lic	9	207	1 042	506	48	103	29
tes entreprises loc.		906	644	16 172	6 631	264	303	75
Auxiliaires transp. terrestres								
	0	321	0	15 020	13 784	5 328	95	111
	- de 6	124	236	10 485	6 873	1 755	122	86
	6 à 10lic	26	195	5 712	4 852	822	113	140
	11 à 50lic	31	602	11 023	6 006	1 336	302	19
	+de 51 lic	5	340	9 845	4 456	966	433	69
tes entreprises aux. terr.		607	1 373	52 085	35 971	10 207	1 065	405
Auxiliaires transp. maritimes								
	0	83	0	6 423	5 556	4 456	2	2
	- de 6	12	16	3 121	3 550	3 168	1	4
	6 à 10lic	1	6	282	104	96	1	6
tes entreprises aux. mar.		96	22	9 826	9 250	7 720	4	12
Auxiliaires transp. aériens								
	0	22	0	1 230	588	386	0	0
	- de 6	3	5	102	110	70	8	5
	6 à 10lic	1	7	496	995	569	46	0
tes entreprises aux. aér.		26	12	1 828	1 693	1 025	54	5
Transp. urbain de voyageurs								
	0	14	0	3 470	785	3	0	0
	- de 6	1	1	89	19	0	0	0
tes entreprises t. u. v.		15	1	3 559	804	3	0	0
Transp. routier de voyageurs								
OS (- de 5 sal.)	0	111	0	510	99	6	0	2
	0	245	0	13 058	3 183	124	6	1
	- de 5	35	61	1 853	460	11	18	4
	de 5 à 10	3	23	1 600	285	210	0	31
	de 10 à 50	2	26	477	202	8	60	8
tes entreprises t. r. v.		396	110	17 498	4 229	359	84	46
Taxis	0	2	0	36	19	0	0	0
Transports fluviaux	0	1	0	8	23	9	0	0
	de 10 à 50	1	40	1 099	787	543	29	56
Transports maritimes	0	6	0	9 308	8 733	8 721	0	0
Transports aériens	0	1	0	29 302	30 286	28 734	0	0
Total population QG & QS								
	0	16 807	0	156 858	93 593	51 839	4 451	2 971
	- de 5	7 802	12 774	88 911	40 470	9 093	11 283	2 866
	+5 à 10lic	550	3 885	28 439	15 519	3 013	3 686	1 177
	+10 à 50	273	5 234	36 751	17 784	3 685	5 423	1 487
	+de 51 lic	17	1 714	17 860	8 418	1 819	1 979	803
tes entreprises QS & QG		25 449	23 587	328 819	175 784	69 446	27 101	9 304

Population QS & QG

Ventilation selon le nombre de licences 01 par entreprise

	nb de lic. /entreprise	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	Effectif total	MF (millions de F)			
					Chiffre d'affaires total	Chiffre d'aff. zone longue	Chiffre d'aff. zone longue	Chiffre d'aff. zone longue
					total	International	Intérieur	International
Zone longue								
tes entreprises z. l.		8 922	16 753	92 444	42 229	9 258	24 049	8248
dont sans licence		3 738	0	16 553	7 947	2 952	4 080	2 724
dont avec licences		5 184	16 753	75 891	34 283	6 305	19 969	5 524
Zone courte								
tes entreprises z. c.		13 747	4 137	87 086	32 835	2 258	1 467	450
dont sans licence		11 293	0	51 191	18 374	1 018	238	123
dont avec licences		2 454	4 137	35 895	14 461	1 239	1 229	327
Déménagement								
tes entreprises		823	495	8 568	2 294	348	47	8
dont sans licence		267	0	1 445	345	30	3	1
dont avec licences		556	495	7 123	1 949	318	44	7
Location de véhicules industriels								
tes entreprises loc.		908	644	16 172	6 831	264	303	75
dont sans licence		703	0	9 304	3 872	71	27	8
dont avec licences		203	644	6 868	2 759	193	276	67
Auxiliaires transp. terrestres								
tes entreprises aux. terr.		507	1 373	52 085	35 971	10 207	1 085	405
dont sans licence		321	0	15 020	13 784	5 328	95	111
dont avec licences		186	1 373	37 065	22 187	4 879	970	294
Auxiliaires transp. maritimes								
tes entreprises aux. mar.		96	22	9 826	9 250	7 720	4	12
dont sans licence		83	0	6 423	5 556	4 456	2	2
dont avec licences		13	22	3 403	3 694	3 264	2	10
Auxiliaires transp. aériens								
tes entreprises aux. aér.		26	12	1 828	1 693	1 025	54	5
dont sans licence		22	0	1 250	588	386	0	0
dont avec licences		4	12	598	1 105	639	54	5
Transp. urbain de voyageurs								
0		14	0	3 470	785	3	0	0
- de 6		1	1	89	19	0	0	0
tes entreprises t. u. v.		15	1	3 559	804	3	0	0
Transp. routier de voyageurs								
tes entreprises t. r. v.		396	110	17 498	4 229	359	64	46
dont sans licence		356	0	13 568	3 282	130	6	3
dont avec licences		40	110	3 930	947	229	78	43
Taxis		0	2	36	19	0	0	0
Transports fluviaux		0	1	8	23	9	0	0
de 10 à 50		1	40	1 099	787	543	29	56
Transports maritimes		0	6	9 308	8 733	8 721	0	0
Transports aériens		0	1	29 302	30 286	28 734	0	0
Total population QG & QS								
entrepr. sans licence	0	16 807	0	156 858	83 583	51 839	4 451	2 971
entrepr. avec licences		8 642	23 587	171 961	82 191	17 609	22 650	6 333
tes entreprises QS & QG		25 449	23 587	328 819	175 784	69 448	27 101	9 304

Population QS

	nb de lic. /entreprise	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	Effectif total	MF			
					Chiffre d'affaires total	Chiffre d'aff. zone longue	Chiffre d'aff. zone longue	Chiffre d'aff. zone longue
					total	International	Intérieur	International
Zone longue								
0		2 710	0	5 510	2 222	956	1 200	960
- de 5 lic		2 060	2 610	5 690	2 492	272	2 006	271
total		4 770	2 610	11 200	4 714	1 228	3 206	1 231
Zone courte								
0		8 330	0	17 470	5 600	350	30	10
- de 5 lic		800	790	2 330	874	40	27	13
total		9 130	790	19 800	6 474	390	57	23
Déménagement								
0		182	0	681	120	10	0	1
- de 5 lic		201	96	885	200	6	3	0
total		383	96	1 566	320	16	3	1
Location de véhicules								
0		474	0	942	383	18	4	2
- de 5 lic		57	72	171	60	2	9	1
total		531	72	1 113	423	18	13	4
Transport routier de voyageurs								
0		111	0	510	99	6	0	2
- de 5		11 817	0	25 113	8 404	1 338	1 234	975
- de 5		3 118	3 568	9 076	3 625	320	2 044	285
Total pop. QS		14 935	3 568	34 189	12 029	1 658	3 279	1 260

Population QG

Ventilation selon le nombre de licences 01 par entreprise
Ventilation selon le nombre de licences 01 par entreprise

	nb de lic. /entreprise	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	Effectif total	Ch. d'aff. total	Nb moyen licences	Effectif moyen	% de C. A. international
Zone longue	0	1 028	0	11 043	5 725	0,0	10,7	35%
- de 5	2 476	5 864	29 775	12 999	2,4	12,0	20%	
+5 à 10 lic	433	3 028	13 641	6 224	7,0	31,5	17%	
+10 à 50	203	3 877	18 770	8 606	19,1	92,5	18%	
+de 51 lic	12	1 374	8 015	3 962	114,5	667,9	22%	
tes entreprises z. l.		4 152	14 143	81 244	37 515	3,4	19,6	21%
Zone courte	0	2 963	0	33 721	12 774	0,0	11,4	5%
- de 5	1 562	2 417	25 021	9 860	1,5	16,0	9%	
6 à 10 lic	65	448	4 204	2 050	6,9	64,7	7%	
11 à 50 lic	27	482	4 340	1 678	17,9	160,7	12%	
tes entreprises z. c.		4 617	3 347	67 286	26 362	0,7	14,6	7%
Déménagement	0	75	0	764	225	0,0	10,2	9%
- de 6	351	374	5 755	1 574	1,1	16,4	16%	
6 à 10 lic	4	25	483	176	6,3	120,8	31%	
tes entreprises		430	399	7 002	1 974	0,9	16,3	17%
Location de véhicules industriels	0	229	0	8 362	3 509	0,0	36,5	2%
- de 6	120	232	3 634	1 360	1,9	30,3	8%	
6 à 10 lic	17	133	2 021	833	7,8	118,9	5%	
11 à 50 lic	9	207	1 042	506	23,0	115,8	9%	
tes entreprises loc.		375	572	15 059	6 208	1,5	40,2	4%
Auxiliaires transp. terrestres	0	321	0	15 020	13 784	0,0	46,8	39%
- de 6	124	236	10 485	6 873	1,9	84,6	26%	
6 à 10 lic	26	195	5 712	4 852	7,5	219,7	17%	
11 à 50 lic	31	602	11 023	6 006	19,4	355,6	22%	
+de 51 lic	5	340	9 845	4 456	68,0	1969,0	22%	
tes entreprises aux. terr.		507	1 373	52 085	35 971	2,7	102,7	28%
Auxiliaires transp. maritimes	0	83	0	6 423	5 556	0,0	77,4	80%
- de 6	12	16	3 121	3 590	1,3	260,1	88%	
6 à 10 lic	1	6	282	104	6,0	282,0	92%	
tes entreprises aux. mar.		96	22	9 826	9 250	0,2	102,4	83%
Auxiliaires transp. aériens	0	22	0	1 230	588	0,0	55,9	66%
- de 6	3	5	102	110	1,7	34,0	64%	
6 à 10 lic	1	7	496	995	7,0	496,0	57%	
tes entreprises aux. aér.		26	12	1 828	1 693	0,5	70,3	61%
Transp. urbain de voyageurs	0	14	0	3 470	785	0,0	247,9	0%
- de 6	1	1	89	19	1,0	89,0	0%	
tes entreprises t. u. v.		15	1	3 559	804	0,1	237,3	0%
Transp. routier de voyageurs	0	245	0	13 058	3 183	0,0	53,3	4%
- de 5	35	61	1 853	460	1,7	52,9	2%	
de 5 à 10	3	23	1 600	285	7,7	533,3	74%	
de 10 à 50	2	26	477	202	13,0	238,5	4%	
tes entreprises t. r. v.		285	110	16 988	4 130	0,4	59,6	9%
Taxis	0	2	0	36	19	0,0	18,0	0%
Transports fluviaux	0	1	0	8	23	0,0	8,0	39%
de 10 à 50	1	40	1 099	787	40,0	1099,0	69%	
Transports maritimes	0	6	0	9 308	8 733	0,0	1551,3	100%
Transports aériens	0	1	0	29 302	30 286	0,0	29302	95%
Total population QG	0	4 990	0	131 745	85 189	0,0	26,4	59%
- de 5	4 684	9 206	79 835	36 845	2,0	17,0	24%	
+5 à 10 lic	550	3 865	28 439	15 519	7,0	51,7	19%	
+10 à 50	273	5 234	36 751	17 784	19,2	134,6	21%	
+de 51 lic	17	1 714	17 860	8 418	100,8	1050,6	22%	
tes entreprises		10 514	20 019	294 630	163 755	1,9	28,0	41%
		10 514	20 019	294 630	163 755	1,9	28,0	41%

Echantillon QG TRM

T3 pat man / tranche sal.
VENTILATION SELON LE NOMBRE DE LICENCES 01

MF (millions de F)

	nb de lic. /entreprise	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	Effectif total	Chiffre d'affaires total		Sous- traitance	Chiffre d'aff. zone longue	
					total	internatinal		intérieur	internatinal
TRM 6911									
0-9 salariés	0	85	0	586	309,4	101,8	21,6	174,4	96,2
10-49 salariés	0	169	0	3522	1815,1	765,3	376,8	800,5	689,7
50 et plus	0	9	0	1661	815,6	213,5	262,8	335,8	111,8
tot		263	0	5769	2940,1	1080,6	661,1	1310,7	897,7
- de 5									
0-9 salariés		185	414	1464	663,3	123,1	34,46	461,57	109,6
10-49 salariés		593	1629	12206	5269,7	1103,3	416,69	3014,3	1008,4
50 et plus		33	95	2929	1096,7	202,4	176,8	595,1	180,6
tot		811	2138	16599	7029,7	1428,8	627,95	4070,97	1298,6
+5 à 10 lic									
0-9 salariés		11	67	105	52,1	3,1	4,1	43,3	3,1
10-49 salariés		280	2029	7510	3500,2	528,9	285,6	2238,9	475,9
50 et plus		43	329	5081	2203,1	528,7	390,4	831,3	424,9
tot		334	2425	12696	5755,4	1060,7	680,1	3113,5	903,9
+10 à 50									
0-9 salariés		1	13	1	3,142	0	0	0,23	0,0
10-49 salariés		73	1072	2656	1553,4	246,6	310	998,5	236,6
50 et plus		120	2675	16104	7021	1308,3	1338,9	3688,5	1065,8
tot		194	3760	18761	8577,542	1554,9	1648,9	4687,23	1302,4
+de 51 lic									
10-49 salariés		1	170	479	279,7	21,6	2,05	193,05	21,6
50 et plus		11	1204	7536	3681,8	831,3	654,3	1352,5	712,1
tot		12	1374	8015	3961,5	852,9	656,35	1545,55	733,7
TRM 6912									
0-9 salariés	0	238	0	1761	724,68	43,51	82,4	8,51	6,5
10-49 salariés	0	544	0	11536	3996,4	164,4	450,7	72,4	28,0
50 et plus	0	39	0	4575	1530,6	68,9	195,8	50,7	19,6
tot		821	0	17872	6251,68	276,81	728,9	131,61	54,1
- de 5									
0-9 salariés		107	143	855	356,18	30,1	14,3	28,5	8,2
10-49 salariés		423	802	9697	3702,7	447,1	364,9	316,1	81,6
50 et plus		69	185	6774	2595,5	122	551	123	25,3
tot		599	1130	17326	6654,38	599,2	930,2	467,6	115,1
+5 à 10 lic									
0-9 salariés		1	6	9	7,2	0,0	2,6	1,1	0,0
10-49 salariés		37	265	1097	474,0	31,9	20,4	117,1	23,7
50 et plus		18	123	3017	1503,7	101,6	492,1	110,2	29,1
tot		56	394	4123	1984,9	133,5	515,1	228,4	52,8
+10 à 50									
10-49 salariés		5	65	206	108	11,8	15,8	5,8	0,3
50 et plus		22	417	4134	1569,6	183,7	305,4	233	72,1
tot		27	482	4340	1677,6	195,5	321,2	238,8	72,4
dém 6924									
0-9 salariés	0	50	0	359	111,59	13,74	20,2	0,92	0,2
10-49 salariés	0	25	0	405	113,4	6	8,2	1,6	0,0
tot		75	0	764	224,99	19,74	28,4	2,52	0,2
- de 5									
0-9 salariés		139	102	1176	291,3	11,5	14,17	5,8	0,3
10-49 salariés		205	247	4000	1062	128,3	70,9	32,1	5,8
50 et plus		7	25	579	220,2	117,6	42,1	0	0,0
tot		351	374	5755	1573,5	257,4	127,17	37,9	6,1
+5 à 10 lic									
50 et plus		4	25	483	176	54,85	48,9	3,4	0,3
loc 6925									
0-9 salariés	0	90	0	589	411,97	14,17	28,77	0,1	1,3
10-49 salariés	0	109	0	2371	1033,5	25,7	55,8	10,7	1,6
50 et plus	0	30	0	5402	2063,6	14,7	37	12,2	3,0
tot		229	0	8362	3509,07	54,57	121,57	23	5,9
- de 5									
0-9 salariés		23	31	188	83,88	3,49	1,63	5,42	1,8
10-49 salariés		78	158	1801	680,4	36	23,1	60,5	15,5
50 et plus		19	43	1645	595,49	65,45	49,5	16,7	4,6
tot		120	232	3634	1359,77	104,94	74,23	82,62	21,9
+5 à 10 lic									
10-49 salariés		11	84	440	217,4	23,8	22,6	25,1	3,6
50 et plus		6	49	1581	615,8	14,3	5	55,8	11,0
tot		17	133	2021	833,2	38,1	27,6	80,9	14,6
+10 à 50									
10-49 salariés		3	34	120	56,4	10,4	1,1	10,1	1,3
50 et plus		6	173	922	449,5	37,5	81,3	93,3	28,0
tot		9	207	1042	505,9	47,9	82,4	103,4	29,3
tot TRM ZL		1614	9697	61840	28264	5978	4274	14728	5136
tot TRM ZC		1503	2006	43661	16569	1205	2495	1066	294
tot déménagement		430	399	7002	1974	332	204	44	7
tot location de véh. ind.		375	572	15059	6208	246	306	290	72

Ventilation selon le nombre de licences 01 par entreprise

Population QG TRM

	nb de lic. /entreprise	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	Effectif total	Chiffre d'affaires total		Sous- traitance	MF (millions de F)	
					total	international		Chiffre d'aff. zone longue	international
TRM 6911									
10 0-9 salariés	0	850	0	5860	3093,8	1017,6	215,6	1743,9	962,3
10-49 salariés	0	169	0	3522	1815,1	765,3	376,8	800,5	689,7
50 et plus	0	9	0	1661	815,6	213,5	262,8	335,8	111,8
tot		1028	0	11043	5724,5	1996,4	855,1	2880,2	1763,8
0-9 salariés	- de 5	1850	4140	14640	6633	1231	344,6	4615,7	1096,0
10-49 salariés		593	1629	12206	5269,7	1103,3	416,69	3014,3	1008,4
50 et plus		33	95	2929	1096,7	202,4	176,8	595,1	180,6
tot		2476	5864	29775	12999,4	2536,7	938,09	8225,1	2285,0
0-9 salariés	+5 à 10lic	110	670	1050	520,8	31,4	41	432,8	31,4
10-49 salariés		280	2029	7510	3500,2	528,9	285,6	2238,9	475,9
50 et plus		43	329	5081	2203,1	528,7	390,4	831,3	424,9
tot		433	3028	13641	6224,1	1089,0	717,0	3503,0	932,2
0-9 salariés	+10 à 50	10	130	10	31,42	0	0	2,3	0,0
10-49 salariés		73	1072	2656	1553,4	246,6	310	998,5	236,6
50 et plus		120	2675	16104	7021	1308,3	1338,9	3688,5	1065,8
tot		203	3877	18770	8605,82	1554,9	1648,9	4689,3	1302,4
10-49 salariés	+de 51 lic	1	170	479	279,7	21,6	2,05	193,05	21,6
50 et plus		11	1204	7536	3681,8	831,3	654,3	1352,5	712,1
tot		12	1374	8015	3961,5	852,9	656,35	1545,55	733,7
TRM 6912									
0-9 salariés	0	2380	0	17610	7246,8	435,1	824	85,1	64,9
10-49 salariés	0	544	0	11536	3996,4	164,4	450,7	72,4	28,0
50 et plus	0	39	0	4575	1530,6	68,9	195,8	50,7	19,6
tot		2963	0	33721	12773,8	668,4	1470,5	208,2	112,5
0-9 salariés	- de 5	1070	1430	8550	3561,8	301	143	285	82,0
10-49 salariés		423	802	9697	3702,7	447,1	364,9	316,1	81,6
50 et plus		69	185	6774	2595,5	122	551	123	25,3
tot		1562	2417	25021	9860	870,1	1058,9	724,1	188,9
0-9 salariés	+5 à 10lic	10	60	90	72,48	0,2	26,2	11,47	0,0
10-49 salariés		37	265	1097	474,0	31,9	20,4	117,1	23,7
50 et plus		18	123	3017	1503,7	101,6	492,1	110,2	29,1
tot		65	448	4204	2050,2	133,7	538,7	238,8	52,8
10-49 salariés	+10 à 50	5	65	206	108	11,8	15,8	5,8	0,3
50 et plus		22	417	4134	1569,6	183,7	305,4	233	72,1
tot		27	482	4340	1677,6	195,5	321,2	238,8	72,4
dém 6924									
0-9 salariés	0	50	0	359	111,59	13,74	20,2	0,92	0,2
10-49 salariés	0	25	0	405	113,4	6	8,2	1,6	0,0
tot		75	0	764	224,99	19,74	28,4	2,52	0,2
0-9 salariés	- de 5	139	102	1176	291,3	11,5	14,17	5,8	0,3
10-49 salariés		205	247	4000	1062	128,3	70,9	32,1	5,8
50 et plus		7	25	579	220,2	117,6	42,1	0	0,0
tot		351	374	5755	1573,5	257,4	127,17	37,9	6,1
50 et plus	+5 à 10lic	4	25	483	176	54,85	48,9	3,4	0,3
loc 6925									
0-9 salariés	0	90	0	589	411,97	14,17	28,77	0,1	1,3
10-49 salariés	0	109	0	2371	1033,5	25,7	55,8	10,7	1,6
50 et plus	0	30	0	5402	2063,6	14,7	37	12,2	3,0
tot		229	0	8362	3509,07	54,57	121,57	23	5,9
0-9 salariés	- de 5	23	31	188	83,88	3,49	1,63	5,42	1,8
10-49 salariés		78	158	1801	680,4	36	23,1	60,5	15,5
50 et plus		19	43	1645	595,49	65,45	49,5	16,7	4,6
tot		120	232	3634	1359,77	104,94	74,23	82,62	21,9
10-49 salariés	+5 à 10lic	11	84	440	217,4	23,8	22,6	25,1	3,6
50 et plus		6	49	1581	615,8	14,3	5	55,8	11,0
tot		17	133	2021	833,2	38,1	27,6	80,9	14,6
10-49 salariés	+10 à 50	3	34	120	56,4	10,4	1,1	10,1	1,3
50 et plus		6	173	922	449,5	37,5	81,3	93,3	28,0
tot		9	207	1042	505,9	47,9	82,4	103,4	29,3
tot TRM ZL		4152	14143	81244	37515	8030	4815	20843	7017
tot TRM ZC		4617	3347	67286	26362	1868	3389	1410	427
tot déménagement		430	399	7002	1974	332	204	44	7
tot location de véh. ind.		375	572	15059	6208	246	306	290	72

tableau T5

Ratios financiers des entreprises selon le nombre de licences détenues
(entreprises individuelles exclues)

	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	%			milliers de F	
			PBCAI / VABCF	EBE / VABCF	Investisse- -ment /VABCF	CA net de s-traitance par personne occupée	EBE /
Zone longue:							
Entreprises sans licence							
total	195	0	0,11	0,16	0,18	396	26
dont 0-9 salariés	53	0	0,14	0,20	0,20	523	35
10-49 salariés	133	0	0,11	0,17	0,21	418	27
50 et plus	9	0	0,11	0,12	0,14	333	21
Entreprises ayant moins de 5 licences							
total	653	1 744	0,15	0,21	0,18	385	34
dont 0-9 salariés	124	269	0,13	0,21	0,18	434	35
10-49 salariés	496	1 380	0,16	0,22	0,19	400	36
50 et plus	33	95	0,13	0,19	0,16	314	30
Entreprises ayant de plus de 5 à 10 licences							
total	2 97	2 166	0,19	0,24	0,20	398	42
dont 0-9 salariés	7	43	0,18	0,22	0,24	457	40
10-49 salariés	248	1 802	0,20	0,26	0,23	429	47
50 et plus	42	321	0,18	0,22	0,17	354	35
Entreprises ayant de plus de 10 à 50 licences							
total	1 84	3 596	0,19	0,24	0,23	371	40
dont 0-9 salariés	1	13	0,41	0,64	0,60	3 142	1 437
10-49 salariés	68	1 009	0,25	0,30	0,24	476	60
50 et plus	115	2 574	0,18	0,22	0,23	353	37
Entreprises ayant plus de 50 licences							
total	11	1 320	0,13	0,23	0,17	416	44
10-49 salariés	1	170	0,01	0,95	0,00	580	163
50 et plus	10	1 151	0,14	0,19	0,18	405	36
Zone courte:							
Entreprises sans licence							
total	645	0	0,15	0,18	0,13	309	28
dont 0-9 salariés	162	0	0,13	0,17	0,11	381	29
10-49 salariés	445	0	0,16	0,20	0,15	307	30
50 et plus	38	0	0,11	0,13	0,11	293	22
Entreprises ayant moins de 5 licences							
total	478	938	0,16	0,19	0,14	326	32
dont 0-9 salariés	58	72	0,16	0,20	0,16	408	33
10-49 salariés	353	689	0,17	0,21	0,17	340	35
50 et plus	67	177	0,14	0,17	0,11	304	27
Entreprises ayant de plus de 5 à 10 licences							
total	52	361	0,26	0,10	0,32	354	16
dont 0-9 salariés	1	6	0,13	0,06	0,08	514	12
10-49 salariés	33	232	0,19	0,24	0,16	412	43
50 et plus	18	123	0,29	0,05	0,38	335	7
Entreprises ayant de plus de 10 à 50 licences							
total	27	482	0,20	0,24	0,16	313	38
10-49 salariés	5	65	0,11	0,20	0,22	448	33
50 et plus	22	417	0,21	0,24	0,15	306	38

tableau T5

	Nombre d' entreprises	Nombre de licences	PBCAI / VABCF	EBE / VABCF	Investisse- -ment /VABCF	CA net de s-traitance par personne occupée	EBE /
Déménagement							
Entreprises sans licence total	53	0	0,05	0,08	0,07	277	11
Entreprises ayant moins de 5 licences total	263	309	0,11	0,14	0,09	256	21
dont 0-9 salariés	85	65	0,22	0,24	0,06	248	36
10-49 salariés	171	220	0,08	0,11	0,09	250	15
50 et plus	7	25	0,17	0,20	0,11	308	32
Entreprises ayant de plus de 5 à 10 licences total (50 et plus)	4	25	0,10	0,15	0,07	263	25
Location de véhicules Industriels							
Entreprises sans licence total	1 94	0	0,34	0,43	0,42	413	99
dont 0-9 salariés	67	0	0,60	0,71	0,45	760	335
10-49 salariés	99	0	0,30	0,41	0,44	421	93
50 et plus	28	0	0,31	0,38	0,41	380	81
Entreprises ayant moins de 5 licences total	9 8	201	0,18	0,22	0,25	352	38
dont 0-9 salariés	15	21	0,19	0,23	0,20	462	41
10-49 salariés	64	137	0,20	0,24	0,23	366	41
50 et plus	19	43	0,16	0,20	0,27	332	34
Entreprises ayant de plus de 5 à 10 licences total	1 6	124	0,26	0,30	0,23	397	66
10-49 salariés	10	75	0,21	0,29	0,28	439	58
50 et plus	6	49	0,28	0,30	0,22	386	68
Entreprises ayant de plus de 10 à 50 licences total	9	207	0,29	0,30	0,31	407	62
Auxiliaires des transports terrestres							
Entreprises sans licence total	2 96	0	0,27	0,27	0,07	456	55
dont 0-9 salariés	108	0	0,18	0,20	0,13	618	39
10-49 salariés	156	0	0,17	0,18	0,07	353	33
50 et plus	32	0	0,31	0,31	0,07	487	65
Entreprises ayant moins de 5 licences total	1 20	226	0,15	0,16	0,15	319	26
dont 0-9 salariés	15	27	0,15	0,20	0,18	393	34
10-49 salariés	48	71	0,26	0,29	0,13	398	55
50 et plus	57	128	0,13	0,13	0,15	306	21
Entreprises ayant de plus de 5 à 10 licences total	2 6	195	0,69	0,68	0,05	557	288
10-49 salariés	7	49	0,22	0,23	0,23	378	40
50 et plus	19	146	0,69	0,69	0,05	566	301
Entreprises ayant de plus de 10 à 50 licences total	3 1	602	0,11	0,14	0,08	268	21
dont 0-9 salariés	1	35	0,01	0,15	0,00	437	19
10-49 salariés	5	85	0,23	0,23	0,16	641	42
50 et plus	25	505	0,11	0,13	0,07	264	21
Entreprises ayant plus de 50 licences total	5	340	0,09	0,11	0,06	256	17

Recettes Intérieures et Internationales des entreprises de zone longue et % de l'international selon la classe de salariés

en milliers de F et %

	Classes de salariés							Ensemble
	0 à 5 salariés	6 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 99 salariés	100 à 199 sal.	200 et plus	
Nombre d'entreprises	5830	1029	849	735	152	62	35	8 692
Chiffre d'affaires total:								42 008 897
Intérieur	4 190 049	2 817 832	4 506 109	8 506 301	3 963 982	2 922 102	5 988 997	32 895 373
International	1 486 735	818 698	1 179 475	2 287 066	1 135 701	929 769	1 274 082	9 111 525
% Internat.	26,2%	22,5%	20,7%	21,2%	22,3%	24,1%	17,5%	21,7%
Recettes de zone longue:								
Intérieur	3 885 527	2 403 269	3 539 547	6 226 997	2 725 846	1 811 565	3 104 361	23 697 111
International	1 484 099	786 420	1 115 536	2 083 845	960 595	685 335	1 084 830	8 200 659
% Internat.	27,6%	24,7%	24,0%	25,1%	26,1%	27,4%	25,9%	25,7%
Répartition du chiffre d'affaires international par classes d'entreprises								
/ chiffre d'affaires total								
Intérieur	12,7%	6,6%	13,7%	25,9%	12,1%	8,9%	18,2%	100,0%
International	16,3%	9,0%	12,9%	25,1%	12,5%	10,2%	14,0%	100,0%
/ recettes de zone longue								
Intérieur	16,4%	10,1%	14,9%	28,3%	11,5%	7,6%	13,1%	100,0%
International	18,1%	9,6%	13,6%	25,4%	11,7%	8,4%	13,2%	100,0%
Sous-traitance:								
							pour les + de 5 sal.	
en milliers de F		212 343	493 304	1 272 299	821 432	762 286	1 382 398	4 944 062
% du CA tot.		5,8%	8,7%	11,8%	16,1%	19,8%	19,0%	11,8%

Détail pour les entreprises de 0 à 5 salariés:

	Classes de salariés			
	0 salarié	1 salarié	2 salariés	3 à 5 salariés
Nb d'entreprises	2 602	1 232	702	1 294
Chiffre d'affaires total:				
Intérieur	893 343	743 923	555 957	1 998 827
International	423 294	225 888	196 236	841 317
% Internat.	32,1%	23,3%	26,1%	24,3%
Recettes de zone longue:				
Intérieur	863 621	712 203	491 073	1 818 630
International	423 294	224 914	196 236	639 656
% Internat.	32,9%	24,0%	28,6%	26,0%

	Classes de salariés			
	0 salarié	1 salarié	2 salariés	3 à 5 salariés
Nb d'entreprises	2 602	1 232	702	1 294

Répartition du chiffre d'affaires international par classes d'entreprises:

/ chiffre d'affaires total				
Intérieur	2,7%	2,3%	1,7%	6,1%
International	4,8%	2,5%	2,2%	7,0%
/ recettes de zone longue				
Intérieur	3,6%	3,0%	2,1%	7,7%
International	5,2%	2,7%	2,4%	7,8%

Chapitre 5 (suite)

L'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport
Le rapprochement des fichiers EAE-Geaulit

3 Les recettes par licence

Le ratio considéré vise à prendre en compte les recettes "intérieures" de zone longue par licence. Or, la ventilation des recettes par activité, y compris pour l'activité zone longue, ne semble pas toujours très précise dans les réponses au questionnaire de l'EAE. Par ailleurs, plusieurs facteurs faussent certains calculs:

- le fichier EAE-Geaulit prend en compte des licences de transport de 1986 qui n'existaient pas en 1985, alors que les recettes sont bien celles de l'EAE 1985;
- une partie des recettes est réalisée en sous-traitance;
- une autre partie peut être couverte par des ATIE.

Pour les petites entreprises, ce ratio vaut :
769 000 Francs en zone longue, 266 000 Francs en zone courte, 549 000 Francs chez les déménageurs et 365 000 Francs chez les loueurs.

C'est chez les entreprises de plus de 5 salariés (QG) que ce ratio prend des valeurs non significatives (1), par exemple 1 367 000 Francs par licence en zone longue.

Plusieurs cas sont distingués :

- 364 entreprises de zone courte détenant 727 licences ne déclarent aucune recette de zone longue; leurs "recettes totales" par licence s'élèvent à 6,5 millions de Francs.

- 105 auxiliaires de transport terrestre ne déclarent aucune recette de zone longue, alors qu'ils détiennent 521 licences.

- Parmi les 400 entreprises de zone longue qui déclarent tout leur chiffre d'affaires en zone longue, les recettes par licence dépassent le millions de Francs pour 327 d'entr'elles.

(1) Certains experts de l'OEST estiment que ce ratio est significatif et que de fortes valeurs s'expliquent comme indiqué précédemment au chapitre 4 page 53.

QG TS4

Ratio par licence pour les entreprises ayant des licences et répondant à un QG

Ratios par licence en milliers de F

	nombre d'entreprises	nombre de licences	/ CA total	/ CA net de s-traitance	/ CA inter-national	/ CA zone longue	
						Intérieur	international
Zone longue	1 351	9 695	2 378	2 013	470	1 367	426
Zone courte	682	2 006	4 835	3 695	445	459	116
Transp. urbains de voyageurs	1	1				0	0
Transp. routier de voyageurs	40	111				703	388
Déménagement	355	398				104	16
Location de véhicules industriels	146	572				444	104
Transports fluviaux	1	40				731	1 412
Auxiliaires transp. maritimes	13	22				78	480
Auxiliaires transp. aériens	4	12				4 703	434
Auxiliaires transp. terrestres	186	1 372				532	180
TOTAL	2 779	14 228				1 080	337

Ratios par licence en milliers de F

	nombre d'entreprises	nombre de licences	/ CA total	/ CA net de s-traitance	/ CA inter-national	/ CA zone longue	
						Intérieur	international

RATIOS / LICENCES SELON LA CLASSE DE SALAIRES

Entreprises de zone longue ayant des licences:

Entreprises de zone longue ayant des licences telles que CA ZL < CA total

0-5 Salariés	10	55	391	383	21	223	21
6-9 Salariés	83	238	1 410	1 321	247	858	193
10-49 Salariés	584	3 188	2 229	1 987	357	1 225	313
50-99 Salariés	93	1 256	2 474	2 075	471	1 254	412
100 et plus	74	2 349	3 618	2 960	645	1 578	515
Total	844	7 086	2 691	2 291	466	1 327	391

Entreprises de zone longue ayant des licences telles que CA zone longue = CA total

0-5 Salariés	20	32	1 183	1 175	149	1 034	149
6-9 Salariés	67	201	1 276	1 209	225	1 047	229
10-49 Salariés	292	1 408	1 899	1 785	406	1 494	406
50-99 Salariés	16	187	2 656	2 349	841	1 815	841
100 et plus	5	121	3 458	2 800	1 202	2 257	1 202
Total	400	1 949	1 993	1 833	474	1 518	474

Entreprises de zone longue ayant des licences telles que le CA zone longue=CA total

CA z.l./licences <=400 000 F

0-9 Salariés	1	2	186	186	0	186	0
Total	1	2	186	186	0	186	0

CA Zone longue/licences >=400 000 & <= 800 000 F

0-9 Salariés	16	72	665	659	53	611	53
10-99 Salariés	8	68	662	657	29	634	29
Total	24	140	663	658	42	622	42

CA Zone longue/licences >=800 000 & <= 1000 000 F

0-9 Salariés	17	62	912	885	61	850	61
10-99 Salariés	31	281	893	882	105	787	105
Total	48	343	896	883	96	799	98

CA Zone longue/licences >=1000 000 F

0-9 Salariés	53	97	1 948	1 829	435	1 505	443
10-99	269	1 247	2 307	2 135	559	1 748	559
100 et plus	5	121	3 458	2 800	1 202	2 256	1 202
Total	327	1 465	2 378	2 170	604	1 774	605

T4 QG

Ratios par licence en milliers de F

nombre d'entreprises	nombre de licences	/ CA total	/ CA net de s-traitance	/ CA inter-national	/ CA zone longue Intérieur	international
----------------------	--------------------	------------	-------------------------	---------------------	----------------------------	---------------

Pour les entreprises de zone courte déclarant un CA ZL

Tranches de salariés

0-5 salariés	4	6	2 579	2 554	565	102	49
6-9 salariés	35	58	2 305	2 121	150	498	116
10-49 salariés	221	677	3 071	2 821	318	647	156
50-99 salariés	32	218	3 615	3 160	408	784	238
100&plus	26	321	6 146	4 625	579	878	212
total	318	1 279	3 899	3 299	392	720	182

Pour les entreprises de zone courte, ayant des licences, sans CA ZL

0-9 salariés	71	88	2 350	2 274	170		
10-99 salariés	271	527	5 110	4 344	523		
100&plus	22	112	16 200	11 098	896		
total	364	727	6 480	5 135	5 381		

Auxiliaires des transports terrestres déclarant un CA zone longue

6-9 Salariés	7	15	3 517	1 563	283	528	60
10-49 Salariés	24	119	2 597	1 771	638	478	101
50-99 Salariés	20	100	7 340	3 565	1 773	790	245
100 et plus	30	618	10 208	4 726	2 526	948	340
Total	81	852	8 691	4 122	21 235	857	291

Auxiliaires des transports terrestres, ayant des licences, sans CA zone longue

0-9 Salariés	10	29	1 827	870	82		
10-99 Salariés	57	165	10 749	4 896	1 670		
100 et plus	38	327	23 279	11 055	5 881		
Total	105	521	18 199	8 544	4 228		

... / ...

Pour les entreprises répondant à un QS

Ratios par licence selon l'APE pour les entreprises avec licences:

Ratios par licence en milliers de F

nombre d'entreprises	nombre de licences	/ CA total	/ CA inter-national	/ CA zone longue Intérieur	/ CA zone longue international
----------------------	--------------------	------------	---------------------	----------------------------	--------------------------------

listing du 5 fev 88

QS ayant un chiffre d'affaires zone longue

Zone longue	206	261	956	105	769	103
Zone courte	9	11	1532	126	266	126
Déménagement	4	2	1717	93	549	28
Location véhicule industriels	7	8	1514	60	365	46
Total	226	281	999	105	736	102

QS ayant un chiffre d'affaires zone longue selon que les entreprises ont ou n'ont pas de salarié

Zone longue:						
0 Salarié	74	65	605	44	554	44
Avec salariés	132	196	1071	125	839	123
Total	206	261	956	105	769	104
Zone courte						
Avec Salariés	9	11	1531	126	266	126
Total	9	11	1531	126	266	126
Déménagement						
Avec Salariés	4	2	1717	93	549	28
Total	4	2	1717	93	549	28
Location de véhicules industriels						
0 Salarié	1	1	1119	0	276	0
Avec salariés	6	7	1572	69	278	52
Total	7	8	1514	60	365	46

RATIOS PAR LICENCE SELON L'APE POUR LES ENTREPRISES AVEC LICENCES (QS SCELLES QUE CA ZL < CA TOTAL)

Zone longue	44	53	1269	92	772	84
Zone courte	80	78	1113	54	37	18
déménagement	67	31	2106	72	35	2
Lo.Véhiculs Indus.	19	24	853	26	119	15
Total	210	186	1290	64	256	33

Selon la classe de salariés

Zone longue						
0 Salarié	7	6	687	28	572	28
Avec Salariés	37	47	1337	99	796	90
Total	44	53	1269	92	772	84
Déménagement						
0 Salarié	4	2	1203	321	0	0
Avec salariés	63	30	2152	60	37	2
Total	67	31	2106	73	35	2
Zone courte						
0 Salarié	28	22	590	48	0	0
Avec Salariés	52	57	1311	57	52	74
Total	80	78	1113	54	37	18
Location Véhiculs Industriels						
0 Slarie	7	10	266	15	29	0
Avec Salariés	12	14	1177	33	179	25
Total	19	24	853	26	119	15

74

Troisième partie

Cette troisième partie aborde deux points prévus dans la convention avec la DP:

- que représente la perte de valeur des licences pour les transporteurs? quel éclairage statistique à ce propos dans les données de bilan des "comptes standards"?

- les disparités des fiscalités spécifiques aux transports routiers dans la communauté pourraient-elles susciter l'apparition de pavillons de complaisance?

Le premier de ces points se pose avec une relative urgence et beaucoup plus en termes sociaux que économiques comme nous allons le voir au chapitre 5.

Le second en revanche, et bien qu'il ne se pose qu'à plus long terme, met en cause des enjeux beaucoup plus importants, puisque l'activité internationale des entreprises françaises de transport routier de marchandises représente une part croissante de leur chiffre d'affaires, environ 20% en 1987. Le problème est même plus large dans la mesure où, à partir du 31 décembre 1992, les entreprises de la communauté auront en principe toutes libertés pour installer leur siège, immatriculer leurs véhicules et choisir leur personnel, et surtout pour effectuer du transport international sans avoir besoin d'une autorisation, dans un pays partenaire ou même en faisant du cabotage dans les pays tiers. La France, pays de transit, sera relativement exposée à cette concurrence multiple.

Le chapitre 6 résume brièvement les travaux suivis par l'OEST en 1987 et début 1988 en matière de fiscalité spécifique aux transports.

Chapitre 5

Les licences dans l'actif du bilan des entreprises

1- Le problème posé est le suivant: la distribution déjà en cours des nouvelles autorisations de transport a fait chuter le prix des licences patrimoniales de 200 000F et plus à 80 000F début 1988, le loyer d'une licence se maintenant provisoirement à 35-40 000F; prix et loyer devraient devenir quasiment nuls lorsque les autorisations seront délivrées à la demande. Comment apprécier la perte subie par les transporteurs?

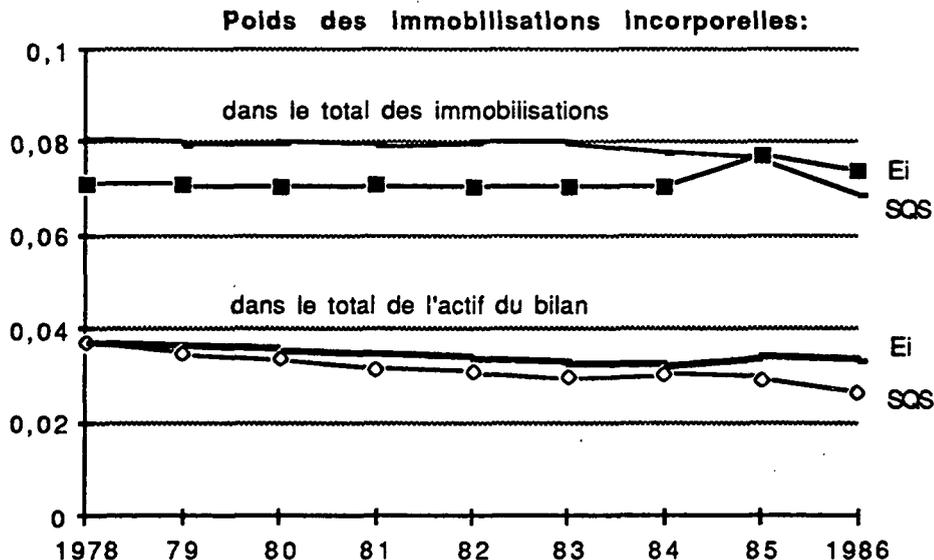
Dans un rapport récent au Ministre des transports, le Conseil National des Transports estime que les revenus apportés par les licences compensent très largement la perte d'actif que vont subir les entreprises. Se pose néanmoins le problème des "cas sociaux" de vieux transporteurs pour lesquels la licence apporte (ou devait apporter) un complément de revenu à (ou lors de) leur retraite.

Seules des données individuelles d'entreprises permettraient d'apprécier combien est variable le poids des licences dans l'actif du bilan d'une entreprises.

2- Avec les comptes standards de l'INSEE, on dispose d'indications statistiques moyennes relatives aux immobilisations incorporelles, qui englobent les licences et d'autres éléments (dont le fonds de commerce ...), pour les entreprises de zone courte et de zone longue.

En 1986 les immobilisations incorporelles représentent 7% des immobilisations totales et 3% du total de l'actif, ces pourcentages étant presque identiques pour les entreprises individuelles ou pour les sociétés (SQS). (cf graphique et tableaux statistiques ci-après).

Toutefois, ces données sont peu significatives car elles décrivent une population d'entreprises dont la plupart d'entre elles n'ont pas de licence, notamment parmi celles de zone courte.



3- Du point de vue social, la question de la perte de valeur patrimoniale des licences concerne les petites entreprises. Or on a vu que dans la population des petites entreprises qui répondent à un questionnaire simplifié (QS) de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE), soit 15000 entreprises, 3100 seulement ont des licences, (3600 licences équivalent classe A). Ces 15000 entreprises emploient 34000 personnes, dont 9000 pour celles qui ont des licences.

Les comptes standard décrivent une population de 20 000 entreprises individuelles employant 40 000 personnes et dont l'actif total est estimé à 8 mdsF en 1986, soit un actif moyen de 400 000F par entreprise individuelle. A partir de ces données on peut faire les hypothèses suivantes de variation de l'actif moyen des entreprises:

- 300 000F pour les entreprises de zone courte (deux fois plus nombreuses qu'en zone longue)
- 600 000F pour les entreprises de zone longue dont 500 000F pour celles sans licence et 700 000F pour les entreprises ayant une licence A. (1)

La perte de valeur de 150 à 200 000F d'une licence représente une perte de patrimoine de 20 à 30%.

Le problème est concentré sur un nombre limité d'entreprises (les 3100 petites entreprises ayant des licences) pour lesquelles la perte de patrimoine peut être estimée à 540 millions F (3600x0,15MF).

(1) Cette estimation correspond au cas d'une entreprise disposant d'une licence et d'un camion ou "un semi-remorque" de 38t.

Par exemple un transporteur qui s'installe en 1981 en achetant une licence A (pour 200-250 000F) et un ensemble tracteur et semi-remorque (pour 4 à 500 000F): la licence représente alors 33% de son capital (financé par épargne et emprunt).

Les immobilisations incorporelles des entreprises de transport routier de marchandises

**Poids de ces immobilisations et évolution de 1978 à 1986
pour les entreprises de zone courte et de zone longue**

Source: INSEE, 25ème rapport de la CCTN

69.1 SQS en millions de F & %

	1978	79	80	81	82	83	84	85	1986
Immobilisations incorporelles	516	550	596	640	736	787	796	842	864
Immobilisations corporelles	5 256	5 608	6 077	6 527	7 506	8 027	8 116	8 683	10 185
Immobilisations financières	622	751	771	905	941	1 036	1 325	1 482	1 494
Immobilisations totales	6 394	6 909	7 444	8 072	9 183	9 850	10 237	11 007	12 543
Total de l'actif	13 880	15 894	17 847	20 332	23 958	26 733	26 144	28 665	32 572
% immo. incorporelles/immo. totales	8,1 %	8,0 %	8,0 %	7,9 %	8,0 %	8,0 %	7,8 %	7,6 %	6,9 %
% immo. incorporelles/total actif	3,7 %	3,5 %	3,3 %	3,1 %	3,1 %	2,9 %	3,0 %	2,9 %	2,7 %

indice base 1 en 1978

Immobilisations incorporelles	1	1,07	1,16	1,24	1,43	1,53	1,54	1,63	1,67
Immobilisations corporelles	1	1,07	1,16	1,24	1,43	1,53	1,54	1,65	1,94
Immobilisations financières	1	1,21	1,24	1,45	1,51	1,67	2,13	2,38	2,40

69.1 Entreprises individuelles en millions de F & %

	78	79	80	81	82	83	84	85	86
Immobilisations incorporelles	176	190	205	212	216	209	251	267	267
Immobilisations corporelles	2 259	2 445	2 643	2 723	2 783	2 695	3 229	3 094	3 220
Immobilisations financières	42	52	54	57	60	63	75	88	132
Immobilisations totales	2 477	2 687	2 902	2 992	3 059	2 967	3 555	3 449	3 619
Total de l'actif	4 721	5 245	5 754	6 136	6 428	6 424	7 840	7 834	8 089
% immo. incorporelles/immo. totales	7,1 %	7,1 %	7,1 %	7,1 %	7,1 %	7,0 %	7,1 %	7,7 %	7,4 %
% immo. incorporelles/total actif	3,7 %	3,6 %	3,6 %	3,5 %	3,4 %	3,3 %	3,2 %	3,4 %	3,3 %

indice base 1 en 1978

Immobilisations incorporelles	1	1,08	1,16	1,20	1,23	1,19	1,43	1,52	1,52
Immobilisations corporelles	1	1,08	1,17	1,21	1,23	1,19	1,43	1,37	1,43
Immobilisations financières	1	1,24	1,29	1,36	1,43	1,50	1,79	2,10	3,14

100

Chapitre 7

Les pavillons de complaisance et le transport routier de marchandises

Les travaux de la Communauté européenne visent la libre circulation des hommes et des marchandises, de même que celle des services et des capitaux dans un contexte de concurrence. L'acte unique est venu confirmer ces objectifs en assignant un délai précis à la réalisation du marché européen:

le 31 décembre 1992.

Les politiques communes des transports tendent à l'élimination des entraves à la libre circulation et en particulier aux distorsions fiscales. Les décisions en matière fiscale restent délicates parce que l'Acte Unique voté en 1985 a maintenu pour celles-ci le vote à l'unanimité.

Le Conseil a constaté en juin 1986 que les questions fiscales restaient à régler. La Commission a présenté:

- un rapport intitulé "Elimination des distorsions de concurrence de nature fiscale dans les transports de marchandises par route" (décembre 1986)
- une nouvelle proposition (le rapport "Cockfield") sur la fiscalité indirecte (juin 1987)

Une harmonisation complète de la fiscalité de l'ensemble des pays membres ne peut être garantie pour 1992.

Si les procédures restaient similaires à celles constatées aujourd'hui, des "pavillons de complaisance" pourraient chercher à bénéficier des disparités fiscales.

Elles pourraient découler de la possibilité de cabotage. Deux types sont envisagés

- le cabotage d'encadrement, deux opérations de cabotage seraient autorisées consécutivement à un transport international;
- le cabotage général, les transporteurs de la CEE pourraient effectuer les mêmes prestations qu'un transporteur national, en respectant les mêmes obligations et mesures réglementaires.

Pour s'en tenir à la fiscalité spécifique, en faisant abstraction de la TVA, les enjeux concernent la possession (achat inclus) et l'usage des véhicules.

1. Les disparités de la fiscalité relatives à la possession des véhicules.

Les taxes sur les véhicules varient, selon les pays, de 1 à 5% du coût du transport international. Les inégalités entre transporteurs y sont, selon la Commission de Bruxelles, plus prononcées que sur les taxes relatives au carburant.

1.1 les taxes liées à l'acquisition...

... correspondent au principe de la nationalité...

1.1.1 les taxes à l'achat...

... sont souvent inexistantes ou d'un montant modeste:

Parmi les membres de la CEE à 10, une taxe spécifique est perçue dans 4 pays.

- au Danemark, le taux est élevé, mais les véhicules de plus de 4 tonnes en sont exonérés
- en Italie, la taxe, forfaitaire, est très modeste: 20 000 Lit en 1985)

... mais significatives en Irlande et en Grèce

- en Grèce, avant le 1^{er} janvier 1987, le taux des taxes spécifiques était supérieur au droit commun (on distinguait les véhicules utilitaires fabriqués et montés en Grèce et les véhicules importés)
- en Irlande une taxe frappe les véhicules neufs ainsi que les véhicules d'occasion. L'assiette en est le prix recommandé additionné de la TVA et de la taxe spécifique. Son taux est de 6,5%.

1.1.2. les taxes à l'immatriculation...

Sur les 10 pays de la CEE, 2 n'appliquent pas de taxe: le Danemark et le Royaume Uni.

...sont d'un montant modeste dans 6 pays...

Les taxes sur les véhicules neufs sont en RFA de l'ordre de 100F, en Belgique de l'ordre de 400F. En Irlande une taxe de 40 L IRL est perçue à la première mise en circulation. En Italie, les droits divers varient de 12 à 20 000 livres. Au Luxembourg, le droit de timbre s'élève à 500 FL. Aux Pays-Bas, le montant maximum est de l'ordre de 200F par an.

...mais conséquent en France et en Grèce...

En France 2 taxes sont perçues:

- une taxe principale. Son taux est réduit de moitié pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. Une baisse supplémentaire de 50 % est effectuée sur les véhicules de plus de 10 ans: Le taux de base moyen en 1985 était de 56F/cheval fiscal;

- un taxe parafiscale (affectée à la formation professionnelle dans les transports. En 1985, elle variait de 240 à 540 F .

En Grèce, le taux est élevé, mais n'est perçu que lors de la première mise en circulation. Pour le transport privé, la taxe pour les véhicules de plus de 4 tonnes est de 4 000 DRA + 8 000 DRA/tonne. Pour le transport public une taxe de 5 à 10 000 DRA/tonne est perçue.

1.2. les taxes liées à la possession...

...obéissent au principe de la nationalité,...

Les véhicules sont taxés dans leur pays d'immatriculation, et non dans les pays successifs traversés.

...ne sont pas harmonisées quant à leur assiette...

Celle-ci correspond:

- au poids total en RFA et au Danemark
- au poids mort au Benelux, en Irlande, en Italie et au Royaume Uni
- à la puissance fiscale en France
- à la charge utile en Grèce

La France recourt à 2 systèmes alternatifs. La taxe à l'essieu se substitue pour certains types de véhicules (au dessus de 16 tonnes, selon certains critères) à la taxe générale annuelle. Elle ne concerne les véhicules immatriculés en France. Elle est perçue auprès du propriétaire ou du locataire, selon un tarif trimestriel ou journalier. Fonction du type de zone et du nombre d'essieux. Elle est déductible sous condition.

...et leurs modulations sont importantes...

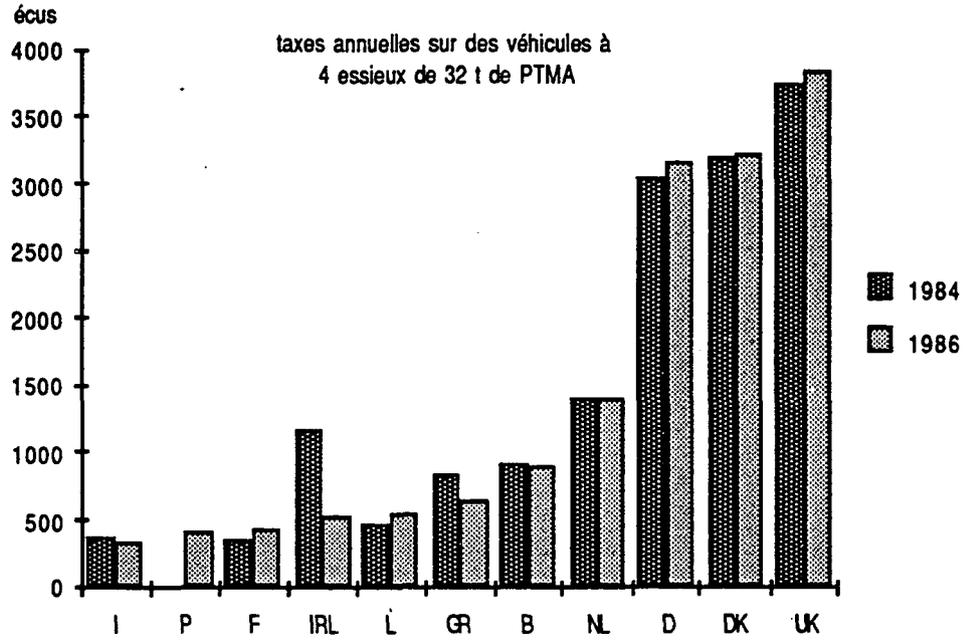
Les taxes annuelles ne sont pas déductibles en transport international, excepté au Danemark (si les véhicules sont utilisés exclusivement en transport international).

En Belgique, les taux sont modulés en fonction du nombre de véhicules exploités par le transporteur. La réduction peut atteindre 65%. Le montant acquitté se rapproche alors nettement de celui perçu en Italie.

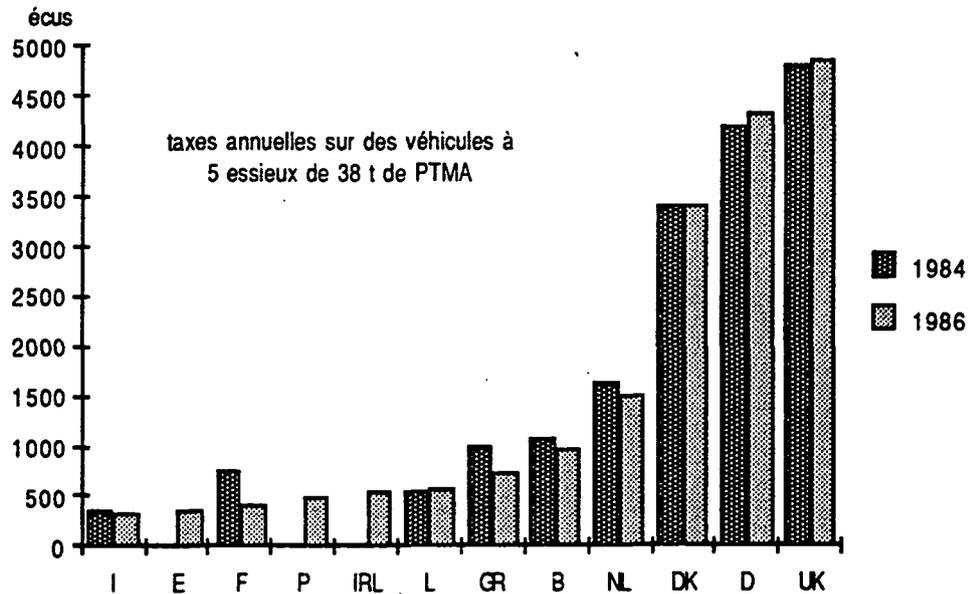
Taxes annuelles en écus sur véhicules types (transport international intracommunautaire)

véhicule articulé ou train routier	année	B	D	DK	E	F	GR	I	IRL	L	NL	P	UK
à 4 essieux (2+2) poids total (PTMA) 32 tonnes	1984	928	3054	3205	n.d.	351	835	374	1184	479	1404	n.d.	3751
	1986	906	3169	3220	n.d.	433	653	345	525	542	1410	411	3850
à 5 essieux (2+3) poids total (PTMA) 38 tonnes	1984	1083	4197	3406	n.d.	761	1002	374	n.d.	558	1626	n.d.	4816
	1986	980	4335	3406	365	433	726	345	540	589	1514	488	4870

1 écu = 6,9 FF



Les taux appliqués en 1986 varient dans un rapport de 1 à 11, entre le Royaume Uni et l'Italie.



Le rapport maximal des taux est cette fois de 14.

1.2.3. les contrats d'assurance...

...obéissent actuellement au principe de la nationalité.

A l'horizon 1992, la mise en place d'un marché unique devrait permettre le libre choix de la compagnie et du pays d'assurance.

.....
Les enjeux à l'horizon de 1992 résident, du point de vue des taxes relatives à la possession :

- dans la continuation du principe de nationalité pour leur perception
- dans la disparition du contingentement
- dans la possibilité de cabotage

La notion de "pavillon de complaisance" consisterait alors en une implantation privilégiée dans les pays qui perçoivent les taxes les plus faibles.

.....

2. Les taxes liées à l'usage des véhicules

2.1. les droits d'accises...

...sont perçus sur une base territoriale...

Leur déductibilité n'est accordée qu'au Danemark.

...une franchise est toutefois accordée pour les déplacements internationaux

Elle est de 200 litres à l'heure actuelle.

Le passage à 600 litres de franchise ne résoud pas automatiquement la difficulté. Il pourrait permettre à certains transporteurs d'acheter du carburant dans leur pays d'immatriculation à un tarif privilégié et à ne pas acquitter de taxes dans le(s) pays de destination ou de transit. Un 38 tonnes consommant 40 litres aux 100 kilomètres parcourt en effet 1500 kilomètres avec 600 litres.

La Commission de Bruxelles a effectué l'exercice pour des transporteurs proches de la frontière entre la RFA et les Pays-Bas et se rendant en Italie.

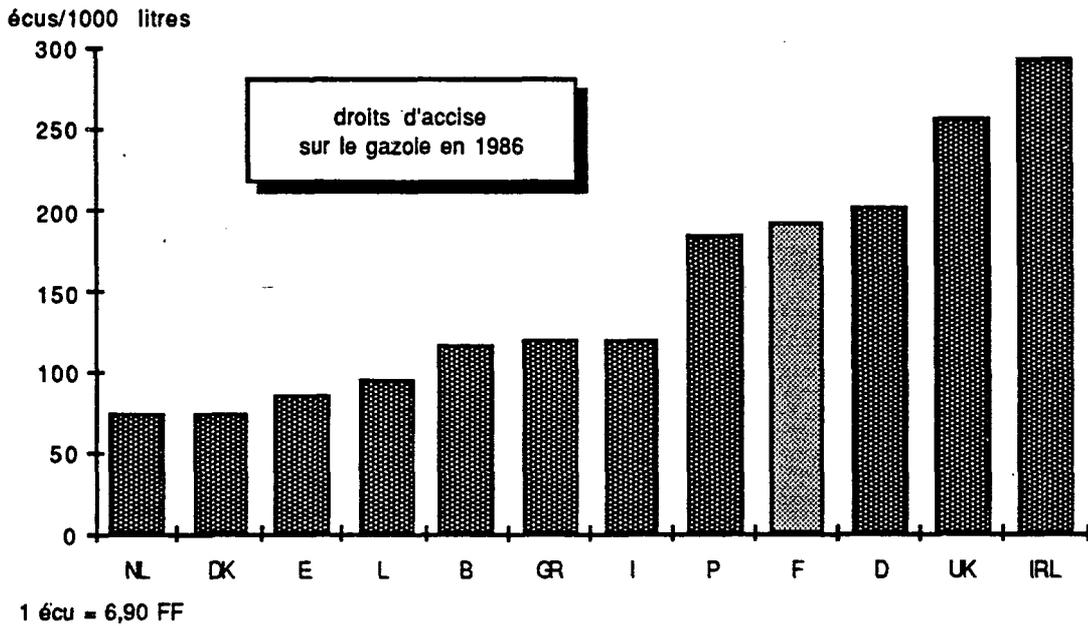
Avec une franchise de 200 litres (situation actuelle), les taxes moyennes acquittées par kilomètre sont:

- de 0,52 écus pour le transporteur néerlandais
- de 0,60 écus pour le transporteur allemand

Avec une franchise de 600 litres les résultats sont nettement plus favorables au transporteur néerlandais. Il n'acquitte plus que 0,39 écus par kilomètre. Son concurrent allemand supporte une charge de 0,57 écus par kilomètre.

droits d'accise sur le gazole en écus pour 1000 litres

	B	DK	D	GR	E	F	IRL	I	L	NL	P	UK
1980	69	38	165	n.d.	n.d.	130	123	21	49	67	n.d.	155
1986	116	76	203	120	87	193	294	120	95	75	184	258



2.2. les péages autoroutiers...

...sont appliqués dans 5 pays...

l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie et le Portugal.

...où les autres taxes sur les véhicules sont les plus faibles...

En France il y a en plus discrimination à l'égard des transporteurs étrangers.

.....
Plus encore que sur le coût total de la prestation de transport, les disparités de taxes ont des répercussions sur le bénéfice pour l'entreprise. La Commission évalue de 5 à 10% le bénéfice brut des sociétés. La variation du montant des taxes, de 4 à 10% du coût du transport est donc alors significative sur ce poste.
.....

Conclusion: chiffrage de l'importance relative des taxes et des droits d'accise dans le TRM en France et chez nos voisins.

1.1 Les taxes d'acquisition sont négligées dans cette comparaison finale.

1.2 Les taxes liées à la possession

Pour un 38 tonnes à 5 essieux

France	1984	761 écus	5251 F
	1986	433 écus	2988 F

Ces taxes sont beaucoup plus importantes en Allemagne (10 fois plus importantes, soit près de 30 000F en 86) et aux Pays Bas (3 fois plus)

1.3 Les assurances

Prime totale en France: 24 000 F (d'après l'enquête DTT)
dont par hypothèse 2 000 à 4 000 F de taxes spécifiques

2.1 Les droits d'accise

Véhicule parcourant 100 000 km par an à raison de 40 litres aux 100 km,
soit une consommation de 40 000 litres par an:

droits d'accise

	D	F	NL	I
en écus/1000 litres de gazole				
1 980	165	130	67	21
1 986	203	193	75	120
en Francs pour 40 000 litres de gazole				
1 986	56 028	53 268	20 700	33 120
écart par rapport à la France (en Francs)				
1986	-2 760	0	32 568	20 148

L'harmonisation européenne est envisagée à 177 écus par 1000 litres.

2.2 péages

D'après l'enquête DTT, le montant des péages atteint:

France	1984	12 641 F
	1985	15 090 F

Conclusion:

- Selon une étude néerlandaise, les taxes annuelles varient de 0,4% des dépenses annuelles en France à 4,6% pour l'Allemagne (et 5,1% pour la Grande Bretagne).
- Les droits d'accise sur le gazole pénalisent la France de plus de 32 000 F de dépenses annuelles par rapport aux Pays-Bas.
- Au total, les transporteurs allemands semblent les plus taxés, les français n'étant pas trop défavorisés par rapport aux néerlandais.

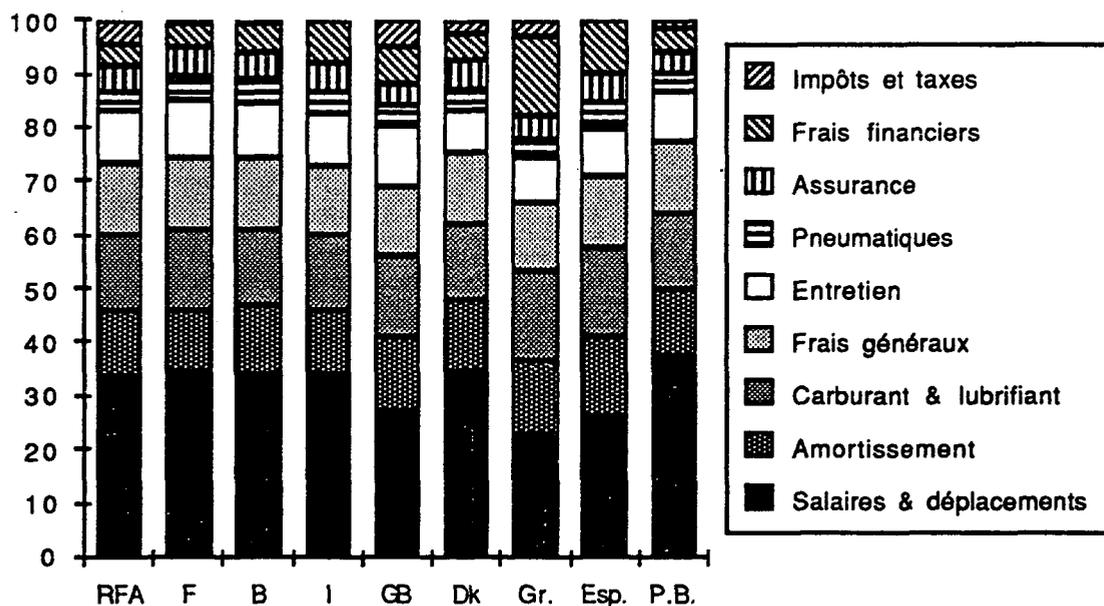
- En définitive, ce sont les frais de personnels et les différences de productivité (100 ou 150 000 kilomètres par an) qui jouent le plus sur les prix de revient.

Comparaison des coûts du transport routier international de marchandises à l'intérieur de la CEE

Etude réalisée pour le compte de l'association Néerlandaise des Transports Internationaux de Marchandises, par NEA Traduction en français: TER dans un rapport OEST-DTT "La réglementation du travail des conducteurs routiers en Europe" décembre 1988.

		au 1.1.1987								
		en florins et indice 100 pour les Pays-Bas								
		RFA	F	B	I	GB	Dk	Gr.	Esp.	P.B.
Sur 500 km (relation type Pays-Bas / RFA)										
en florins		1 168	1 109	1 154	1 118	1 111	1 187	985	1 003	1 178
en indices		99,2	94,1	98,0	100,8	94,3	100,8	83,6	85,1	100
Sur 1000 km (relation type Pays-Bas / France)										
en florins		2 072	1 973	2 051	2 107	1 977	2 101	1 750	1 786	2 086
en indices		99,3	94,6	98,3	101,0	94,8	100,7	83,9	85,6	100

		Répartition des charges dans le prix de revient total pour une relation de 500 km (Pays-Bas / RFA)								
		en %								
		RFA	F	B	I	GB	Dk	Gr.	Esp.	P.B.
Salaires & déplacements		33	35	34	34	27	35	23	26	37
Amortissement		13	11	13	12	14	13	14	15	13
Carburant & lubrifiant		14	15	15	14	15	14	17	17	14
Frais généraux		13	13	13	13	13	13	13	13	13
Entretien		10	11	11	10	11	8	8	9	9
Pneumatiques		4	5	4	4	4	4	4	5	3
Assurance		5	5	5	5	4	5	4	6	4
Frais financiers		4	5	5	8	7	5	15	10	4
Impôts et taxes		5	0	1	0	5	3	3	0	2
Total		100	100	100	100	100	100	100	100	100



ANNEXES

Annexe 1: la location en transport routier de marchandises

Annexe 2: statistiques des nombres de titres de transport

Annexe 1: le trafic routier de marchandises effectué avec des véhicules de location

En termes de contingentement et de suivi de la capacité nationale de transport, ce sont les licences de location de longue durée qui ont permis l'ajustement avec le développement du trafic pour compte d'autrui. Dans la mesure où la capacité de transport a davantage augmenté que le trafic depuis 1974, on peut se demander comment ont évolué les trafics effectués avec des véhicules de location?

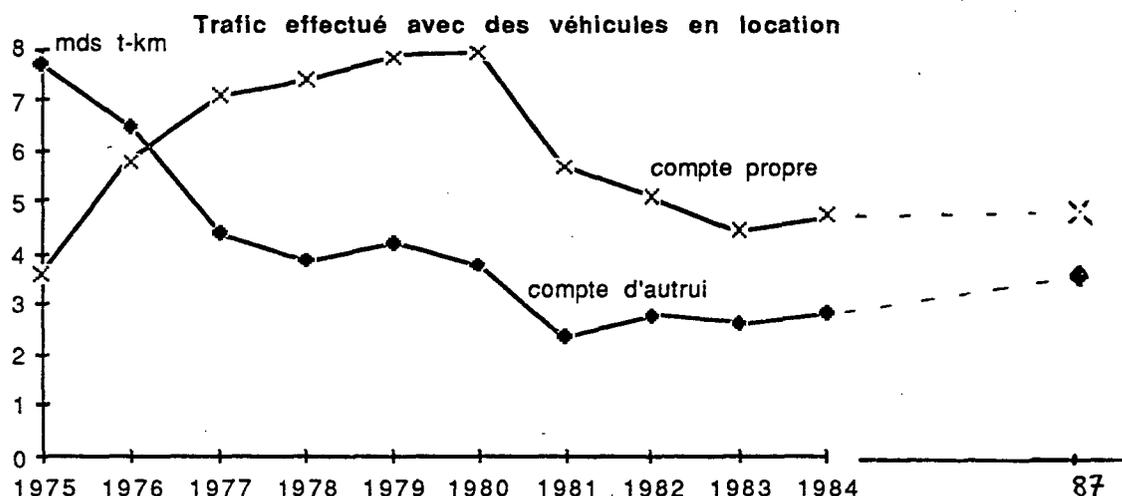
Les statistiques disponibles montrent effectivement une diminution, en niveau et en part relative, *du trafic pour compte d'autrui effectué avec des véhicules de location*. Ceci jusqu'en 1984. Puis cette activité des véhicules de location se stabilise en part relative alors que le trafic croît.

Ces évolutions reflètent-elles une diminution de la location de longue durée et sont-elles dépendantes du contingentement?

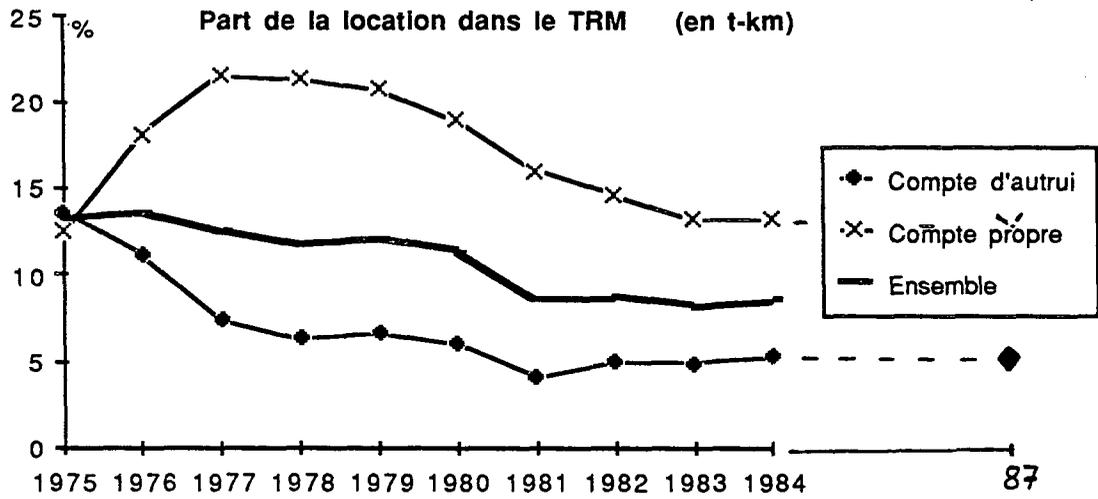
La location de longue durée s'est développée de façon considérable jusqu'en 1974: les licences de location de longue durée, non contingentées sont alors plus nombreuses que les licences de transport de zone longue. C'est à partir de ce moment que l'on observe une certaine détente au travers d'une relative stabilisation, voire d'une diminution, du nombre de licences de location de longue durée.

L'enquête TRM couvre bien évidemment les véhicules de location, pour lesquels le questionnaire d'abord adressé au propriétaire du véhicule est ensuite envoyé à l'utilisateur pour connaître sa profession (ce qui permet le partage compte propre - compte d'autrui) et l'utilisation du véhicule.

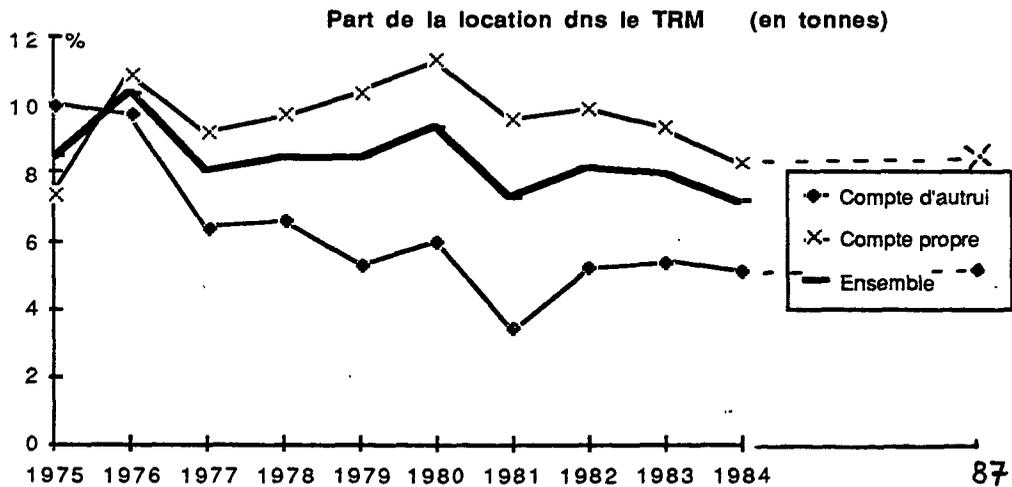
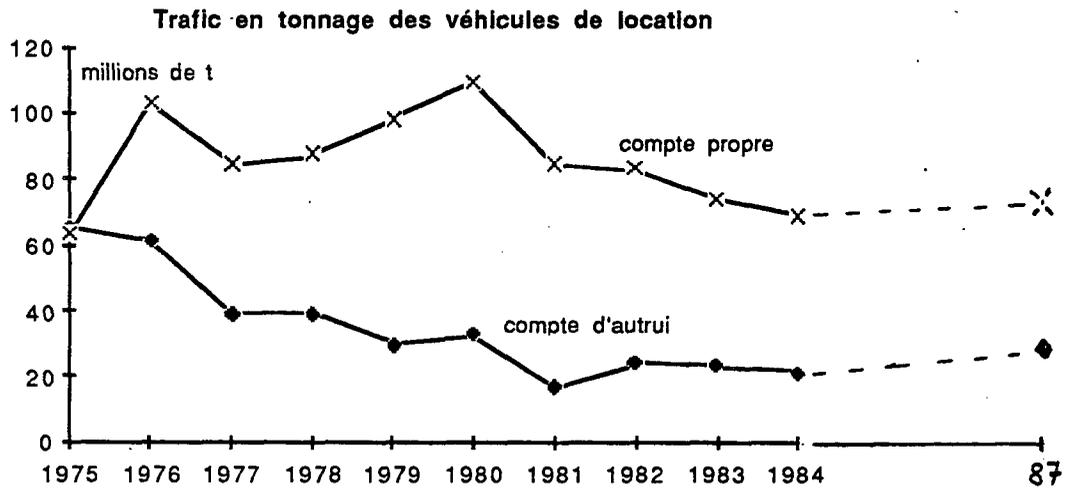
Le trafic réalisé avec des véhicules de location diminue régulièrement en compte d'autrui de 1975 jusqu'en 1984, alors que le trafic pour compte propre augmente jusque en 1980 puis diminue les années suivantes. Les chiffres de 1987 montrent une reprise de la croissance. (Les données pour 1985-86 ne sont pas disponibles).



En part relative du trafic, on constate approximativement les mêmes évolutions. La part du trafic pour compte d'autrui réalisé avec des véhicules de location diminue régulièrement depuis 1975 jusque en 1981, de près de 14% à 4% seulement, puis elle se stabilise à un niveau assez faible, à 5%. L'importance de la location est plus grande en compte propre, et elle augmente jusqu'en 1977-78 (les véhicules de location assurent alors plus de 20% des t-km du trafic pour compte propre); puis elle diminue jusqu'à 13% en 1984



L'examen des trafics en tonnage montre que le compte propre a recours de façon croissante aux véhicules de location jusqu'en 1980, et un peu moins par la suite.



1. Nombre de titres de transport (licences ou autorisation) au 31-12														21-10	31-12	31-03
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988
A	7 137	7 376	8 044	8 010	7 964	8 686	9 954	12 463	12 411	12 689	13 270	13 284	14 309	16 876	17 741	18 365
B	12 731	12 914	12 957	12 939	12 956	13 729	13 981	15 161	15 125	15 318	15 526	15 566	15 958	17 117	17 580	18 431
C	3 894	4 275	4 834	5 069	5 229	5 599	5 887	6 464	6 546	6 685	6 787	6 751	6 945	7 413	7 604	7 690
Total en nb de titres	23 762	24 565	25 835	26 018	26 159	28 014	29 822	34 088	34 082	34 872	35 563	35 601	37 292	41 406	42 925	44 486
Total en équivalents classe A	14 476	14 902	15 731	15 747	15 754	16 950	18 416	21 660	21 610	22 019	22 730	22 755	24 104	27 288	28 432	29 503

2. Nombre de titres de location:																
21. location successive (zone longue)																
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988
A	3 100	2 821	2 697	2 664	2 657	2 664	3 273	3 998	3 964	3 958	3 957	3 964	2 926	2 742	3 048	3 063
B	2 166	1 978	1 955	1 960	1 967	1 941	1 973	2 112	2 085	2 092	2 082	2 051	1 541	1 441	1 445	1 388
C	691	663	661	665	664	670	753	874	870	866	863	874	745	675	671	655
Total en nb de titres	5 957	5 462	5 313	5 289	5 288	5 275	5 999	6 974	6 919	6 916	6 902	6 889	5 212	4 858	5 164	5 106
Total en équivalents classe A	4 356	3 976	3 840	3 810	3 807	3 802	4 448	5 263	5 224	5 221	5 214	5 208	3 883	3 631	3 938	3 921

22. location de longue durée (zone longue)																
	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1987	1988
A	13 253	12 598	12 755	12 902	13 399	12 332	12 070	11 623	11 317	11 325	11 256	11 054	9 618			
B	5 600	5 490	5 631	5 740	5 900	5 594	5 417	5 108	5 073	4 766	4 587	4 370	2 988			
C	1 951	1 828	1 960	2 091	2 240	2 126	2 106	2 047	2 035	1 847	1 704	1 599	964			
Total en nb de titres	20 804	19 916	20 346	20 733	21 539	20 052	19 593	18 778	18 425	17 838	17 547	17 023	13 570			13 792
Total en équivalents classe A	16 541	15 800	16 061	16 295	16 909	15 661	15 305	14 689	14 362	14 170	13 976	13 639	11 353			

3. Valeur des licences			
	Jul-86	Mal-87	Oct-87 fin 1987
	165 000	120 000	100 000 70 à
			40 000

Graphique

	(en équivalents classe A)													
	1974	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
Autorisations de transport	14 476	14 902	15 731	15 747	15 754	16 950	18 416	21 660	21 610	22 019	22 730	22 755	24 104	28 432
Autorisations de location	20 897	19 776	19 900	20 105	20 716	19 453	19 753	19 951	19 586	19 390	19 189	18 847	15 236	17 730
location successive (zone longue)	4 356	3 976	3 840	3 810	3 807	3 802	4 448	5 263	5 224	5 221	5 214	5 208	3 883	3 938
location de longue durée (zone lo	16 541	15 800	16 061	16 295	16 909	15 661	15 305	14 689	14 362	14 170	13 976	13 639	11 353	13 792

Trafic routier pour compte d'autrui:														
(en mds de t-km)														
	1974	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
à longue distance	44,7	41,5	44,2	44,6	47	49,6	48,3	45,3	43,9	42,1	42	43	46	51,4
total	61,5	56,2	58,3	58,8	61	63,5	62,2	57,7	55,7	53,6	53	54,5	57,7	63,6

(en indice base 100 en 1976)														
	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
Autorisations de transport	100	103	109	109	109	117	127	150	149	152	157	157	167	196
Autorisations de transp. & de loca	100	98	101	101	103	103	108	118	118	117	119	118	111	131
Trafic CA à longue distance	100	93	99	100	105	111	108	101	98	94	94	96	103	115
Trafic CA total	100	91	95	96	99	103	101	94	91	87	86	89	94	103

Nombre de titres de transport fin 1987- début 1988

Nombre de titres de transport le 21 octobre 87					Nombre de titres de transport le 31 décembre 87					Nombre de titres de transp. le 31/03/88				
	A	B	C	Total		A	B	C	Total	A	B	C	Total	
	(équival. A)					(équival. A)					(équival. A)			
TRANSPORT					TRANSPORT									
Licences 01	7 876	9 628	4 690	13 863	Licences 01	7 775	9 623	4 669	13 754	8 428	12 939	5 723	16 328	
Licences 01 bis	2 261	3 934	1 536	4 612	Licences 01 bis	2 290	3 891	1 512	4 614					
Autorisations T	8 478	3 422	1 141	8 474	Autorisations T	7 378	3 892	1 333	9 657	9 937	5 492	1 967	13 175	
Autorisations GT	261	133	46	339	Autorisations GT	298	174	90	408					
sous-total	16 876	17 117	7 413	27 288	sous-total	17 741	17 580	7 604	28 432	18 365	18 431	7 690	29 503	
LOCATION					LOCATION									
Licences 11	1 605	933	448	2 184	Licences 11	1 736	896	452	2 297	2 042	1 022	412	2 656	
Licences 11 bis	467	270	77	621	Licences 11 bis	471	262	68	619					
Autorisations L	661	234	150	816	Autorisations L	834	280	151	1 012	1 021	366	243	1 265	
Autorisations GL	9	4	0	11	Autorisations GL	7	7	0	11					
sous-total	2 742	1 441	675	3 631	sous-total	3 048	1 445	671	3 938	3 063	1 388	655	3 921	
Total T+L	19 618	18 558	8 088	30 919	Total T+L	20 789	19 025	8 275	32 370	21 428	19 819	8 345	33 424	
					LONGUE DUREE VALIDEES	Nb. brut:			13 792				13 330	

SOURCE: GEAUTRANS-DTT (24-06-88)

94