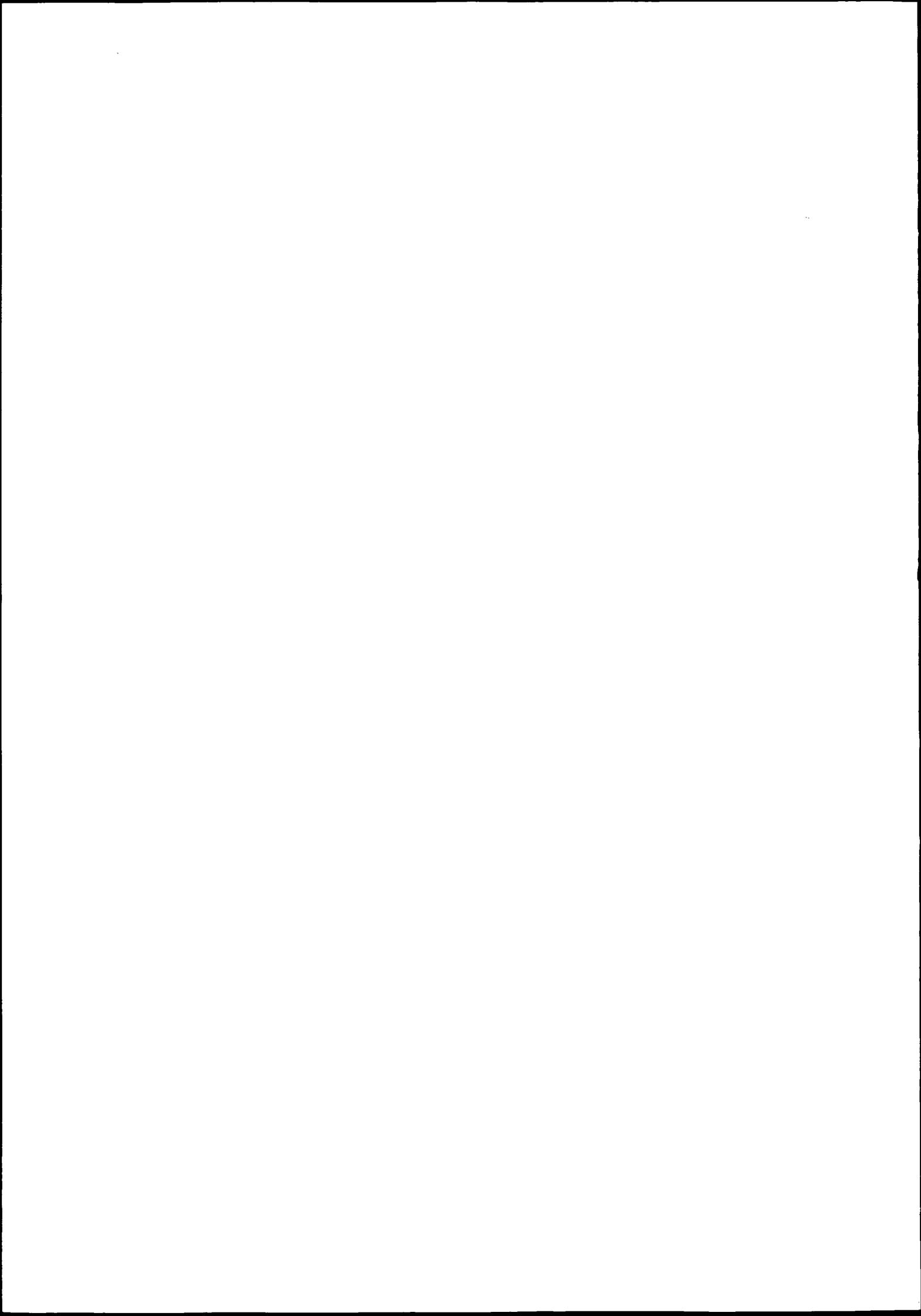




Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

LES PERFORMANCES
DES ENTREPRISES
DU TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES
DE 1993 A 1995

CDAT
9991



INTRODUCTION

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

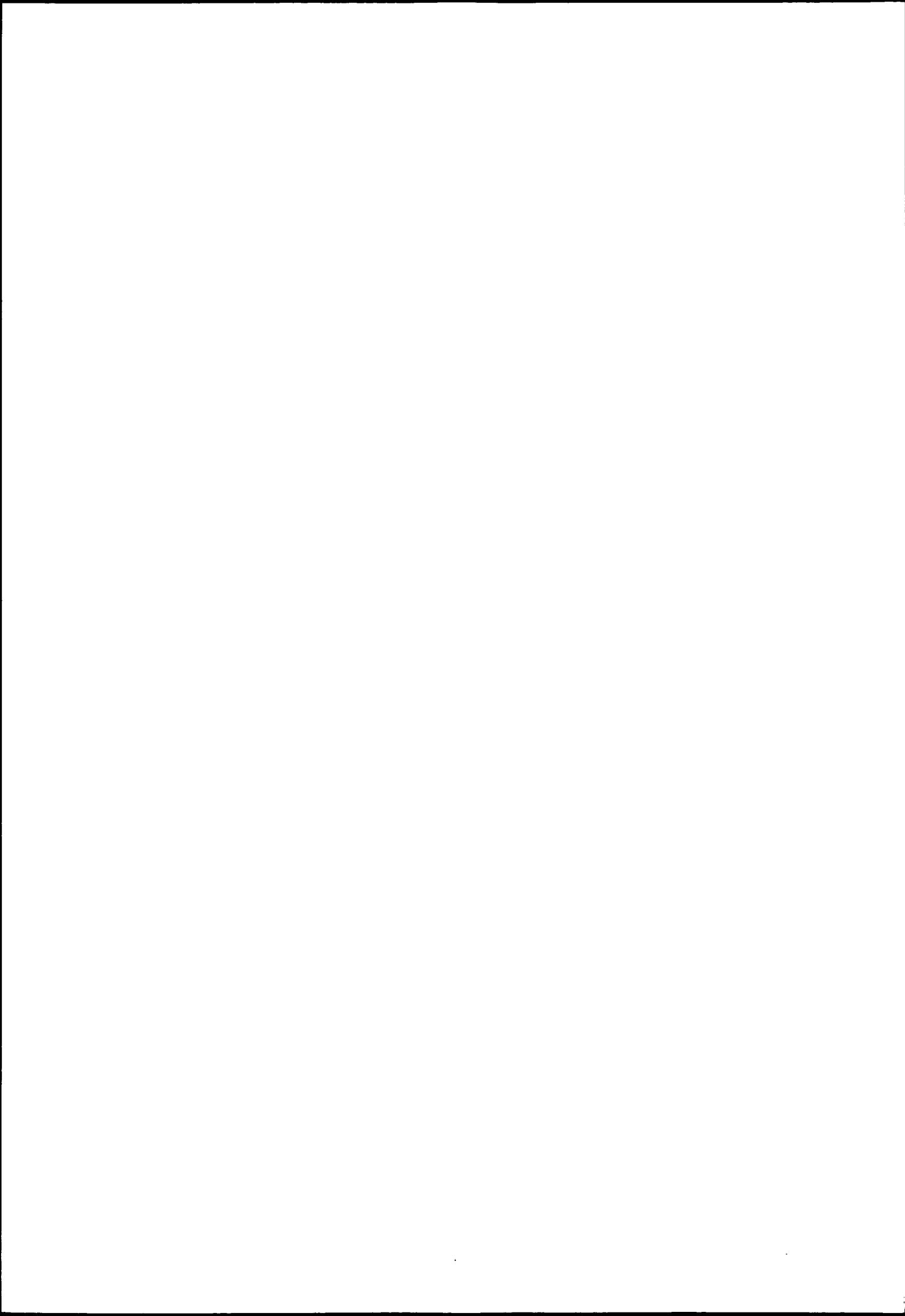
LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES 11

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

L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE FRET 73

- La messagerie et le fret express 87
- L'affrètement 99
- L'organisation des transports internationaux 111

Cette publication a été réalisée par François RAGEAU.



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

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

Cette deuxième édition des « Performances des entreprises du transport routier de marchandises » diffère de la première par les traits suivants :

- La description des activités des organisateurs de transport n'est plus donnée globalement mais dans les trois secteurs constitutifs : messagerie fret express, affrètement et organisation des transports internationaux.
- Les taux de marge sont calculés par rapport à la valeur ajoutée hors taxe (corrigée ou non) et non par rapport au chiffre d'affaires.
- Pour les entreprises de transport routier de marchandises, le taux de sous-traitance est calculé par rapport au chiffre d'affaires total des entreprises et non par rapport au chiffre d'affaires des seules activités de transport routier.
- L'estimation de la décote des véhicules d'occasion par rapport aux véhicules neufs a été revue à la hausse.

Définition des agrégats

L'enquête annuelle recueille, auprès des entreprises, des informations sur la répartition du chiffre d'affaires par activité, le compte de résultat, les investissements et les principales caractéristiques des facteurs de production utilisés (effectifs par grandes catégories, parc de véhicules). Elle ne contient que peu d'éléments sur la valeur comptable des actifs de l'entreprise (seule la valeur brute des immobilisations

est déclarée) et aucune donnée sur la structure des financements. Elle permet donc principalement une analyse des marges et de différents ratios de productivité.

Agrégats comptables d'exploitation

Les agrégats retenus dans l'analyse sont les suivants :

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

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

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

Afin de neutraliser l'effet du recours au crédit bail et à la location sur les agrégats comptables d'exploitation, on définit également les variables suivantes :

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

Les paiements au titre du crédit bail et de la location s'interprètent comme des quasi-dotations aux amortissements et des quasi-frais financiers pour lesquels la répartition suivante a été adoptée :

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

A partir de ces conventions, on calcule les montants suivants :

- **Autofinancement d'exploitation** : EBE corrigé + autres produits - autres charges + quote-part des résultats sur opérations faites en commun (produits - charges) + produits financiers - (frais financiers + 20 % des redevances de crédit bail + 30 % des locations de matériels de transport et de manutention + autres locations) - impôts sur les sociétés.
- **Résultat courant** : Autofinancement d'exploitation - 80 % des redevances de crédit-bail - 70 % des locations de matériel de transport et de manutention - dotations d'exploitation sur immobilisations (amortissement).
- **Frais financiers corrigés** : Frais financiers + 20 % des redevances de crédit bail + 30 % des locations de matériel de transport et de manutention + autres locations.

Evaluation de la valeur du parc

Pour la plupart des entreprises, le parc de véhicules est l'élément principal des équipements utilisés. Sa valeur a été estimée à partir de la description du parc donnée par les entreprises dans l'EAE et des prix hors taxes publiés en décembre de l'année d'enquête par l'Argus de l'Automobile pour les modèles de l'année précédente, de la marque la plus vendue sur le marché français, RVI, prix multipliés par 0.65¹.

¹ On suppose que la valeur actualisée du parc de véhicules des entreprises s'élève à la moitié de la valeur de remplacement et que la décote du neuf par rapport au marché de l'occasion est de 30 % la première année. Par exemple, pour la valeur unitaire du parc de tracteurs routiers en 1995, on utilise l'Argus de décembre 1995. On y retient la valeur V des tracteurs d'un an d'âge (fabriqués en 1995). On estime que la valeur à neuf de ces tracteurs est de $1,30 * V$ (la décote étant de 30 % la première année). La valeur actualisée du parc en 1995 s'établit à la moitié de la valeur à neuf, soit $0,5 * 1,30 * V = 0,65 * V$.

VALEUR UNITAIRE DU PARC DE VÉHICULES EN KF

	1993	1994	1995
véhicules jusqu'à 3,5t	55	51	43
camions de plus de 3,5t et jusqu'à 19t	132	139	142
camions de plus de 19t	227	246	248
tracteurs routiers	202	205	210
remorques	46	47	46
semi-remorques	79	83	91

Décompte des effectifs

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

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

Les tableaux

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

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

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

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

Liste des tableaux de la publication

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

VALEUR MOYENNE	TITRE	DÉFINITION	TABLEAU DE DISPERSION
Taux de valeur ajoutée et taux de marge			
2.1	taux de valeur ajoutée corrigée	vaht corrigée / production en %	1.1
2.2	taux de marge classique	ebe / vaht en %	1.2
2.3	taux de marge corrigée	ebe corrigé / vaht corrigée en %	1.3
2.4	taux de marge courante	résultat courant / vaht corrigée en %	1.4
2.5	taux d'autofinancement d'exploitation	autofinancement d'exploitation / vaht corrigée en %	1.5
2.6	poids des intérêts et assimilés	frais financiers corrigés / ebe corrigé en %	1.6
Utilisation des facteurs de production			
3.1	taux de sous-traitance	sous-traitance totale / CA en %	2.1
3.2	productivité apparente du travail	vaht corrigée / effectif total en KF	2.2
3.3	rémunération moyenne du personnel (1)	rémunération / personnel salarié en équivalent temps plein en KF	2.3
3.4	ca transport hors sous-traitance / effectif roulant (2)	ca transport hors sous-traitance / effectif roulant en KF	2.4
3.5	productivité apparente de l'effectif roulant (2)	ca transport hors charges transport / effectif roulant en KF	2.5
3.6	achats de carburant /effectif roulant	achats de carburant / effectif roulant en KF	2.6

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

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

VALEUR MOYENNE	TITRE	DÉFINITION	TABLEAU DE DISPERSION
Évolution du potentiel de production			
4.1	investissements totaux	investissement total hors apports en MF	
4.2	investissements en matériel de transport	investissement en matériel de transport neuf ou d'occasion, hors apports en MF	
4.3	redevances de crédit-bail en matériel de transport	crédit-bail en matériel de transport et de manutention en MF	
4.4	location de matériel de transport	location de matériel de transport en MF	
4.5	taux d'autofinancement	autofinancement d'exploitation / investissement total hors apports en %	3.1
Évolution de rentabilité			
5.1	rentabilité brute	ebe / immobilisations en début d'exercice en %	4.1
5.2	estimation de la valeur du parc de véhicules	estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	
5.3	rentabilité brute sur valeur estimée des véhicules	ebe / estimation de la valeur du parc de véhicules en %	4.2

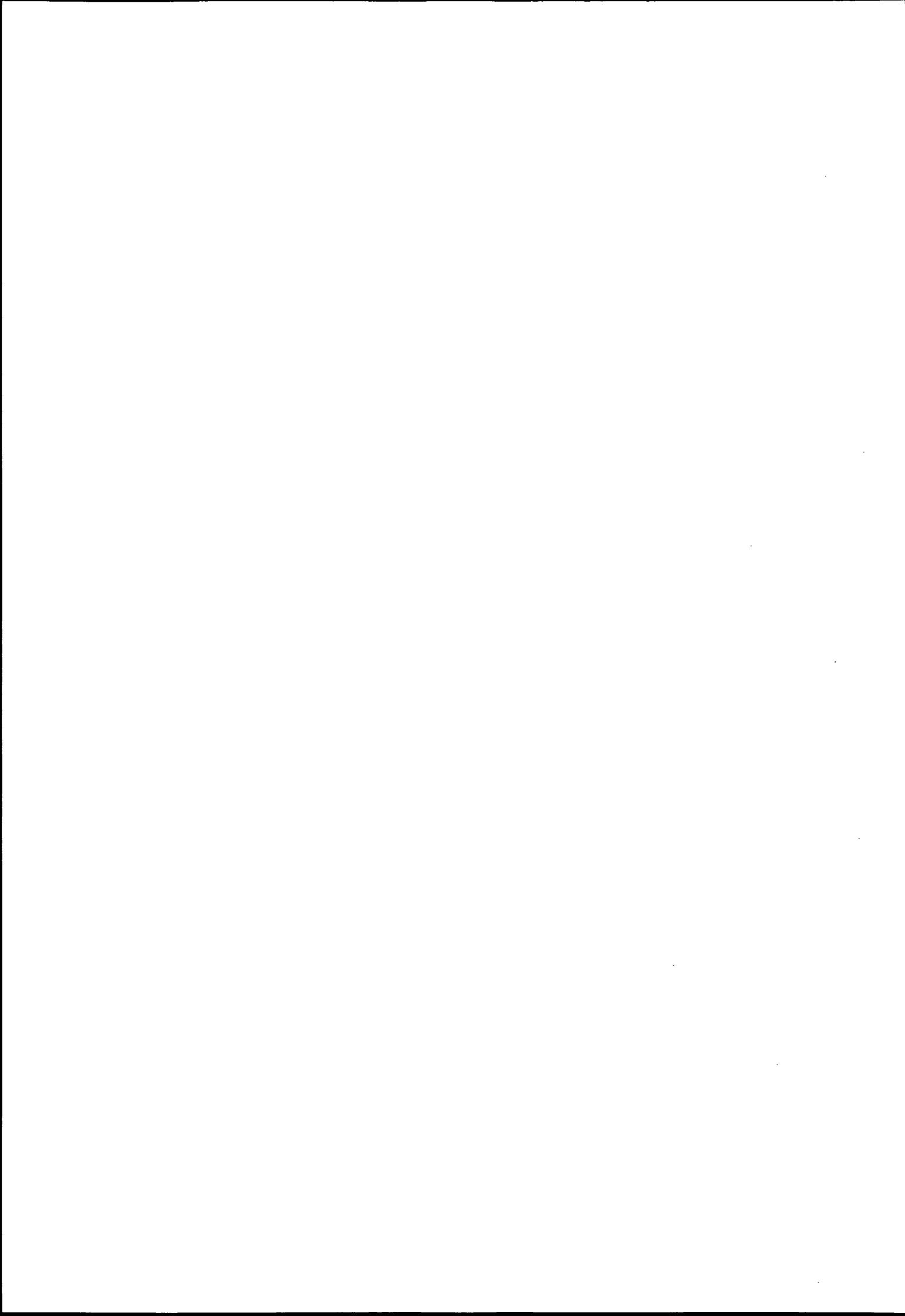
Fiabilité des données

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

L'utilisateur doit néanmoins prendre garde au fait que l'EAE est conçue plus pour l'analyse structurelle des secteurs que pour les analyses chronologiques. Celles-ci sont toutefois possibles mais leurs résultats doivent être interprétés avec prudence.

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

LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



1. L'ACTIVITÉ

D'après l'enquête annuelle d'entreprise, le transport routier de comprend un peu plus de 1 000 entreprises de plus en 1995 qu'en 1993. L'accroissement du nombre d'entreprises s'observe quelle que soit la tranche d'effectif salarié.

Le chiffre d'affaires du secteur est passé de 136 milliards de francs à 146 milliards de francs, soit +6,8 % en francs courants est inférieure à celle du chiffre d'affaires transport (+7,7 %), ce qui traduit un certain recentrage sur le métier de base. La croissance des effectifs a été de 6,2 %.

Le transport routier de marchandises est très faiblement concentré. En effet, la part des dix premières entreprises du secteur dans le CA total a décliné de 4,6 % à 3,6 %. De même, elles ne représentent plus que 3,7 % des effectifs du secteur en 1995. La taille moyenne d'une entreprise du transport routier de marchandises est de sept salariés.

CHIFFRE D'AFFAIRES PAR ENTREPRISE

CA / entreprise	en milliers de francs		
	1993	1994	1995
de 0 à 5 salariés	743	792	762
de 6 à 19 salariés	5 479	5 340	5 385
de 20 à 49 salariés	18 130	18 331	18 206
de 50 à 199 salariés	53 490	55 274	55 092
200 salariés et plus	222 649	203 455	206 476
Ensemble	3 743	3 911	3 870

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Les effectifs totaux sont passés de 262 000 personnes en 1993 à 278 000 personnes en 1995. Le chiffre d'affaires hors sous-traitance par personne occupée s'élève à 473 000 francs en 1993 et à 477 000 francs en 1995. La productivité du travail, mesurée selon cette méthode, semble plus élevée pour les petites entreprises (6 à 19 salariés) que pour les grandes (plus de 200 salariés). Le taux de sous-traitance est en légère décroissance, à 15 % en 1995.

En raison d'une hausse sensible des charges liées au transport, notamment le carburant, la productivité apparente du personnel roulant (mesuré par le chiffre d'affaires transport hors charges de transport rapporté à l'effectif roulant) est en baisse, passant de 427 000 à 410 000 francs. Cette baisse est surtout à attribuer aux entreprises de 200 salariés et plus, pour lesquelles la productivité se réduit de 514 000 francs en 1993 à 397 000 francs en 1995. Si, en 1995, la productivité du personnel roulant est inférieure à 314 000 francs pour 25 % des entreprises, elle est supérieure à 504 000 francs pour le quart des entreprises les mieux classées.

La rémunération moyenne du personnel est restée stable entre 1993 et 1995 à 115 000 francs ; la croissance de la masse salariale n'est due qu'à la hausse des effectifs dans le secteur.

Les entreprises de transport routier de marchandises ont engagé un effort d'équipement, puisque les investissements ont augmenté de 14 % entre 1993 et 1995. Cette croissance est en grande partie due aux achats de matériel de transport (+16 %). Par contre, l'évolution des redevances de crédit-bail de matériel de transport est orientée à la baisse (-12,2 %). La location de matériel de transport fait un bond entre 1993 et 1995 (+28,9 %).

3. LES RÉSULTATS

La valeur ajoutée augmentant moins vite que la production, le taux de valeur ajoutée corrigée se dégrade légèrement (de 49,1 % à 48,7 %). Le taux de marge corrigée perd plus d'un point (de 31,3 à 30,1 %) entre 1994 et 1995. La baisse est particulièrement sensible pour les grandes entreprises de 200 salariés et plus. Par contre, le taux de marge courante se stabilise à -1 %, avec une amélioration relative pour les entreprises de 6 à 19 salariés, mais aussi pour les grandes entreprises.

	en %		
taux de marge corrigée	1993	1994	1995
de 6 à 19 salariés	31,2	31,3	30,1
de 20 à 49 salariés	30,9	30,5	29,9
de 50 à 199 salariés	31,9	32,0	31,1
200 salariés et plus	30,8	31,3	28,2
Ensemble	31,2	31,3	30,1

Le transport routier de marchandises

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1 993	1 994	1 995
0 à 5 salariés	28 265	27 003	28 766
6 à 19 salariés	5 533	5 717	6 118
20 à 49 salariés	1 960	1 948	2 044
50 à 199 salariés	606	627	660
200 salariés et plus	77	79	84
Ensemble	36 441	35 374	37 672

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1 993	1 994	1 995
0 à 5 salariés	21 006	21 411	21 935
6 à 19 salariés	30 317	30 530	32 949
20 à 49 salariés	35 536	35 710	37 213
50 à 199 salariés	32 415	34 657	36 361
200 salariés et plus	17 144	16 073	17 344
Ensemble	136 418	138 381	145 803

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1 993	1 994	1 995
0 à 5 salariés	20 428	20 667	21 196
6 à 19 salariés	26 770	28 185	30 480
20 à 49 salariés	31 648	32 010	33 215
50 à 199 salariés	27 984	30 293	31 478
200 salariés et plus	14 620	13 208	14 273
Ensemble	121 450	124 363	130 642

1.4 - VAHT en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	12 164	12 569	13 612
20 à 49 salariés	14 225	14 147	14 908
50 à 199 salariés	12 314	12 829	13 594
200 salariés et plus	7 485	6 642	6 876
Ensemble	46 189	46 187	48 989

1.5 - VAHT corrigée en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	15 004	15 442	16 580
20 à 49 salariés	17 431	17 241	18 198
50 à 199 salariés	15 436	16 133	17 077
200 salariés et plus	8 804	8 175	8 492
Ensemble	56 675	56 991	60 347

Le transport routier de marchandises

1.6 - EBE en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	2 029	2 146	2 239
20 à 49 salariés	2 510	2 508	2 603
50 à 199 salariés	2 182	2 319	2 337
200 salariés et plus	1 693	1 346	1 139
Ensemble	8 415	8 319	8 317

1.7 - EBE corrigé en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	4 674	4 829	4 998
20 à 49 salariés	5 383	5 257	5 439
50 à 199 salariés	4 922	5 166	5 311
200 salariés et plus	2 708	2 559	2 391
Ensemble	17 687	17 812	18 139

1.8 - Effectif total	1 993	1 994	1 995
0 à 5 salariés	55 861	54 507	57 233
6 à 19 salariés	56 133	58 109	61 858
20 à 49 salariés	62 566	62 025	65 233
50 à 199 salariés	55 497	58 176	61 040
200 salariés et plus	31 679	29 710	32 675
Ensemble	261 735	262 527	278 039

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	485	474	474
20 à 49 salariés	475	484	489
50 à 199 salariés	478	487	491
200 salariés et plus	441	451	433
Ensemble	473	477	477

1.10 - Part des 4 premières entreprises dans le secteur en %	1 993	1 994	1 995
- dans le CA total	2,4	1,9	1,9
- dans l'effectif total	1,9	1,7	2,2

1.11 - Part des 10 premières entreprises dans le secteur en %	1 993	1 994	1 995
- dans le CA total	4,6	3,7	3,6
- dans l'effectif total	3,9	3,3	3,7

Le transport routier de marchandises

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	49,5	50,5	50,3
20 à 49 salariés	49,0	48,3	48,9
50 à 199 salariés	47,6	46,6	47,0
200 salariés et plus	51,3	50,8	48,9
Ensemble	49,1	48,7	48,7

2.2 - Taux de marge classique en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	16,7	17,1	16,4
20 à 49 salariés	17,6	17,7	17,5
50 à 199 salariés	17,7	18,1	17,2
200 salariés et plus	22,6	20,3	16,6
Ensemble	18,2	18,0	17,0

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	31,2	31,3	30,1
20 à 49 salariés	30,9	30,5	29,9
50 à 199 salariés	31,9	32,0	31,1
200 salariés et plus	30,8	31,3	28,2
Ensemble	31,2	31,3	30,1

2.4 - Taux de marge courante en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	-1,1	0,5	1,0
20 à 49 salariés	-1,7	-0,1	-0,5
50 à 199 salariés	-2,4	-1,0	-1,2
200 salariés et plus	-2,5	-2,2	-1,3
Ensemble	-1,8	-0,5	-0,4

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	19,5	20,0	18,8
20 à 49 salariés	19,6	20,2	18,7
50 à 199 salariés	19,3	19,6	19,1
200 salariés et plus	19,3	19,3	17,4
Ensemble	19,4	19,8	18,7

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	33,6	31,9	32,7
20 à 49 salariés	33,9	31,0	30,9
50 à 199 salariés	36,9	34,8	34,7
200 salariés et plus	33,4	33,7	34,8
Ensemble	34,6	32,7	33,0

Le transport routier de marchandises

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	10,2	9,9	11,0
20 à 49 salariés	16,4	16,0	14,3
50 à 199 salariés	18,2	18,3	17,6
200 salariés et plus	18,5	16,7	18,5
Ensemble	15,6	15,2	15,0

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	267	266	268
20 à 49 salariés	279	278	279
50 à 199 salariés	278	277	280
200 salariés et plus	278	275	260
Ensemble	275	274	273

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	114	113	115
20 à 49 salariés	116	116	117
50 à 199 salariés	113	112	114
200 salariés et plus	115	114	112
Ensemble	115	114	115

3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	553	562	565
20 à 49 salariés	561	568	564
50 à 199 salariés	549	559	550
200 salariés et plus	642	560	522
Ensemble	565	563	555

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	403	404	409
20 à 49 salariés	422	418	413
50 à 199 salariés	421	420	413
200 salariés et plus	514	430	397
Ensemble	427	416	410

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	93	101	97
20 à 49 salariés	91	99	98
50 à 199 salariés	88	97	95
200 salariés et plus	77	84	87
Ensemble	89	97	96

Le transport routier de marchandises

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	1 550	1 554	1 788
20 à 49 salariés	1 879	1 867	2 208
50 à 199 salariés	1 545	1 987	2 103
200 salariés et plus	1 390	1 238	1 159
Ensemble	6 364	6 646	7 258

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	1 269	1 321	1 498
20 à 49 salariés	1 550	1 536	1 750
50 à 199 salariés	1 136	1 498	1 705
200 salariés et plus	1 079	1 031	889
Ensemble	5 033	5 387	5 841

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	1 537	1 298	1 173
20 à 49 salariés	1 332	1 296	1 236
50 à 199 salariés	809	833	793
200 salariés et plus	246	242	244
Ensemble	3 925	3 669	3 446

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	515	766	804
20 à 49 salariés	879	901	983
50 à 199 salariés	1 171	1 297	1 435
200 salariés et plus	451	577	667
Ensemble	3 017	3 541	3 889

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	79,9	90,2	82,9
20 à 49 salariés	85,8	92,4	74,3
50 à 199 salariés	90,9	76,7	74,1
200 salariés et plus	85,5	78,4	68,8
Ensemble	85,5	84,6	75,5

Le transport routier de marchandises

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	19,2	20,7	22,1
20 à 49 salariés	17,7	18,2	18,8
50 à 199 salariés	17,6	19,0	18,1
200 salariés et plus	19,7	18,6	17,3
Ensemble	18,4	19,1	19,1

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	11 365	11 982	12 799
20 à 49 salariés	11 727	12 273	13 411
50 à 199 salariés	10 296	11 172	12 106
200 salariés et plus	6 062	5 820	5 642
Ensemble	39 450	41 247	43 957

5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1 993	1 994	1 995
6 à 19 salariés	41,1	40,3	39,1
20 à 49 salariés	45,9	42,8	40,6
50 à 199 salariés	47,8	46,2	43,9
200 salariés et plus	44,7	44,0	42,4
Ensemble	44,8	43,2	41,3

Le transport routier de marchandises

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	46,9	55,1	64,3	46,2	54,5	62,5	46,0	54,3	62,7
20 à 49	46,1	54,3	62,5	45,1	52,7	60,1	45,3	52,7	60,1
50 à 199	43,5	50,7	58,8	42,6	49,9	57,6	43,1	50,3	57,1
200 et plus	45,3	52,0	60,1	43,6	49,6	58,6	43,1	48,9	56,6
Ensemble	46,3	54,5	63,6	45,5	53,6	61,7	45,6	53,4	61,6

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,4	14,7	24,5	5,7	15,4	25,2	6,5	14,8	23,9
20 à 49	7,1	14,7	24,4	7,8	14,8	23,9	7,9	14,9	22,0
50 à 199	7,1	17,2	25,7	7,1	15,7	24,7	7,4	15,4	24,3
200 et plus	3,7	13,4	25,8	3,8	14,3	23,3	5,9	12,2	21,7
Ensemble	5,8	14,8	24,5	6,1	15,2	24,9	7,0	14,8	23,5

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	20,8	30,2	38,5	21,4	30,6	39,0	20,0	28,9	37,3
20 à 49	21,1	29,6	37,0	21,6	28,9	36,4	22,0	28,3	35,1
50 à 199	23,4	31,3	37,3	23,4	30,3	36,9	23,0	29,5	35,6
200 et plus	22,0	28,8	34,9	23,6	28,8	35,3	23,3	28,9	34,6
Ensemble	21,1	30,1	38,0	21,6	30,2	38,0	20,8	28,9	36,6

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-6,8	-0,1	4,5	-4,6	1,0	6,3	-3,9	1,0	6,4
20 à 49	-5,3	-0,8	2,4	-4,1	0,0	3,1	-3,7	0,1	3,6
50 à 199	-5,8	-1,0	2,9	-4,4	-0,7	2,9	-3,9	-0,7	2,7
200 et plus	-5,0	-1,3	1,2	-3,9	-0,7	1,6	-4,2	-0,2	1,9
Ensemble	-6,3	-0,4	3,7	-4,4	0,5	5,2	-3,9	0,6	5,3

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,4	18,7	26,9	11,4	19,5	27,1	10,2	17,7	26,0
20 à 49	11,4	18,4	24,9	12,1	18,7	24,6	12,0	17,7	23,7
50 à 199	12,3	19,3	25,4	12,9	19,2	24,9	12,6	19,1	24,3
200 et plus	10,8	17,4	22,8	12,7	19,0	22,8	13,4	20,1	24,1
Ensemble	10,7	18,6	26,2	11,6	19,3	26,3	10,8	17,9	25,4

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19,5	30,3	46,2	19,3	28,5	43,6	19,7	30,1	44,6
20 à 49	22,5	30,9	43,6	20,7	29,0	40,2	20,5	28,5	39,9
50 à 199	22,1	31,8	45,9	21,7	29,8	40,6	21,0	29,7	40,8
200 et plus	20,9	33,3	43,5	24,0	33,7	46,1	20,3	31,2	44,5
Ensemble	20,4	30,7	45,7	19,9	28,7	42,6	20,1	29,6	43,5

Le transport routier de marchandises

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,1	1,1	7,4	0,0	1,0	7,0	0,0	1,3	7,5
20 à 49	1,3	5,6	16,5	1,0	5,4	14,9	0,8	4,5	14,1
50 à 199	3,6	9,7	21,9	3,3	9,8	20,8	3,2	9,3	20,3
200 et plus	6,4	13,5	20,9	3,9	12,6	23,3	4,8	14,4	28,3
Ensemble	0,2	2,4	11,2	0,1	2,2	10,3	0,1	2,4	10,8

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	210	257	310	211	259	311	215	262	310
20 à 49	225	266	310	226	265	311	228	266	310
50 à 199	234	268	309	231	269	305	237	268	308
200 et plus	224	255	294	232	261	291	228	264	296
Ensemble	216	261	310	217	261	310	220	264	310

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	94	110	131	94	112	129	97	112	132
20 à 49	100	113	129	99	113	128	101	114	128
50 à 199	101	111	122	101	110	121	103	113	123
200 et plus	102	110	120	101	109	118	103	112	120
Ensemble	96	111	129	97	112	128	98	113	130

2.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	425	554	685	428	559	703	433	569	703
20 à 49	433	551	673	442	559	685	438	560	677
50 à 199	436	549	649	450	550	650	453	548	643
200 et plus	457	544	650	432	535	648	428	533	656
Ensemble	428	552	679	435	558	691	437	564	687

2.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	307	391	498	310	396	499	313	404	509
20 à 49	326	412	509	316	406	502	314	405	493
50 à 199	318	419	503	324	409	499	331	410	489
200 et plus	335	431	518	314	400	494	294	407	513
Ensemble	309	398	501	312	400	500	314	405	504

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	50	95	129	54	102	141	51	97	136
20 à 49	52	90	120	59	99	132	60	98	131
50 à 199	59	88	116	66	96	124	68	95	120
200 et plus	54	83	106	56	85	116	66	88	111
Ensemble	52	93	125	56	99	136	55	97	132

Le transport routier de marchandises

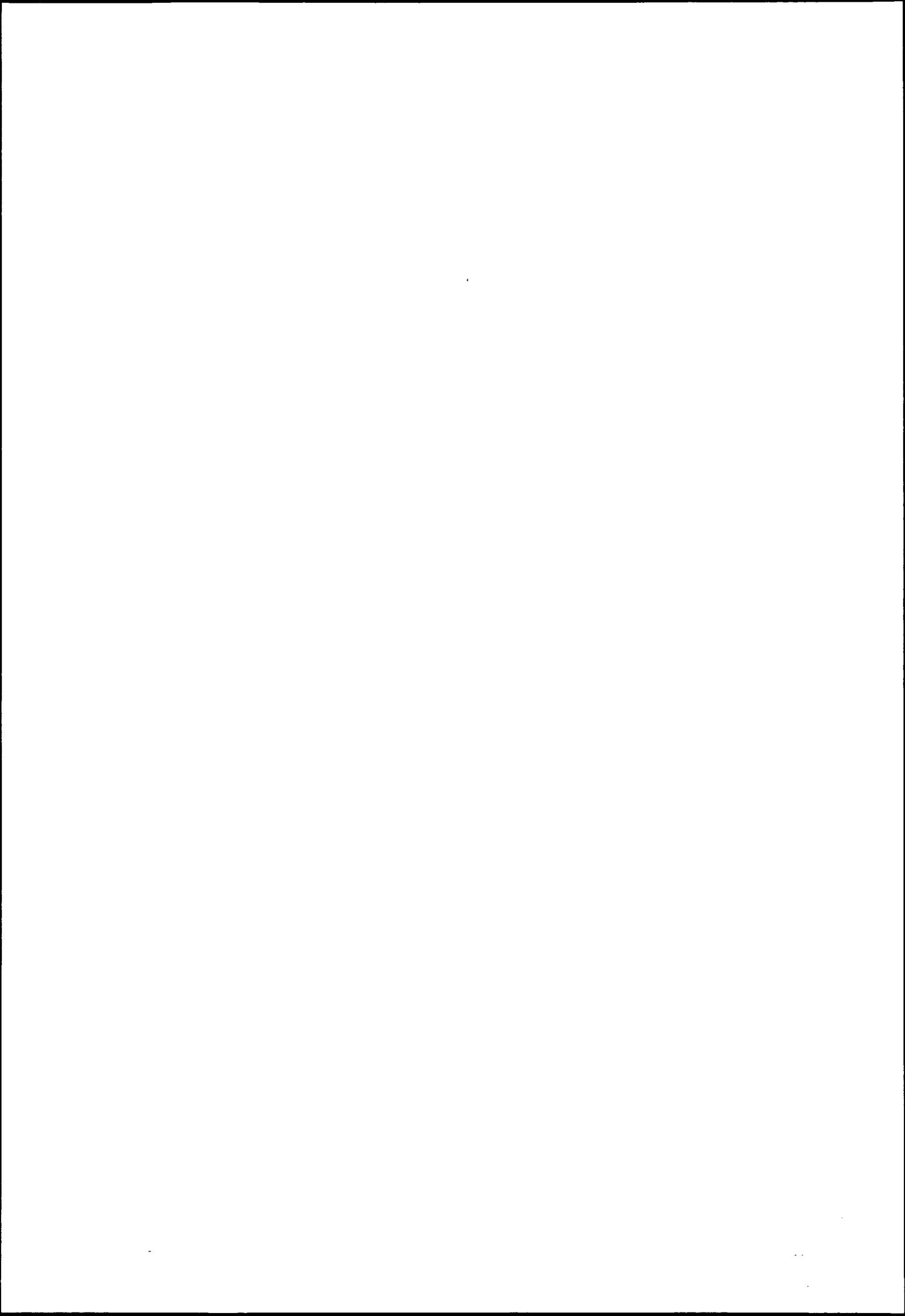
3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,4	84,8	281,8	28,2	103,5	274,3	29,6	97,8	271,7
20 à 49	27,3	94,3	204,8	38,2	95,1	204,9	34,7	82,4	170,4
50 à 199	34,6	99,6	184,0	31,7	86,5	159,5	34,4	82,8	153,3
200 et plus	-1,0	94,2	135,2	40,2	88,2	159,1	30,7	72,2	146,0
Ensemble	12,8	88,7	233,4	31,6	97,5	239,5	31,5	90,6	222,0

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	7,8	20,3	40,7	10,0	22,0	44,2	9,8	23,4	50,6
20 à 49	9,4	17,9	29,7	9,8	17,7	30,9	10,6	19,5	34,5
50 à 199	9,8	18,6	29,3	10,0	18,9	28,6	9,7	19,5	30,1
200 et plus	10,1	18,8	28,7	9,5	17,7	28,0	8,2	17,4	27,2
Ensemble	8,3	19,3	36,9	9,9	20,3	39,2	10,0	21,9	43,6

4.2 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	24,3	41,3	65,2	25,0	40,1	63,0	23,9	39,7	64,5
20 à 49	28,8	43,0	65,5	25,9	40,4	60,6	26,1	38,8	56,3
50 à 199	29,9	45,1	64,5	29,3	43,6	61,7	28,6	40,0	56,1
200 et plus	30,5	42,5	56,0	30,6	42,5	59,0	28,2	38,9	55,8
Ensemble	26,2	42,2	65,2	25,7	40,3	62,3	24,8	39,6	61,0



Le transport routier de marchandises de proximité

1. L'ACTIVITÉ

Le transport de proximité représente, en nombre d'entreprises, le secteur le plus important du transport routier de marchandises. 22 833 entreprises exerçaient principalement cette activité en 1995. Le transport routier de marchandises de proximité est le domaine des très petites entreprises : 86 % d'entre elles comptent moins de 6 salariés, 0,5 % plus de 100 salariés. Les dix premières entreprises du secteur représentent 7 % du chiffre d'affaires, avec 5,5 % des salariés en 1995. Du fait du poids des petites entreprises, 81 % du chiffre d'affaires du secteur est lié au transport de proximité (95 % pour les entreprises de moins de 6 salariés, 60 % pour les entreprises de plus de 200 salariés, à l'activité beaucoup plus diversifiée).

RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES PAR CLASSE D'EFFECTIF SALARIÉ EN %

	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	27,9	29,2	31,3
6 à 19 salariés	26,1	26,3	29,2
20 à 49 salariés	20,7	21,4	18,8
50 à 199 salariés	17,3	16,8	13,9
200 salariés et plus	8,0	6,2	6,8
Ensemble	100,0	100,0	100,0

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Les évolutions au cours du temps sont assez heurtées. C'est ainsi que le nombre d'entreprises du secteur, comme le chiffre d'affaires et l'effectif, diminuent de 5 % entre 1993 et 1994. Par contre, le nombre d'entreprises progresse de 10 % entre 1994 et 1995, les effectifs de 4 %, le chiffre d'affaires de 2 %. Ces évolutions en dents de scie peuvent être en partie le fait de la variabilité induite, par l'emploi d'un sondage pour les petites entreprises. Si l'on se focalise sur les deux années 1993 et 1995, on observe que les effectifs ont stagné (de 93 300 à 92 900). Le chiffre d'affaires ayant lui aussi peu évolué (de 41 milliards de francs à 40 milliards de francs), avec un taux de sous-traitance en légère baisse (de 16 % à 13,6 %), le chiffre d'affaires hors sous-traitance rapporté à l'effectif total (en équivalent temps complet) est resté stable (423 000 francs en 1993, 422 000 francs en 1995).

Les investissements progressent peu entre 1993 et 1995 (+5 %). La tendance à la baisse du crédit-bail sur matériel de transport et à la hausse de la location se manifeste aussi dans ce secteur.

3. LES RÉSULTATS

Le taux de valeur ajoutée corrigée des entreprises de plus de 5 salariés s'est progressivement amélioré sur les trois années (51,5 % en 1993, 52,4 % en 1994, 53,8 % en 1995). On remarquera que, en 1995, ce taux est très homogène quelle que soit la taille des entreprises.

Le taux de marge corrigée perd un point entre 1993 et 1995 (de 28,3 % à 27,2 %). Il est nettement plus faible pour les grandes entreprises que pour les autres et la différence tend à s'accroître au cours du temps. L'année 1995, en particulier,

marque une nette réduction des divers taux de marge pour les grandes entreprises. Le taux de marge courante, de -0,4 % en 1994, passe à -4,2 % en 1995, pour cette catégorie d'entreprises. Mais ce ratio reste faiblement positif pour l'ensemble du secteur.

Le poids des frais financiers (intérêts et assimilés) a diminué de 35,8 % à 32,2 entre 1993 et 1995. Cette tendance se manifeste quelle que soit la classe d'effectif salarié.

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	18 830	17 734	19 756
6 à 19 salariés	2 118	2 209	2 423
20 à 49 salariés	576	537	522
50 à 199 salariés	143	133	121
200 salariés et plus	19	14	11
Ensemble	21 686	20 627	22 833

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	11 550	11 478	12 497
6 à 19 salariés	10 783	10 336	11 643
20 à 49 salariés	8 555	8 414	7 484
50 à 199 salariés	7 177	6 598	5 564
200 salariés et plus	3 312	2 454	2 717
Ensemble	41 376	39 280	39 905

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	10 827	10 682	11 842
6 à 19 salariés	8 008	8 418	9 933
20 à 49 salariés	6 733	6 656	5 431
50 à 199 salariés	5 046	4 723	3 811
200 salariés et plus	2 333	1 705	1 629
Ensemble	32 948	32 184	32 646

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	4 404	4 589	5 230
20 à 49 salariés	3 741	3 679	3 460
50 à 199 salariés	2 874	2 652	2 364
200 salariés et plus	1 539	1 036	1 153
Ensemble	12 558	11 956	12 207

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	5 278	5 482	6 218
20 à 49 salariés	4 602	4 485	4 118
50 à 199 salariés	3 603	3 300	2 973
200 salariés et plus	1 876	1 302	1 431
Ensemble	15 358	14 568	14 740

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	744	800	841
20 à 49 salariés	559	583	532
50 à 199 salariés	430	440	353
200 salariés et plus	211	122	93
Ensemble	1 944	1 946	1 819

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	1 570	1 645	1 781
20 à 49 salariés	1 318	1 298	1 120
50 à 199 salariés	1 024	947	836
200 salariés et plus	441	291	276
Ensemble	4 353	4 182	4 012

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	34 173	33 380	36 772
6 à 19 salariés	20 581	21 815	24 007
20 à 49 salariés	17 585	16 386	15 636
50 à 199 salariés	13 614	12 519	10 882
200 salariés et plus	7 408	5 170	5 578
Ensemble	93 362	89 270	92 874

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	470,6	423,5	431,2
20 à 49 salariés	406,6	431,7	419,2
50 à 199 salariés	408,9	411,0	434,1
200 salariés et plus	358,0	362,9	369,3
Ensemble	423,3	417,5	422,3

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	4,5	3,1	4,5
- dans l'effectif total	2,7	2,5	3,7

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	7,7	6,0	7,0
- dans l'effectif total	5,2	4,5	5,5

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	48,9	53,0	53,4
20 à 49 salariés	53,8	53,3	55,0
50 à 199 salariés	50,2	50,1	53,4
200 salariés et plus	56,6	53,0	52,7
Ensemble	51,5	52,4	53,8

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	16,9	17,4	16,1
20 à 49 salariés	15,0	15,9	15,4
50 à 199 salariés	15,0	16,6	14,9
200 salariés et plus	13,7	11,8	8,1
Ensemble	15,5	16,3	14,9

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	29,7	30,0	28,6
20 à 49 salariés	28,6	28,9	27,2
50 à 199 salariés	28,4	28,7	28,1
200 salariés et plus	23,5	22,4	19,3
Ensemble	28,3	28,7	27,2

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	0,6	2,0	1,9
20 à 49 salariés	-1,1	-0,1	0,2
50 à 199 salariés	-2,8	-0,2	-0,4
200 salariés et plus	-0,6	-0,4	-4,2
Ensemble	-0,9	0,6	0,4

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	19,0	20,0	18,9
20 à 49 salariés	17,8	17,9	16,6
50 à 199 salariés	15,6	17,6	17,3
200 salariés et plus	13,1	12,5	10,8
Ensemble	17,1	18,1	17,1

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	31,9	28,9	29,8
20 à 49 salariés	34,7	32,3	31,7
50 à 199 salariés	40,3	33,5	36,0
200 salariés et plus	42,7	39,4	38,2
Ensemble	35,8	31,7	32,2

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	10,2	10,6	11,1
20 à 49 salariés	16,4	15,9	12,4
50 à 199 salariés	22,4	22,0	15,1
200 salariés et plus	19,9	23,5	24,2
Ensemble	16,0	16,1	13,6

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	256	251	259
20 à 49 salariés	262	274	263
50 à 199 salariés	265	264	273
200 salariés et plus	253	252	257
Ensemble	259	261	263

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	113	110	115
20 à 49 salariés	113	116	116
50 à 199 salariés	114	111	117
200 salariés et plus	115	111	123
Ensemble	114	112	116

3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	489	481	503
20 à 49 salariés	479	519	472
50 à 199 salariés	472	481	470
200 salariés et plus	504	493	551
Ensemble	484	493	492

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	363	352	371
20 à 49 salariés	372	398	355
50 à 199 salariés	371	369	360
200 salariés et plus	420	399	460
Ensemble	373	373	371

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	74	78	78
20 à 49 salariés	67	76	71
50 à 199 salariés	65	74	72
200 salariés et plus	53	56	54
Ensemble	68	75	73

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	523	516	643
20 à 49 salariés	418	378	402
50 à 199 salariés	317	330	319
200 salariés et plus	157	82	123
Ensemble	1 414	1 307	1 488

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	419	424	547
20 à 49 salariés	327	287	306
50 à 199 salariés	208	242	243
200 salariés et plus	89	52	73
Ensemble	1 042	1 006	1 170

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	434	376	388
20 à 49 salariés	291	278	221
50 à 199 salariés	164	128	130
200 salariés et plus	33	29	30
Ensemble	921	811	768

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	172	285	318
20 à 49 salariés	287	260	218
50 à 199 salariés	231	252	212
200 salariés et plus	115	81	124
Ensemble	805	878	874

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	95,3	110,0	92,3
20 à 49 salariés	86,7	99,7	82,8
50 à 199 salariés	74,4	85,2	77,7
200 salariés et plus	88,5	96,4	28,5
Ensemble	87,3	99,9	81,3

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	20,5	22,2	23,7
20 à 49 salariés	17,8	18,7	19,2
50 à 199 salariés	17,3	20,2	18,2
200 salariés et plus	23,0	22,2	23,6
Ensemble	19,1	20,6	21,0

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	3 860	4 216	4 796
20 à 49 salariés	2 690	2 708	2 764
50 à 199 salariés	1 802	1 779	1 684
200 salariés et plus	698	581	580
Ensemble	9 051	9 285	9 824

5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	40,7	39,0	37,1
20 à 49 salariés	49,0	47,9	40,5
50 à 199 salariés	56,8	53,2	49,7
200 salariés et plus	63,2	50,1	47,5
Ensemble	48,1	45,0	40,8

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	50,8	59,7	67,8	50,4	58,4	66,1	50,0	59,3	66,4
20 à 49	51,0	59,5	67,6	48,2	57,2	65,5	50,7	57,6	65,3
50 à 199	47,0	54,1	63,1	46,9	54,9	63,7	49,5	56,8	64,1
200 et plus	52,1	55,9	61,3	47,2	52,9	61,6	48,9	53,1	65,7
Ensemble	50,7	59,2	67,7	49,8	58,1	66,0	50,0	58,8	66,1

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,5	13,9	24,6	6,3	15,7	25,3	6,0	14,5	23,4
20 à 49	5,3	12,7	21,3	6,8	13,4	21,7	7,3	13,4	20,3
50 à 199	5,2	15,3	24,3	5,0	14,3	24,1	6,3	13,6	25,4
200 et plus	6,6	9,8	16,2	3,8	8,0	14,3	-1,5	7,4	11,6
Ensemble	5,5	13,8	24,2	6,2	15,2	24,7	6,0	14,4	22,7

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19,8	29,3	37,1	19,5	28,9	38,6	18,1	27,4	35,4
20 à 49	19,2	27,4	35,8	20,4	27,4	33,9	19,5	25,8	32,6
50 à 199	18,1	27,5	35,0	18,5	28,0	33,2	19,2	28,8	33,9
200 et plus	15,2	25,9	32,5	13,9	23,6	26,8	7,6	19,2	26,0
Ensemble	19,5	28,9	36,7	19,5	28,6	37,4	18,3	27,3	34,7

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-6,2	0,4	6,0	-2,8	1,4	7,1	-2,7	1,4	6,9
20 à 49	-3,9	0,0	3,3	-3,3	0,4	3,5	-3,0	0,2	4,1
50 à 199	-6,2	-0,7	3,3	-4,9	-0,3	3,8	-3,0	-0,6	2,8
200 et plus	-3,6	-0,9	1,7	-3,9	-0,5	1,5	-5,4	-2,2	1,9
Ensemble	-5,5	0,3	5,0	-3,1	1,1	6,5	-2,8	1,0	6,1

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,2	17,8	26,5	11,5	19,5	26,8	10,4	17,4	25,8
20 à 49	9,8	17,3	23,4	10,9	17,2	22,8	10,1	16,4	21,7
50 à 199	8,5	16,2	23,1	9,7	16,9	22,3	10,1	18,1	23,7
200 et plus	9,1	13,3	18,4	6,1	11,3	13,5	4,4	10,4	18,8
Ensemble	10,0	17,6	25,4	11,3	18,8	25,8	10,3	17,2	24,7

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	18,3	28,7	47,0	17,9	25,3	39,4	17,3	28,2	41,2
20 à 49	22,0	30,9	44,6	20,6	29,0	40,8	18,5	28,4	39,8
50 à 199	21,0	31,2	47,4	19,9	29,7	44,0	17,6	28,7	37,6
200 et plus	23,0	39,9	52,6	35,4	47,5	51,9	27,2	44,9	67,0
Ensemble	18,9	29,5	46,2	18,2	26,7	40,1	17,8	28,3	41,2

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	0,6	4,9	0,0	0,7	7,0	0,0	0,7	5,4
20 à 49	0,6	4,8	19,4	0,7	5,0	18,1	0,6	4,0	13,9
50 à 199	3,8	12,4	25,5	2,4	9,8	25,4	1,7	7,4	17,6
200 et plus	8,7	13,5	25,2	9,4	18,8	32,9	4,0	27,9	34,1
Ensemble	0,1	1,1	9,9	0,0	1,3	9,6	0,0	1,2	7,4

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	199	245	304	195	246	292	205	251	304
20 à 49	205	260	301	221	261	313	219	253	300
50 à 199	209	258	294	211	250	303	226	259	300
200 et plus	219	244	307	227	245	306	226	259	315
Ensemble	203	248	304	201	248	297	209	252	303

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	93	110	134	91	108	126	96	114	132
20 à 49	95	112	125	100	114	129	101	115	129
50 à 199	96	108	124	98	107	119	103	114	122
200 et plus	103	111	126	97	108	119	115	121	137
Ensemble	94	111	130	93	109	126	98	114	131

2.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	371	488	604	347	499	610	376	510	634
20 à 49	363	484	585	391	509	615	357	467	576
50 à 199	344	484	601	353	508	592	341	488	599
200 et plus	392	518	680	334	506	689	460	535	831
Ensemble	371	487	600	360	502	610	370	499	629

2.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	268	354	454	256	352	441	279	365	467
20 à 49	275	373	456	299	379	482	262	354	434
50 à 199	267	371	475	267	378	478	260	375	456
200 et plus	277	433	537	202	437	547	365	438	692
Ensemble	269	360	457	262	360	449	274	365	462

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	39	74	107	41	75	113	40	77	111
20 à 49	37	61	89	40	69	102	45	71	97
50 à 199	42	61	88	44	64	97	46	69	93
200 et plus	29	54	83	25	52	69	21	58	76
Ensemble	39	71	103	41	73	111	41	75	107

Le transport routier de marchandises de proximité (602L)

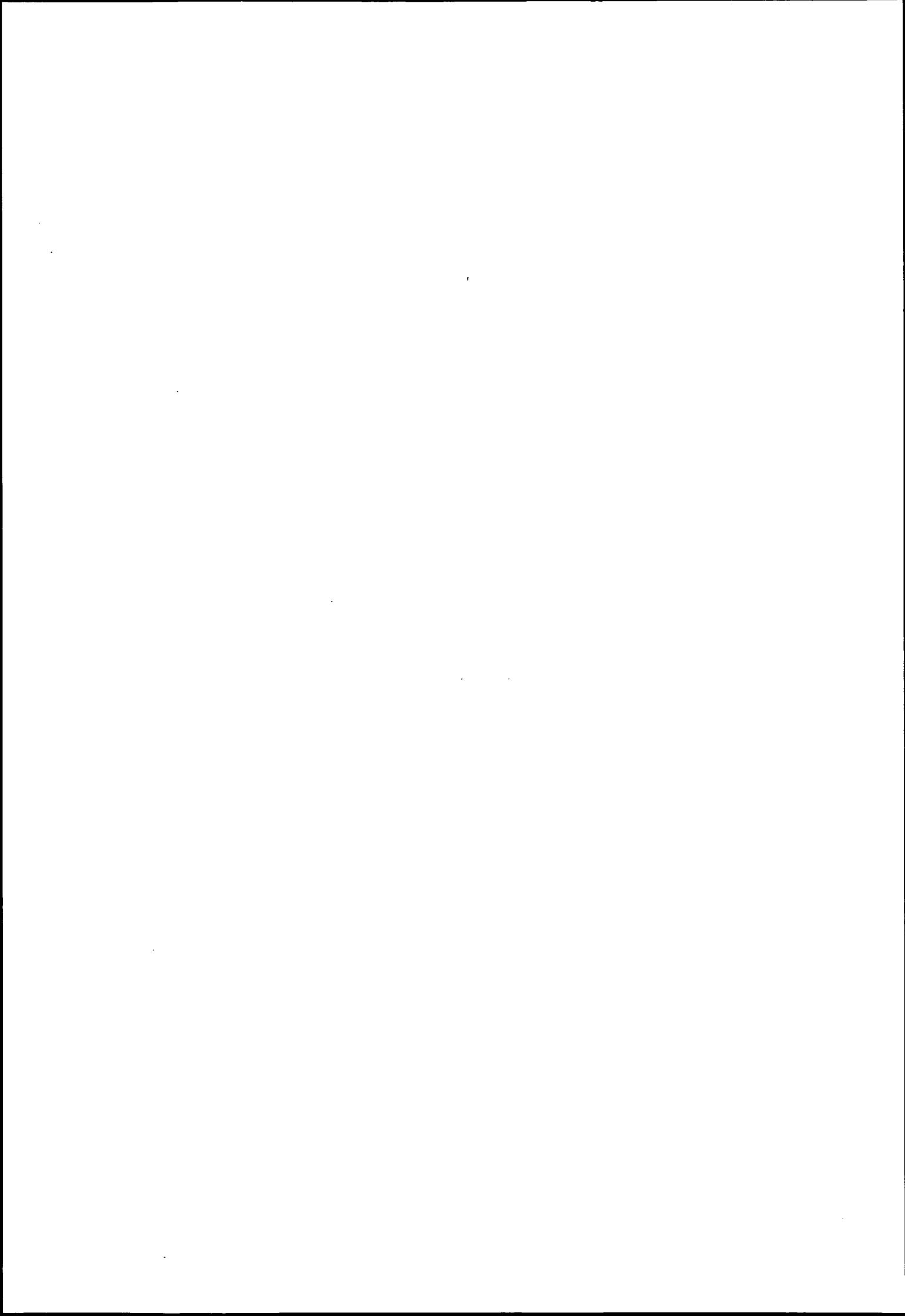
3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	11,6	87,1	295,1	42,6	112,3	271,9	40,6	100,8	249,6
20 à 49	24,0	103,0	219,6	37,7	106,7	263,6	39,2	91,3	174,2
50 à 199	25,5	112,3	256,6	29,2	85,2	192,4	34,5	82,7	199,8
200 et plus	36,8	119,0	169,7	49,3	71,0	134,8	-28,1	72,6	172,3
Ensemble	14,8	90,2	276,4	42,3	108,0	266,7	40,4	97,6	225,6

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	8,7	23,2	46,8	11,3	23,0	48,0	11,4	25,0	53,5
20 à 49	10,0	20,0	36,4	10,1	18,2	36,2	10,3	20,1	37,0
50 à 199	9,5	18,6	29,7	9,0	18,4	27,8	9,4	19,0	32,0
200 et plus	13,4	23,1	32,3	12,3	21,4	27,1	-4,1	24,7	39,0
Ensemble	9,0	21,7	43,2	10,8	22,0	45,0	11,0	23,8	51,0

4.2 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	23,8	40,5	69,9	25,0	39,7	67,3	21,4	38,1	68,9
20 à 49	29,1	48,5	81,1	26,4	42,8	82,6	23,8	38,1	62,2
50 à 199	33,1	50,3	84,8	29,7	46,4	76,6	30,1	43,2	80,0
200 et plus	35,8	64,0	86,5	18,5	55,0	79,1	6,8	51,3	113,1
Ensemble	25,5	42,6	73,0	25,6	40,2	68,9	22,3	38,1	67,4

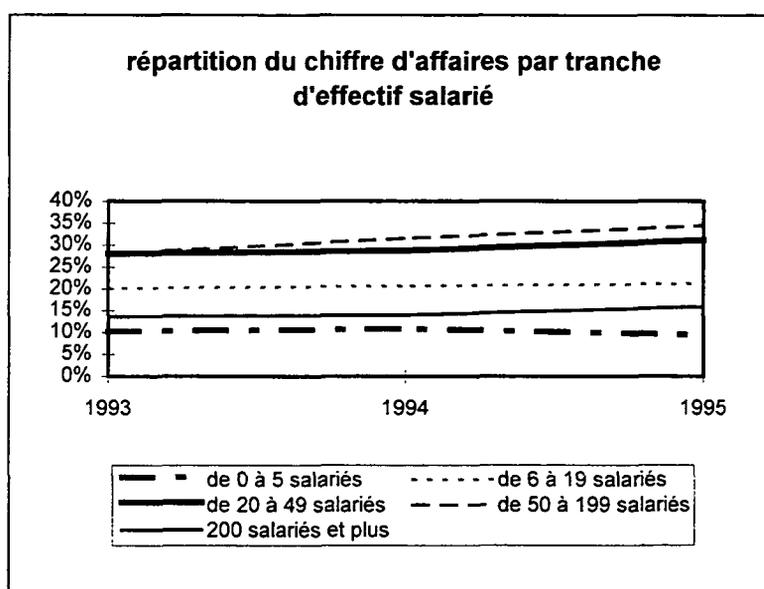


Le transport routier de marchandises interurbain

1. L'ACTIVITÉ

11 237 entreprises ont pour activité principale le transport de marchandises interurbain en 1995, soit deux fois moins que le nombre d'entreprises de transport routier de proximité. Ce secteur est plus concentré que le transport de proximité : on dénombre en effet plus de 60 entreprises de plus de 200 salariés en 1995 qui réalisent 14 % du chiffre d'affaires de l'ensemble du secteur. Les entreprises de moins de cinq salariés, malgré leur nombre (60 % du total), ne représentent que 8 % du chiffre d'affaires global.

L'effectif moyen d'une entreprise de transport interurbain de marchandises est de 13 personnes en 1995, après 11,8 en 1994.



2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Depuis le creux de 1993, l'investissement des entreprises s'est fortement redressé. Il s'élevait à 4,8 milliards de francs en 1995, dont 3,9 milliards pour les investissements en matériel de transport, soit 82 % du total.

Les redevances de crédit-bail en matériel de transport sont en baisse, alors que la location de véhicules se développe fortement.

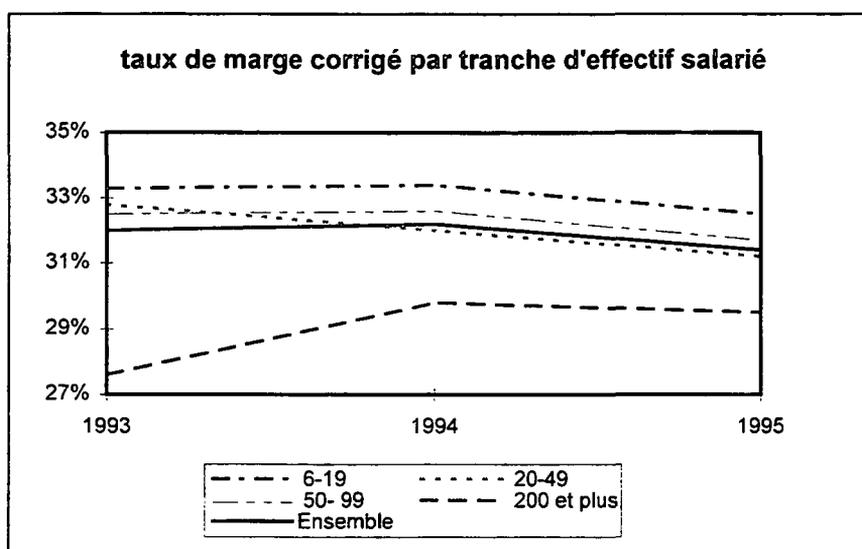
Le recours à la sous-traitance est resté stable autour de 16 % entre 1993 et 1995. La productivité apparente du travail (valeur ajoutée corrigée sur effectif total) est quasiment stable sur les trois années, à un peu moins de 280 000 francs par personne occupée. Les entreprises de 200 salariés et plus se situent légèrement en dessous de cette moyenne (autour de 260 000 francs).

La rémunération moyenne du personnel a également stagné, à 114 000 francs par personne en équivalent temps complet.

3. LES RÉSULTATS

La valeur ajoutée créée par les entreprises de transport routier interurbain de marchandises diminue légèrement entre 1993 et 1995, le taux de valeur ajoutée corrigée passant de 46 % à 45,6 %. Le taux de marge corrigé s'établit à 31,4 % en 1995. Ce taux est le plus faible pour les plus grandes entreprises, 29,5 % en 1995, alors qu'il est de 32,5 % pour les entreprises de 6 à 19 salariés. Le taux d'autofinancement des investissements se dégrade, sous l'effet de la progression des achats de matériel par entreprise.

Comme pour l'ensemble du transport routier de marchandises, le taux de marge courante s'est amélioré par rapport à 1993, mais il reste encore négatif, à environ -1 %. L'amélioration a porté sur les petites entreprises comme sur les plus importantes. Le poids des intérêts et assimilés dans l'excédent brut d'exploitation tend à se réduire et cette réduction concerne surtout les entreprises de 200 salariés et plus, pour lesquelles il passe de 39 % à 34,8 % entre 1993 et 1995.



Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	7 766	7 786	6 691
6 à 19 salariés	2 637	2 715	2 784
20 à 49 salariés	1 104	1 148	1 235
50 à 199 salariés	394	431	465
200 salariés et plus	48	54	62
Ensemble	11 949	12 134	11 237

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	8 165	8 683	7 519
6 à 19 salariés	16 154	16 576	17 031
20 à 49 salariés	22 530	23 069	24 979
50 à 199 salariés	22 441	25 310	27 603
200 salariés et plus	10 954	11 241	12 745
Ensemble	80 243	84 879	89 877

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	7 823	8 215	7 229
6 à 19 salariés	14 204	14 611	14 812
20 à 49 salariés	18 334	19 211	20 743
50 à 199 salariés	17 276	19 664	21 554
200 salariés et plus	8 127	7 802	9 135
Ensemble	65 764	69 503	73 474

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	6 183	6 282	6 409
20 à 49 salariés	8 433	8 514	9 281
50 à 199 salariés	8 011	8 851	9 694
200 salariés et plus	4 272	4 315	4 902
Ensemble	26 899	27 962	30 285

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	7 801	7 894	7 968
20 à 49 salariés	10 357	10 422	11 442
50 à 199 salariés	10 033	11 157	12 198
200 salariés et plus	5 012	5 323	5 957
Ensemble	33 203	34 795	37 566

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	1 063	1 108	1 102
20 à 49 salariés	1 603	1 598	1 685
50 à 199 salariés	1 429	1 586	1 689
200 salariés et plus	790	741	910
Ensemble	4 885	5 033	5 385

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	2 600	2 641	2 588
20 à 49 salariés	3 393	3 331	3 572
50 à 199 salariés	3 261	3 634	3 870
200 salariés et plus	1 382	1 584	1 756
Ensemble	10 636	11 190	11 786

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	17 585	17 267	14 534
6 à 19 salariés	27 936	28 241	28 740
20 à 49 salariés	35 870	37 084	40 295
50 à 199 salariés	35 770	39 967	43 656
200 salariés et plus	19 480	20 208	23 183
Ensemble	136 642	142 767	150 408

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	523	535	532
20 à 49 salariés	523	520	525
50 à 199 salariés	514	517	513
200 salariés et plus	435	456	447
Ensemble	506	512	509

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	3,3	2,7	2,7
- dans l'effectif total	3,6	3,0	3,3

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	6,6	5,4	5,2
- dans l'effectif total	6,6	5,5	5,7

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	48,3	47,6	46,8
20 à 49 salariés	45,9	45,2	45,8
50 à 199 salariés	44,7	44,1	44,2
200 salariés et plus	45,7	47,3	46,7
Ensemble	46,0	45,6	45,6

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	17,2	17,6	17,2
20 à 49 salariés	19,0	18,8	18,2
50 à 199 salariés	17,8	17,9	17,4
200 salariés et plus	18,5	17,2	18,6
Ensemble	18,2	18,0	17,8

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	33,3	33,4	32,5
20 à 49 salariés	32,8	32,0	31,2
50 à 199 salariés	32,5	32,6	31,7
200 salariés et plus	27,6	29,8	29,5
Ensemble	32,0	32,2	31,4

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	-2,3	-0,4	0,4
20 à 49 salariés	-1,8	-0,1	-0,8
50 à 199 salariés	-2,9	-1,6	-1,7
200 salariés et plus	-3,1	-3,1	-0,8
Ensemble	-2,4	-1,1	-0,9

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	21,0	21,3	20,2
20 à 49 salariés	21,1	21,8	19,7
50 à 199 salariés	20,6	20,4	19,9
200 salariés et plus	15,3	16,7	18,1
Ensemble	20,1	20,5	19,6

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	33,3	32,1	33,2
20 à 49 salariés	33,2	30,3	30,8
50 à 199 salariés	34,7	33,6	33,0
200 salariés et plus	39,0	38,8	34,8
Ensemble	34,4	33,0	32,6

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	9,5	8,9	10,3
20 à 49 salariés	16,7	16,3	15,3
50 à 199 salariés	18,0	18,3	18,8
200 salariés et plus	22,7	18,0	18,7
Ensemble	16,4	15,6	16,0

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	279	280	277
20 à 49 salariés	289	281	284
50 à 199 salariés	280	279	279
200 salariés et plus	257	263	257
Ensemble	279	277	276

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	113	115	113
20 à 49 salariés	117	115	116
50 à 199 salariés	113	111	113
200 salariés et plus	114	115	110
Ensemble	114	114	114

3.4 - Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance / Effectif en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	617	637	632
20 à 49 salariés	616	605	607
50 à 199 salariés	589	590	576
200 salariés et plus	582	537	539
Ensemble	603	598	593

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	433	439	439
20 à 49 salariés	449	430	435
50 à 199 salariés	441	435	426
200 salariés et plus	451	401	403
Ensemble	443	430	428

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	119	131	127
20 à 49 salariés	113	119	116
50 à 199 salariés	104	109	106
200 salariés et plus	90	96	99
Ensemble	109	115	113

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	864	883	962
20 à 49 salariés	1 190	1 235	1 479
50 à 199 salariés	1 019	1 427	1 563
200 salariés et plus	622	652	831
Ensemble	3 694	4 196	4 835

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	724	773	813
20 à 49 salariés	992	1 047	1 228
50 à 199 salariés	796	1 124	1 292
200 salariés et plus	435	487	620
Ensemble	2 947	3 432	3 953

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	989	822	683
20 à 49 salariés	906	895	871
50 à 199 salariés	599	656	621
200 salariés et plus	171	183	172
Ensemble	2 666	2 556	2 347

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	272	378	386
20 à 49 salariés	496	531	633
50 à 199 salariés	857	984	1 135
200 salariés et plus	215	358	380
Ensemble	1 839	2 251	2 534

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	70,9	78,3	74,2
20 à 49 salariés	86,0	91,3	71,0
50 à 199 salariés	89,8	71,1	69,6
200 salariés et plus	77,4	74,3	79,4
Ensemble	82,1	79,1	72,6

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	18,4	19,9	20,7
20 à 49 salariés	17,6	17,8	18,7
50 à 199 salariés	17,0	18,4	17,8
200 salariés et plus	17,3	15,3	16,6
Ensemble	17,5	17,9	18,4

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	6 513	6 740	6 891
20 à 49 salariés	7 641	8 212	8 946
50 à 199 salariés	7 191	8 193	9 125
200 salariés et plus	2 998	3 400	4 139
Ensemble	24 343	26 545	29 101

5.3 - Rentabilité brute sur valeur du parc de véhicules en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	39,9	39,2	37,6
20 à 49 salariés	44,4	40,6	39,9
50 à 199 salariés	45,4	44,4	42,4
200 salariés et plus	46,1	46,6	42,4
Ensemble	43,7	42,2	40,5

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	43,8	50,5	57,0	43,3	49,3	56,1	42,8	49,1	55,3
20 à 49 salariés	44,1	50,8	56,8	42,7	49,6	56,0	43,0	49,2	55,3
50 à 199 salariés	41,0	48,3	54,7	41,2	48,0	53,4	41,2	47,5	53,6
200 salariés et plus	42,4	47,5	52,2	41,7	48,4	54,2	41,1	46,9	53,8
Ensemble	43,6	50,3	56,7	42,7	49,2	55,9	42,6	49,0	55,1

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	6,2	16,1	24,8	5,4	16,5	25,6	7,4	15,6	24,8
20 à 49 salariés	8,6	16,3	26,2	9,1	16,5	25,3	9,2	16,1	23,3
50 à 199 salariés	8,1	17,6	25,7	8,6	16,5	24,6	8,1	15,7	24,0
200 salariés et plus	3,0	16,0	26,3	3,3	16,3	25,7	8,2	14,9	23,3
Ensemble	7,0	16,3	25,2	7,1	16,5	25,4	8,1	15,7	24,5

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	24,5	32,8	40,2	24,9	33,1	40,6	23,4	31,5	39,8
20 à 49 salariés	24,0	31,5	38,1	24,0	30,9	37,6	23,9	30,2	36,5
50 à 199 salariés	24,8	32,2	38,0	24,9	31,3	37,6	24,3	30,0	35,8
200 salariés et plus	22,1	28,8	34,7	24,6	30,1	35,3	24,9	29,7	34,4
Ensemble	24,2	32,3	39,3	24,7	32,2	39,2	23,7	31,1	38,1

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	-7,0	-0,6	3,7	-6,4	0,6	5,8	-4,9	0,7	6,3
20 à 49 salariés	-5,5	-1,0	2,1	-4,4	-0,2	2,9	-3,9	0,0	3,4
50 à 199 salariés	-6,3	-1,6	2,1	-4,3	-0,7	2,6	-4,6	-0,8	2,6
200 salariés et plus	-7,0	-1,2	1,2	-4,6	-0,9	1,8	-4,2	-0,4	1,8
Ensemble	-6,7	-0,9	3,1	-5,4	0,1	4,6	-4,6	0,3	4,7

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	13,3	20,9	28,3	13,8	21,5	28,1	12,8	19,8	26,7
20 à 49 salariés	13,7	20,0	26,4	14,9	20,3	26,0	14,3	19,5	25,1
50 à 199 salariés	14,2	20,2	26,0	14,5	20,1	25,0	13,4	20,0	24,9
200 salariés et plus	12,4	17,7	23,1	14,7	20,1	23,3	15,6	20,3	24,5
Ensemble	13,5	20,6	27,3	14,2	21,0	27,3	13,2	19,7	26,1

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	20,1	29,8	42,3	20,2	29,2	42,9	20,6	30,1	44,8
20 à 49 salariés	22,7	30,6	42,4	20,7	28,1	38,2	20,9	28,3	37,9
50 à 199 salariés	23,0	31,8	45,4	22,3	30,1	40,4	21,7	30,5	41,3
200 salariés et plus	19,8	30,6	40,2	21,4	33,2	44,8	20,2	29,0	39,2
Ensemble	21,2	30,3	42,5	20,9	29,1	40,8	20,8	29,4	42,8

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	0,1	1,4	7,7	0,0	1,0	6,1	0,1	1,8	9,1
20 à 49 salariés	1,9	6,3	16,0	1,4	6,1	15,1	1,1	4,9	14,9
50 à 199 salariés	4,2	10,5	21,6	4,1	10,8	20,9	4,3	10,8	22,0
200 salariés et plus	10,3	16,7	22,4	8,6	13,9	22,7	9,1	15,2	25,6
Ensemble	0,3	3,2	12,1	0,1	2,6	11,5	0,2	3,3	12,2

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	226	271	317	229	273	322	228	271	319
20 à 49 salariés	238	274	317	234	270	312	235	272	315
50 à 199 salariés	240	271	309	237	272	303	240	270	308
200 salariés et plus	224	249	274	235	260	282	228	262	291
Ensemble	232	272	316	231	271	318	232	271	315

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	95	109	127	97	113	131	98	111	131
20 à 49 salariés	101	114	129	100	112	127	102	113	127
50 à 199 salariés	103	112	120	101	110	121	104	114	123
200 salariés et plus	102	110	119	102	111	118	102	110	118
Ensemble	97	111	127	98	112	128	99	112	128

2.4 - CA transport hors sous-traitance / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	503	606	734	531	634	742	525	628	757
20 à 49 salariés	503	603	706	489	593	704	503	608	701
50 à 199 salariés	474	577	677	485	578	675	490	570	665
200 salariés et plus	482	546	610	456	540	630	467	540	644
Ensemble	501	600	721	517	616	724	517	616	723

2.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	346	418	523	354	438	526	348	432	540
20 à 49 salariés	358	437	523	336	421	510	349	436	508
50 à 199 salariés	336	434	517	349	427	509	347	417	496
200 salariés et plus	330	426	481	319	401	474	315	416	503
Ensemble	349	425	523	349	433	519	348	432	520

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	92	119	146	102	132	165	98	127	163
20 à 49 salariés	86	111	135	90	119	144	89	119	143
50 à 199 salariés	77	101	124	84	108	132	83	103	129
200 salariés et plus	68	94	112	82	100	121	78	101	124
Ensemble	88	114	142	94	125	153	93	123	153

Le transport routier de marchandises interurbain (602M)

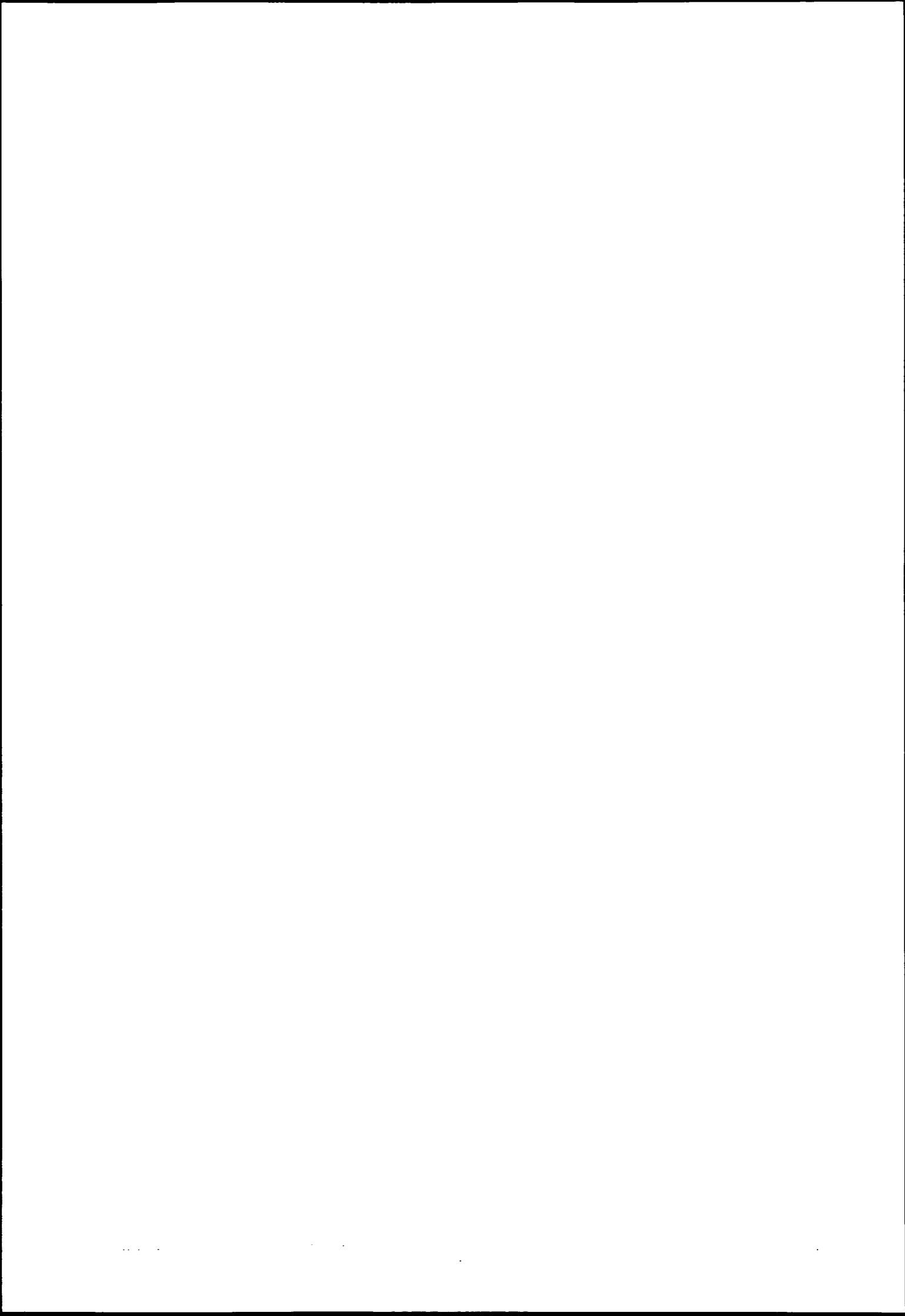
3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 9 salariés	3,0	82,1	254,0	14,5	97,5	273,8	24,0	87,3	269,5
20 à 49 salariés	32,7	93,0	198,1	41,9	89,0	171,7	34,5	79,7	162,1
50 à 199 salariés	34,6	96,7	176,6	28,2	85,0	151,0	33,5	78,6	146,4
200 salariés et plus	-1,0	94,3	135,2	40,2	93,9	163,2	41,3	72,3	146,0
Ensemble	13,3	87,1	218,7	26,8	91,7	213,0	28,4	82,2	205,2

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	7,9	19,5	35,4	9,7	20,9	39,6	8,9	21,9	46,0
20 à 49 salariés	9,7	17,2	28,2	10,1	17,4	29,5	11,7	19,7	34,1
50 à 199 salariés	9,2	18,2	28,2	10,0	19,2	29,2	9,9	19,8	30,2
200 salariés et plus	2,2	18,0	29,3	5,5	16,0	27,1	8,7	17,4	25,9
Ensemble	8,6	18,7	32,5	9,9	19,4	35,4	9,8	20,9	39,7

4.2 - Rentabilité brute / valeur du parc de véhicules en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19 salariés	24,5	40,4	58,0	24,7	39,2	55,8	24,5	37,3	53,0
20 à 49 salariés	28,6	41,0	58,4	25,8	39,0	53,9	27,0	38,2	54,0
50 à 199 salariés	28,7	44,2	61,0	29,1	42,9	57,0	28,8	39,7	54,7
200 salariés et plus	28,0	42,5	53,7	32,8	44,9	53,4	28,7	37,5	54,3
Ensemble	26,2	40,9	58,4	25,5	39,5	55,3	25,4	37,9	53,4



Le déménagement

1. L'ACTIVITÉ

Près de 1 400 entreprises ont pour activité principale le déménagement en 1995. Ces entreprises emploient 12 600 personnes en équivalent temps complet et réalisent un chiffre d'affaires de 5,4 milliards de francs. Ce chiffre d'affaires est obtenu à 85 % dans l'activité de déménagement, et à 15 % dans d'autres activités.

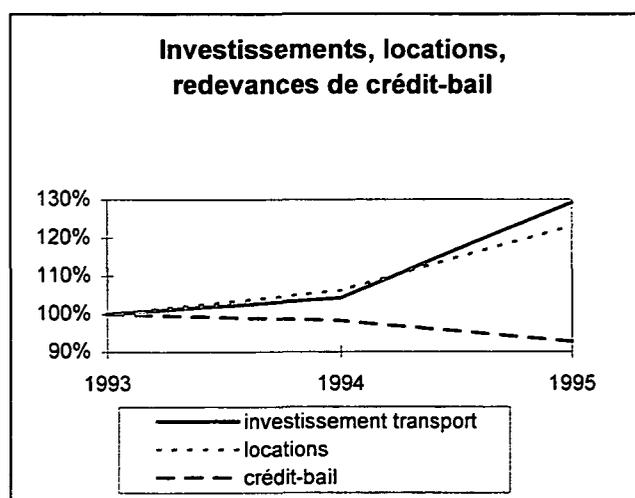
Les dix premières entreprises du secteur, avec 6,5 % des effectifs, réalisent 11 % du chiffre d'affaires en 1995. La taille moyenne d'une entreprise de déménagement est en diminution, passant de 9,7 en 1993 à 9,1 salariés par entreprise en 1995.

Effectif moyen	1993	1994	1995
de 0 à 5 salariés	3,4	3,6	3,7
de 6 à 19 salariés	9,6	9,8	9,9
de 20 à 49 salariés	31,5	31,8	31,1
50 salariés et plus	85,8	89,6	78,8
Ensemble	9,7	9,4	9,1

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

La productivité du travail a fortement augmenté entre 1993 et 1995. Le chiffre d'affaires net hors sous-traitance par personne employée, de 355 000 francs en 1993, s'élève à 383 000 francs en 1995. La hausse est la plus forte pour les entreprises de 50 salariés et plus. Cette évolution se retrouve pour la productivité apparente du travail (VAHT révisée / effectif) qui est restée de 242 000 francs par personne en 1993 à 259 000 francs en 1995. La sous-traitance s'est nettement développée en 1995 et atteint un taux de 17,5 %, qui monte à 24,7 % pour les entreprises de 50 salariés et plus.

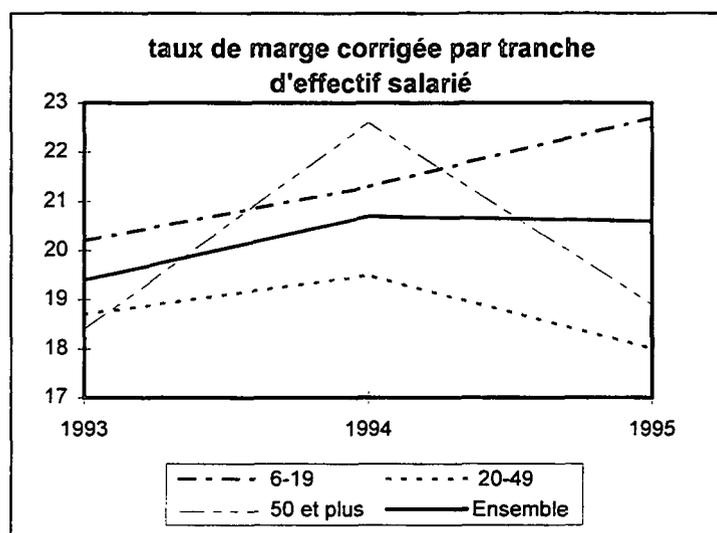
La productivité de l'effectif roulant suit une évolution semblable. Comme dans les autres secteurs du transport routier de marchandises, l'investissement des entreprises s'est redressé et la prise de véhicules en location a progressé. Par contre, les frais de redevances de crédit-bail diminuent.



3. LES RÉSULTATS

Le taux de valeur ajoutée corrigée s'établit à 55,7 % en 1995. Il n'est pas très différent quelle que soit la taille des entreprises. Mais pour celles de 50 salariés et plus, il s'est réduit de pratiquement 10 points par rapport aux deux années précédentes. Les divers taux de marge, qui ont sensiblement progressé par rapport à 1993, restent assez stables entre 1994 et 1995 pour l'ensemble du secteur.

Cette stabilité résulte, en fait, d'une compensation entre les résultats favorables des entreprises de moins de 20 salariés, et ceux, nettement moins satisfaisants, des entreprises plus importantes.



Le déménagement (602N)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	554	571	723
6 à 19 salariés	468	484	542
20 à 49 salariés	127	116	119
50 salariés et plus	10	7	12
Ensemble	1 159	1 178	1 396

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	527	606	751
6 à 19 salariés	1 828	2 040	2 401
20 à 49 salariés	1 807	1 713	1 740
50 salariés et plus	352	280	498
Ensemble	4 513	4 639	5 390

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	475	564	667
6 à 19 salariés	1 643	1 800	2 097
20 à 49 salariés	1 503	1 379	1 384
50 salariés et plus	302	280	472
Ensemble	3 924	4 022	4 620

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	881	981	1 155
20 à 49 salariés	820	811	799
50 salariés et plus	205	155	240
Ensemble	1 906	1 948	2 195

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	1 062	1 171	1 382
20 à 49 salariés	971	942	933
50 salariés et plus	226	177	269
Ensemble	2 259	2 290	2 585

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	87	110	150
20 à 49 salariés	72	97	83
50 salariés et plus	34	29	30
Ensemble	193	236	263

Le déménagement (602N)

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	215	249	313
20 à 49 salariés	182	184	168
50 salariés et plus	42	40	51
Ensemble	438	473	532

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	1 911	2 030	2 669
6 à 19 salariés	4 495	4 765	5 348
20 à 49 salariés	3 998	3 689	3 700
50 salariés et plus	858	627	946
Ensemble	11 262	11 112	12 663

1.9 - CAHT hors sous- traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	349	369	384
20 à 49 salariés	363	379	379
50 salariés et plus	345	379	396
Ensemble	355	374	383

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	6,3	6,3	5,8
- dans l'effectif total	3,9	3,7	3,0

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	11,5	11,3	11,0
- dans l'effectif total	7,4	6,5	6,5

Le déménagement (602N)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	58,0	57,4	57,5
20 à 49 salariés	53,8	55,0	53,6
50 salariés et plus	64,1	63,3	54,1
Ensemble	56,6	56,8	55,7

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	9,9	11,2	13,0
20 à 49 salariés	8,8	11,9	10,4
50 salariés et plus	16,5	19,0	12,3
Ensemble	10,1	12,1	12,0

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	20,2	21,3	22,7
20 à 49 salariés	18,7	19,5	18,0
50 salariés et plus	18,4	22,6	18,9
Ensemble	19,4	20,7	20,6

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	-2,0	0,0	1,2
20 à 49 salariés	-3,0	0,5	-0,7
50 salariés et plus	5,5	9,4	2,8
Ensemble	-1,7	1,0	0,7

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	8,2	9,9	10,7
20 à 49 salariés	6,8	9,4	7,4
50 salariés et plus	10,3	14,6	9,8
Ensemble	7,8	10,0	9,4

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	53,9	48,1	44,2
20 à 49 salariés	57,0	42,6	46,1
50 salariés et plus	30,4	32,3	41,9
Ensemble	53,0	44,6	44,5

Le déménagement (602N)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	14,2	13,8	14,5
20 à 49 salariés	19,7	18,3	19,4
50 salariés et plus	15,9	15,0	24,7
Ensemble	16,8	15,8	17,5

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	236	246	258
20 à 49 salariés	243	255	252
50 salariés et plus	263	282	285
Ensemble	242	252	259

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	117	122	125
20 à 49 salariés	121	124	124
50 salariés et plus	145	151	142
Ensemble	121	124	126

3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	481	530	543
20 à 49 salariés	511	503	493
50 salariés et plus	642	649	887
Ensemble	506	527	547

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	419	457	468
20 à 49 salariés	447	441	425
50 salariés et plus	587	598	804
Ensemble	444	460	474

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	26	32	31
20 à 49 salariés	28	27	28
50 salariés et plus	26	22	31
Ensemble	27	29	30

Le déménagement (602N)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	60	63	86
20 à 49 salariés	42	50	55
50 salariés et plus	10	9	11
Ensemble	111	122	152

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	39	42	60
20 à 49 salariés	28	28	26
50 salariés et plus	5	5	7
Ensemble	73	75	94

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	30	32	29
20 à 49 salariés	23	20	19
50 salariés et plus	1	1	2
Ensemble	54	53	50

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	33	37	51
20 à 49 salariés	32	32	23
50 salariés et plus	1	0	6
Ensemble	65	69	80

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	62,3	95,1	97,0
20 à 49 salariés	53,4	98,1	65,4
50 salariés et plus	238,2	267,9	187,4
Ensemble	74,1	109,5	91,9

Le déménagement (602N)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	16,6	19,6	24,7
20 à 49 salariés	15,8	23,9	18,8
50 salariés et plus	39,0	35,7	21,6
Ensemble	18,1	22,5	22,2

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	356	384	405
20 à 49 salariés	239	263	240
50 salariés et plus	60	30	55
Ensemble	655	677	699

5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	60,3	64,8	77,5
20 à 49 salariés	76,1	70,0	69,9
50 salariés et plus	68,8	134,3	92,9
Ensemble	66,8	69,9	76,1

Le déménagement (602N)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	56,5	64,6	71,2	55,8	63,7	70,6	55,6	63,3	70,2
20 à 49	55,0	62,4	67,7	56,2	63,3	69,7	55,8	61,6	68,4
50 et plus	46,5	67,7	82,2	49,6	69,6	82,7	41,7	56,2	69,0
Ensemble	55,9	64,3	70,9	55,8	63,7	69,9	55,4	62,9	70,0

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	2,2	9,6	17,0	3,1	10,1	17,4	5,9	11,6	19,0
20 à 49	0,9	8,6	13,8	3,2	9,1	15,1	2,8	7,9	12,6
50 et plus	5,9	9,3	25,5	1,5	7,5	21,0	-6,1	7,7	16,6
Ensemble	2,2	9,1	16,4	3,2	10,0	17,1	5,2	10,9	17,7

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,1	18,9	29,1	11,7	19,2	28,3	14,6	21,5	29,4
20 à 49	10,4	16,1	22,5	11,4	16,9	23,2	9,9	14,0	21,2
50 et plus	10,3	13,0	23,6	5,1	11,7	20,2	-1,6	15,3	22,6
Ensemble	10,2	18,2	27,2	11,5	18,5	27,1	13,4	19,9	28,1

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-7,1	-0,6	4,0	-5,7	0,1	4,4	-3,1	1,1	5,8
20 à 49	-6,2	-1,6	0,8	-4,3	-0,8	2,8	-4,8	-0,2	2,4
50 et plus	-2,4	0,0	2,6	-2,9	-0,3	3,7	-8,5	-0,6	3,1
Ensemble	-6,8	-0,8	3,4	-5,0	0,0	3,9	-3,6	0,7	4,9

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,8	8,7	14,9	3,1	8,8	14,9	5,0	10,2	16,2
20 à 49	0,5	7,5	11,9	2,8	7,3	12,4	2,1	5,9	10,8
50 et plus	3,1	5,8	10,5	2,7	4,2	12,2	-5,1	6,1	14,2
Ensemble	1,9	8,4	14,1	3,0	8,3	14,6	4,3	9,2	15,0

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	27,1	45,2	66,8	26,4	44,5	67,2	24,8	39,8	60,0
20 à 49	30,0	43,2	63,8	31,7	41,3	61,2	31,6	45,7	65,8
50 et plus	11,8	31,3	72,9	12,5	35,3	70,7	-171,7	23,9	38,0
Ensemble	28,4	44,3	66,3	27,0	43,5	66,4	25,3	40,7	60,5

Le déménagement (602N)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,9	3,6	11,0	0,8	3,7	10,6	0,6	3,6	12,3
20 à 49	3,3	7,9	15,1	2,4	7,4	14,4	1,3	6,8	12,4
50 et plus	0,8	8,8	14,7	0,8	6,3	17,1	4,2	17,4	35,2
Ensemble	1,1	4,3	12,6	0,8	4,4	12,2	0,7	4,3	12,4

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	182	222	269	189	232	277	203	247	295
20 à 49	199	226	274	188	237	288	191	237	293
50 et plus	226	253	262	239	273	310	261	273	291
Ensemble	185	223	269	190	234	279	201	247	294

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	96	113	136	98	116	139	100	120	145
20 à 49	101	113	140	99	118	141	101	118	147
50 et plus	111	132	167	118	139	179	118	150	171
Ensemble	98	113	138	99	116	140	100	120	145

2.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	346	448	651	384	481	664	374	524	771
20 à 49	345	458	907	335	485	835	371	483	797
50 et plus	511	688	920	451	544	2198	588	845	1970
Ensemble	347	451	697	375	482	684	375	521	792

2.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	305	393	573	328	412	572	321	457	684
20 à 49	300	398	773	296	423	792	316	417	704
50 et plus	432	644	791	393	493	2017	509	791	1763
Ensemble	305	395	611	320	415	597	324	452	704

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	14,9	22,4	40,1	18,7	27,4	40,9	18,5	27,3	43,9
20 à 49	14,5	25,6	38,4	13,5	22,8	36,2	16,4	23,9	36,6
50 et plus	6,5	28,6	59,0	5,5	21,9	49,9	16,1	35,6	44,6
Ensemble	14,7	23,3	39,5	17,2	26,8	40,1	17,7	26,6	43,0

Le déménagement (602N)

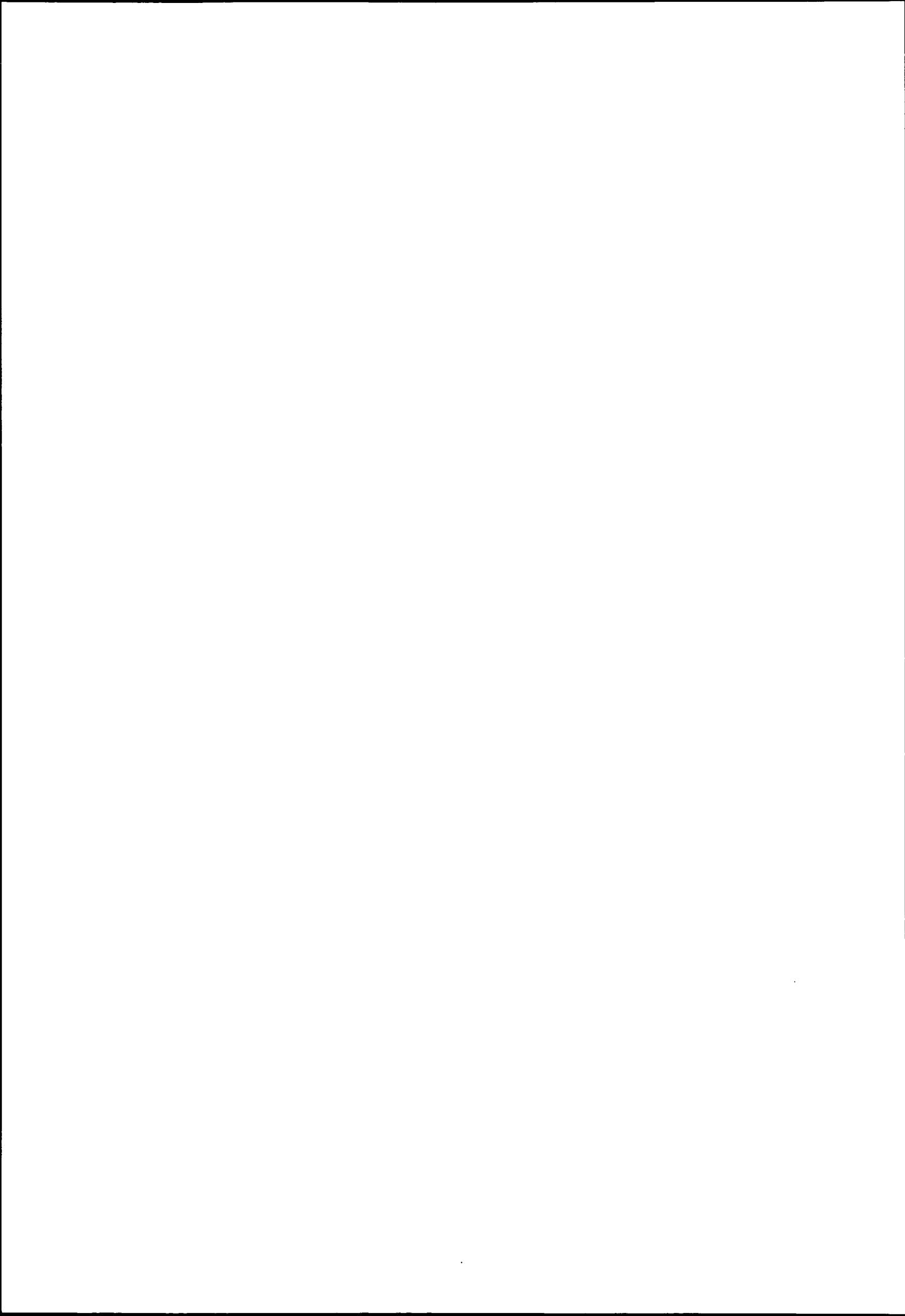
3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-20,8	91,9	318,3	-4,1	80,1	294,2	28,8	119,9	326,3
20 à 49	-31,9	92,9	199,4	16,5	96,0	303,7	-7,8	67,9	246,1
50 et plus	97,0	135,5	163,1	55,2	86,9	205,8	-442,1	93,3	258,5
Ensemble	-20,2	93,5	261,8	-3,3	85,5	294,8	21,8	110,6	321,1

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	3,6	17,6	45,6	6,6	17,4	47,4	10,7	26,8	56,1
20 à 49	2,6	14,9	31,1	6,2	20,7	35,9	6,4	15,7	29,4
50 et plus	9,9	30,1	39,1	3,2	13,0	28,0	-11,6	12,9	31,2
Ensemble	3,6	17,0	41,9	6,4	18,2	44,2	9,0	23,4	51,5

4.2 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	26,4	54,1	94,9	26,8	55,9	109,2	39,3	71,0	128,0
20 à 49	40,5	64,4	117,0	35,3	61,1	115,7	35,6	52,9	97,4
50 et plus	19,6	61,9	209,5	23,0	78,0	170,0	-15,0	39,9	169,1
Ensemble	27,5	57,4	100,3	27,7	56,5	111,4	37,9	66,4	123,1



La location de camions avec conducteur

1. L'ACTIVITÉ

En 1995, 2 206 entreprises exercent à titre principal l'activité de location de camions avec chauffeur dont 73 ont 50 salariés et plus. Ces sociétés mettent à disposition de leurs clients des véhicules avec chauffeur, dans le cadre d'un contrat de location de longue durée, ou d'un contrat de location à la demande (sans condition de durée minimale).

Le poids des dix plus grandes entreprises du secteur est relativement fort puisqu'elles réalisent 17,6 % du chiffre d'affaires, et représentent 16,3 % des effectifs. Ce poids est en diminution sensible depuis trois ans, notamment à cause de la sortie du secteur des transports en 1994 et en 1995 de grandes entreprises reclassées en 712A.

Les entreprises de location avec chauffeur réalisent 77,2 % de leur CA dans leur spécialité en 1995. Cette part est en baisse, mais cela n'est dû qu'aux entreprises de 50 salariés et plus (85,3 % en 1993, 71,6 % en 1995). Elle est stable pour les entreprises de moins de 50 salariés. Les entreprises de moins de 6 salariés sont les plus spécialisées avec une part de la location qui dépasse 90 %.

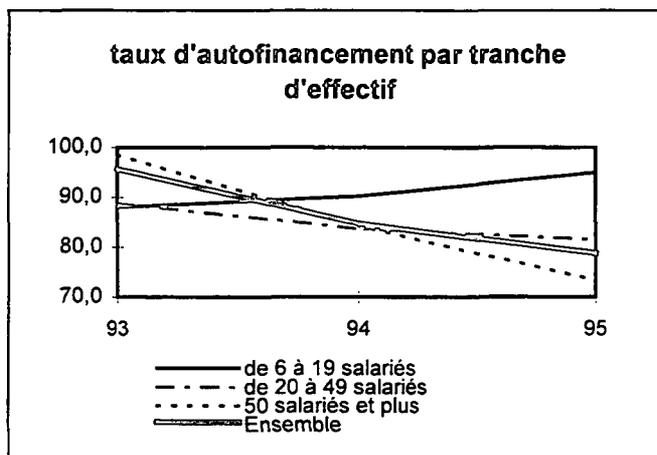
	En %		
CA activité / CA total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	93,3 %	98,1 %	93,2 %
6 à 19 salariés	83,4 %	82,6 %	81,6 %
20 à 49 salariés	74,6 %	73,9 %	76,8 %
50 salariés et plus	85,3 %	78,2 %	71,6 %
Ensemble	82,8 %	79,1 %	77,2 %

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

Un peu plus de 22 000 personnes (en équivalent temps complet) sont employées dans la location de camions avec conducteur en 1995. 68 % de l'effectif se trouve dans les entreprises de 20 salariés et plus. Le chiffre d'affaires hors sous-traitance par personne, de 454 000 francs en 1995, est sensiblement plus élevé que dans les autres secteurs du transport routier de marchandises. Le secteur de la location de camions avec conducteur a peu recours à la sous-traitance : 9,6 % du CA est sous-traité en 1995.

3. LES RÉSULTATS

Les divers ratios de gestion tendent à se dégrader entre 1993 et 1995, et le plus souvent du fait des entreprises de 50 salariés et plus. C'est le cas pour le taux de valeur ajoutée corrigée, pour les taux de marge classique et corrigée, pour le taux d'autofinancement d'exploitation. Par contre, le taux de marge courante progresse légèrement. Les indicateurs de productivité du travail, sont, pour leur part, orientés à la baisse.



La location de camions avec conducteur (602P)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	1 115	912	1 596
6 à 19 salariés	310	309	369
20 à 49 salariés	153	147	168
50 salariés et plus	69	67	73
Ensemble	1 647	1 435	2 206

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	765	644	1 168
6 à 19 salariés	1 552	1 578	1 874
20 à 49 salariés	2 645	2 514	3 011
50 salariés et plus	5 324	4 847	4 578
Ensemble	10 285	9 583	10 632

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	714	632	1 088
6 à 19 salariés	1 294	1 303	1 529
20 à 49 salariés	1 974	1 858	2 311
50 salariés et plus	4 539	3 792	3 276
Ensemble	8 521	7 584	8 203

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	694	717	818
20 à 49 salariés	1 231	1 142	1 368
50 salariés et plus	2 900	2 463	2 117
Ensemble	4 826	4 321	4 303

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	864	895	1 011
20 à 49 salariés	1 501	1 392	1 705
50 salariés et plus	3 490	3 051	2 741
Ensemble	5 855	5 338	5 457

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	135	128	146
20 à 49 salariés	276	230	304
50 salariés et plus	982	746	401
Ensemble	1 393	1 104	851

La location de camions avec conducteur (602P)

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	290	295	316
20 à 49 salariés	490	443	579
50 salariés et plus	1 480	1 229	914
Ensemble	2 260	1 967	1 809

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	2 192	1 830	3 258
6 à 19 salariés	3 120	3 288	3 763
20 à 49 salariés	5 112	4 866	5 602
50 salariés et plus	10 045	9 394	9 470
Ensemble	20 470	19 378	22 094

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	433	433	433
20 à 49 salariés	458	459	493
50 salariés et plus	509	483	440
Ensemble	482	467	454

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	20,7	16,7	9,7
- dans l'effectif total	15,1	13,0	9,1

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	28,7	25,1	17,6
- dans l'effectif total	23,2	20,9	16,3

La location de camions avec conducteur (602P)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	55,6	56,7	53,9
20 à 49 salariés	56,6	55,3	56,6
50 salariés et plus	65,5	62,9	59,9
Ensemble	61,4	59,7	57,7

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	19,4	17,9	17,8
20 à 49 salariés	22,4	20,2	22,2
50 salariés et plus	33,9	30,3	18,9
Ensemble	28,9	25,6	19,8

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	33,5	32,9	31,2
20 à 49 salariés	32,7	31,8	34,0
50 salariés et plus	42,4	40,3	33,3
Ensemble	38,6	36,8	33,1

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	-0,2	0,3	0,5
20 à 49 salariés	-1,7	-0,5	0,1
50 salariés et plus	-1,0	0,2	0,3
Ensemble	-1,1	0,0	0,3

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	22,1	21,2	18,7
20 à 49 salariés	22,9	22,3	23,5
50 salariés et plus	29,0	26,4	19,5
Ensemble	26,4	24,4	20,6

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	31,2	32,4	33,5
20 à 49 salariés	28,7	27,6	25,1
50 salariés et plus	29,6	30,8	39,3
Ensemble	29,6	30,3	33,8

La location de camions avec conducteur (602P)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	13,0	9,8	13,1
20 à 49 salariés	11,5	11,1	8,3
50 salariés et plus	4,0	6,3	9,0
Ensemble	7,5	8,3	9,6

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	277	272	269
20 à 49 salariés	294	286	304
50 salariés et plus	347	325	289
Ensemble	320	304	290

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	114	113	112
20 à 49 salariés	117	114	116
50 salariés et plus	115	112	110
Ensemble	115	113	112

3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	488	493	481
20 à 49 salariés	493	491	534
50 salariés et plus	714	589	446
Ensemble	603	541	479

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	371	371	355
20 à 49 salariés	382	370	403
50 salariés et plus	596	481	345
Ensemble	487	427	364

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	69	72	73
20 à 49 salariés	64	72	80
50 salariés et plus	54	58	60
Ensemble	60	65	69

La location de camions avec conducteur (602P)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	103	93	97
20 à 49 salariés	230	203	272
50 salariés et plus	812	725	415
Ensemble	1145	1021	784

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	87	81	78
20 à 49 salariés	203	173	189
50 salariés et plus	681	618	359
Ensemble	971	873	626

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	84	68	74
20 à 49 salariés	113	103	124
50 salariés et plus	87	78	82
Ensemble	284	249	280

4.4 - Location de matériel de transports en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	39	66	49
20 à 49 salariés	64	79	109
50 salariés et plus	205	199	243
Ensemble	308	343	401

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	88,0	90,2	95,0
20 à 49 salariés	88,8	83,7	81,5
50 salariés et plus	98,6	84,3	73,3
Ensemble	95,7	84,7	78,8

La location de camions avec conducteur (602P)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	20,5	20,1	21,6
20 à 49 salariés	18,5	17,7	18,9
50 salariés et plus	21,9	23,7	19,3
Ensemble	21,0	21,7	19,5

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	636	641	706
20 à 49 salariés	1 157	1 090	1 461
50 salariés et plus	3 607	3 009	2 165
Ensemble	5 400	4 741	4 333

5.3 - Rentabilité brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	45,6	45,9	44,7
20 à 49 salariés	42,4	40,7	39,7
50 salariés et plus	41,0	40,8	42,2
Ensemble	41,8	41,5	41,8

La location de camions avec conducteur (602P)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	53,3	61,3	69,4	51,0	59,8	69,6	49,0	59,9	67,2
20 à 49	53,2	61,7	68,2	51,7	60,0	68,0	54,0	60,3	66,7
50 et plus	59,1	64,7	70,9	55,8	62,9	68,5	53,4	62,8	67,4
Ensemble	53,9	61,9	69,4	51,7	60,2	68,7	51,4	60,4	67,1

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	3,7	15,1	26,2	6,8	15,5	28,0	5,9	14,6	25,7
20 à 49	7,4	16,7	28,7	8,0	14,2	24,8	7,3	16,8	26,1
50 et plus	5,5	19,1	32,7	5,5	13,6	28,4	8,0	16,7	24,4
Ensemble	5,6	15,5	27,3	6,8	15,1	27,1	6,7	15,7	25,7

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19,9	31,9	41,1	20,5	30,5	38,0	20,2	28,0	37,6
20 à 49	21,1	28,6	36,5	20,2	26,6	37,4	20,9	28,8	36,9
50 et plus	24,0	33,3	41,8	24,1	31,6	40,4	22,7	29,3	36,5
Ensemble	20,9	30,9	39,8	21,0	29,9	38,2	20,5	28,6	37,4

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-6,7	0,2	4,9	-4,3	1,1	7,1	-4,1	0,6	4,8
20 à 49	-5,6	-0,8	2,5	-4,2	-0,2	2,8	-3,3	0,3	3,7
50 et plus	-4,2	0,3	2,7	-3,3	-0,3	2,9	-2,3	0,3	3,3
Ensemble	-5,6	-0,2	3,4	-4,2	0,6	5,6	-3,5	0,5	4,5

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,8	20,7	28,5	10,5	19,9	27,8	9,8	18,3	25,3
20 à 49	12,1	18,6	25,0	11,3	19,4	26,9	13,8	18,8	25,7
50 et plus	15,6	19,6	27,5	12,8	19,4	26,1	13,0	18,7	23,9
Ensemble	10,9	20,0	27,5	10,9	19,8	27,0	11,1	18,4	25,5

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,4	29,3	46,6	16,8	27,6	43,9	19,1	30,5	42,6
20 à 49	19,4	27,2	39,5	18,8	26,9	39,5	18,0	25,1	36,3
50 et plus	20,7	31,8	39,8	18,5	27,9	40,2	19,4	29,3	37,3
Ensemble	18,8	28,9	43,7	17,9	27,3	41,6	18,6	28,3	39,2

La location de camions avec conducteur (602P)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,0	0,8	7,2	0,0	0,4	6,2	0,0	0,6	5,8
20 à 49	0,1	1,7	10,0	0,1	2,3	9,1	0,1	1,8	7,6
50 et plus	0,7	2,3	5,7	0,6	2,9	8,6	0,6	2,6	7,9
Ensemble	0,0	1,4	8,3	0,0	1,1	7,1	0,0	1,2	6,9

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	211	261	321	218	261	310	204	270	330
20 à 49	221	264	313	214	253	319	234	266	307
50 et plus	252	278	349	243	283	313	248	279	314
Ensemble	220	267	318	219	264	314	218	269	321

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	92	109	132	95	112	126	96	109	127
20 à 49	99	109	126	97	110	125	100	111	125
50 et plus	100	110	122	99	109	122	101	109	118
Ensemble	97	109	128	96	111	125	97	110	125

2.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	356	471	623	384	488	594	379	493	610
20 à 49	363	454	572	360	467	579	369	497	575
50 et plus	398	471	567	367	446	550	393	465	537
Ensemble	360	465	591	377	476	579	379	490	593

2.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	279	356	483	290	362	432	266	362	445
20 à 49	281	366	454	257	333	446	285	359	451
50 et plus	296	378	461	299	370	440	293	364	464
Ensemble	283	363	464	282	360	438	268	362	449

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	40	62	96	45	72	103	38	66	99
20 à 49	36	61	87	41	66	94	46	71	101
50 et plus	26	57	74	31	62	79	48	67	82
Ensemble	38	60	91	42	68	97	42	68	97

La location de camions avec conducteur (602P)

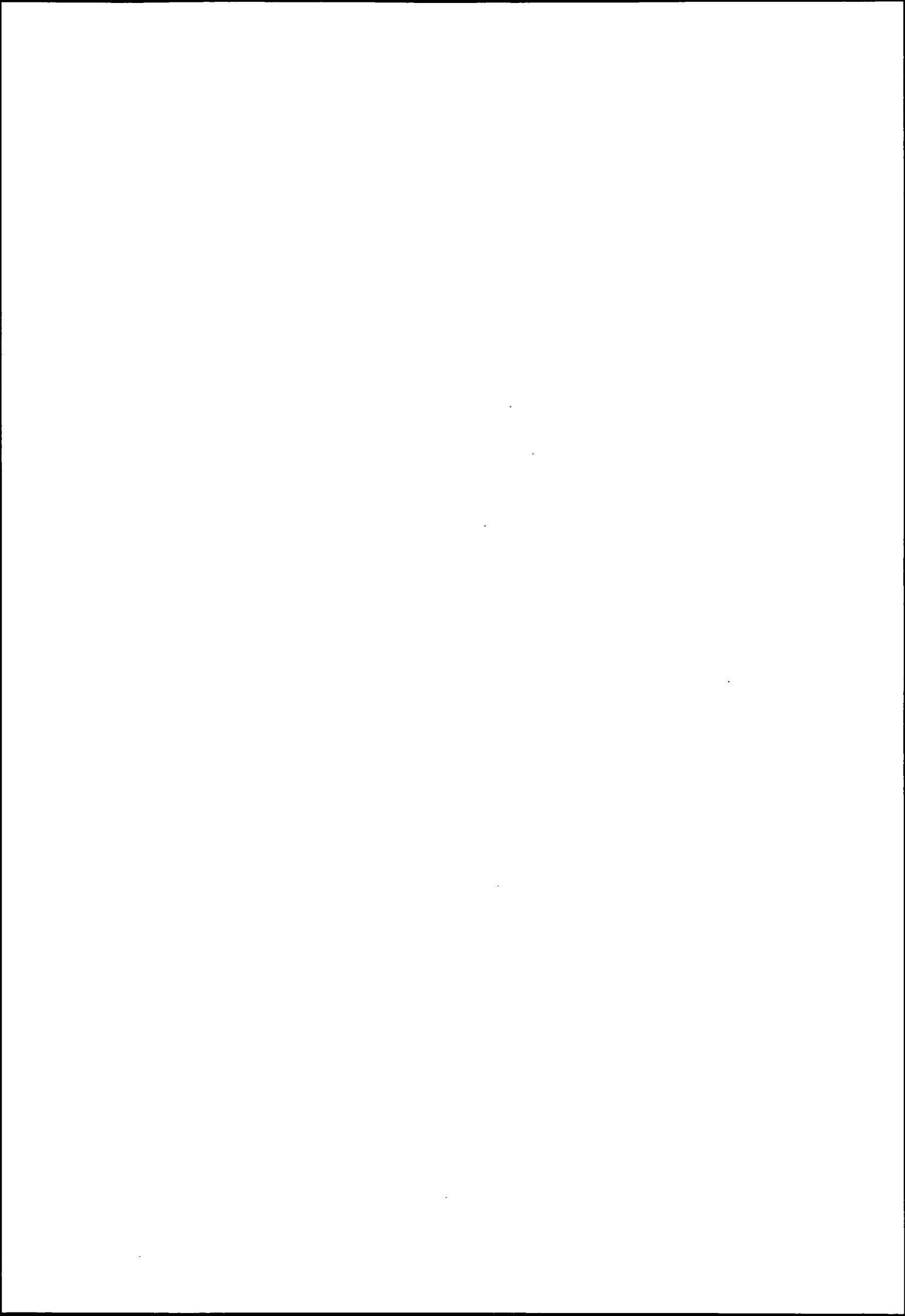
3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	2,8	99,0	273,4	40,7	108,3	288,1	33,9	118,5	323,0
20 à 49	20,5	86,8	248,1	46,7	97,8	203,8	41,5	81,8	170,9
50 et plus	48,3	97,3	162,9	59,7	101,5	168,0	52,2	93,5	165,1
Ensemble	17,0	95,5	257,6	45,6	101,5	265,2	39,1	102,1	260,6

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	7,5	19,9	37,1	11,5	23,1	48,4	9,6	21,1	47,7
20 à 49	11,0	16,4	28,2	7,8	18,3	29,2	10,8	19,5	30,4
50 et plus	13,3	20,5	29,8	11,0	16,9	27,1	10,0	20,0	27,3
Ensemble	9,3	18,7	32,7	10,0	20,6	37,6	10,3	20,4	38,5

4.2 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	25,6	45,2	71,9	23,5	44,1	76,5	27,3	44,5	73,2
20 à 49	26,9	37,3	56,7	21,6	37,4	55,7	23,4	39,9	55,0
50 et plus	34,7	41,1	53,8	31,9	39,3	55,2	28,5	35,6	47,2
Ensemble	27,6	42,1	64,2	23,9	41,8	66,8	26,5	41,5	67,7



L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE FRET

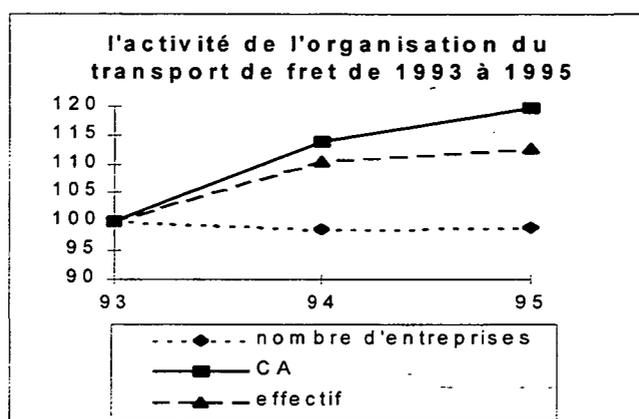


L'organisation du transport de fret

1. L'ACTIVITÉ

Ce secteur regroupe les entreprises dont l'activité principale est la messagerie, l'affrètement ou l'organisation du transport international. Elles étaient au nombre de 142 en 1993, de 122 en 1995.

Ce secteur est beaucoup plus concentré que le transport routier de marchandises : les 10 premières entreprises réalisent 26,6 % du CA total en 1995. Cette part est cependant en diminution par rapport à 1993, où elle atteignait 28,5 %. Cela s'explique notamment par le reclassement dans le secteur d'entreprises de 200 salariés et plus qui se désengagent du transport pour devenir organisateurs (la part du CA réalisée par les entreprises de 200 salariés et plus passe de 51,2 % à 54,3 % entre 1993 et 1995).



2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

L'effectif total employé dans l'organisation du transport de fret est passé de 85 000 personnes en 1993 à 96 000 en 1995. Cette hausse est essentiellement le fait de la catégorie des entreprises de 200 salariés et plus dont l'effectif s'est accru de 6 500 personnes au cours de la période.

INVESTISSEMENT PAR ENTREPRISE EN KF

	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	187	187	207
20 à 49 salariés	734	611	530
50 à 199 salariés	2 155	1 673	1 896
200 salariés et plus	13 132	12 948	13 437
Ensemble	818	841	903

Parallèlement, la productivité apparente du travail est passée de 295 000 francs en 1993 à 301 000 francs en 1994 et en 1995. Cette hausse est uniquement due aux plus petites entreprises.

Les investissements sont en progression (de 1 590 MF à 1 737 MF). En revanche, les redevances de crédit-bail en matériel de transport régressent. Comme dans le transport routier de marchandises, le recours à la location de matériel de transport se développe.

3. LES RÉSULTATS

La valeur ajoutée dégagée par les entreprises de l'organisation du transport de fret a tendance à progresser moins vite que le chiffre d'affaires. C'est ainsi que le taux de valeur ajoutée corrigée, de 30,8 % en 1993, baisse à 30,5 % en 1994, puis à 29,5 % en 1995. Le taux de marge corrigée augmente légèrement : de 22,4 % à 22,9 %, avec un pic en 1994 (25,0 %). Ce pic s'observe également pour le taux de marge classique et le taux d'autofinancement d'exploitation. L'année 1994 est, par ailleurs, marquée par une amélioration du taux de marge courante et un moindre poids des intérêts et assimilés. Ces évolutions se retrouvent dans chacun des trois secteurs constituant l'organisation du transport de fret.

L'organisation du transport de fret

1. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	894	819	784
6 à 19 salariés	529	517	546
20 à 49 salariés	264	304	309
50 à 199 salariés	187	199	203
200 salariés et plus	68	77	80
Ensemble	1 942	1 916	1 922

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	4 509	4 673	4 503
6 à 19 salariés	8 114	8 921	9 885
20 à 49 salariés	8 699	10 243	10 844
50 à 199 salariés	19 006	21 230	20 646
200 salariés et plus	43 621	50 436	54 521
Ensemble	83 949	95 503	100 400

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	4 292	4 490	4 337
6 à 19 salariés	7 483	8 345	9 235
20 à 49 salariés	7 905	9 193	9 815
50 à 199 salariés	16 236	17 336	16 845
200 salariés et plus	36 242	43 104	47 643
Ensemble	72 158	82 467	87 875

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	640	693	640
6 à 19 salariés	1 578	1 581	1 642
20 à 49 salariés	2 309	2 664	2 621
50 à 199 salariés	4 592	5 105	5 149
200 salariés et plus	11 671	13 182	13 694
Ensemble	20 790	23 224	23 746

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	848	903	856
6 à 19 salariés	1 945	2 056	2 228
20 à 49 salariés	2 699	3 152	3 156
50 à 199 salariés	5 386	6 112	6 171
200 salariés et plus	14 441	16 413	16 778
Ensemble	25 319	28 636	29 190

L'organisation du transport de fret

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	139	182	173
6 à 19 salariés	264	278	240
20 à 49 salariés	387	486	353
50 à 199 salariés	543	652	634
200 salariés et plus	966	1 614	1 409
Ensemble	2 299	3 212	2 810

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	320	366	356
6 à 19 salariés	589	710	772
20 à 49 salariés	716	897	790
50 à 199 salariés	1 132	1 406	1 422
200 salariés et plus	2 962	3 925	3 504
Ensemble	5 719	7 305	6 844

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	2 201	2 128	2 061
6 à 19 salariés	5 454	5 337	5 655
20 à 49 salariés	8 401	9 947	10 097
50 à 199 salariés	18 486	20 500	21 147
200 salariés et plus	50 731	56 267	57 254
Ensemble	85 273	94 179	96 215

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	554	584	617
20 à 49 salariés	465	450	434
50 à 199 salariés	409	418	411
200 salariés et plus	406	420	439
Ensemble	422	432	443

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	16,8	16,0	16,0
- dans l'effectif total	16,4	15,5	14,9

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	28,0	26,4	26,6
- dans l'effectif total	28,5	26,6	26,2

L'organisation du transport de fret

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	24,0	23,0	22,5
20 à 49 salariés	31,0	30,8	29,1
50 à 199 salariés	28,3	28,8	29,9
200 salariés et plus	33,1	32,5	30,8
Ensemble	30,8	30,5	29,5

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	16,7	17,6	14,6
20 à 49 salariés	16,8	18,3	13,5
50 à 199 salariés	11,8	12,8	12,3
200 salariés et plus	8,3	12,2	10,3
Ensemble	10,7	13,4	11,4

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	30,3	34,6	34,6
20 à 49 salariés	26,5	28,5	25,0
50 à 199 salariés	21,0	23,0	23,0
200 salariés et plus	20,5	23,9	20,9
Ensemble	22,1	25,0	22,9

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	-0,5	2,0	-0,4
20 à 49 salariés	2,3	2,0	0,5
50 à 199 salariés	-3,3	-1,4	-3,1
200 salariés et plus	-4,0	-0,3	-3,6
Ensemble	-2,9	-0,1	-2,7

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	12,2	17,5	13,9
20 à 49 salariés	12,9	12,7	9,8
50 à 199 salariés	8,3	10,3	8,5
200 salariés et plus	8,2	11,4	7,7
Ensemble	9,0	11,7	8,6

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	58,6	46,2	53,8
20 à 49 salariés	47,6	45,3	53,0
50 à 199 salariés	64,1	57,6	63,5
200 salariés et plus	70,4	55,1	64,0
Ensemble	64,7	53,4	61,3

L'organisation du transport de fret

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	62,8	65,0	64,7
20 à 49 salariés	55,1	56,3	59,6
50 à 199 salariés	60,2	59,6	57,9
200 salariés et plus	52,8	53,1	53,9
Ensemble	55,8	56,2	56,5

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	357	385	394
20 à 49 salariés	321	317	313
50 à 199 salariés	291	298	292
200 salariés et plus	285	292	293
Ensemble	295	301	301

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	161	161	163
20 à 49 salariés	143	140	143
50 à 199 salariés	141	138	135
200 salariés et plus	135	132	137
Ensemble	139	136	139

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	55	76	61
20 à 49 salariés	58	61	52
50 à 199 salariés	62	63	61
200 salariés et plus	48	49	49
Ensemble	52	55	52

L'organisation du transport de fret

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	99	97	113
20 à 49 salariés	194	186	164
50 à 199 salariés	403	333	385
200 salariés et plus	893	997	1 075
Ensemble	1 590	1 613	1 737

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	48	58	47
20 à 49 salariés	82	84	81
50 à 199 salariés	155	164	188
200 salariés et plus	282	416	336
Ensemble	567	723	651

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	41	38	26
20 à 49 salariés	38	53	34
50 à 199 salariés	66	73	67
200 salariés et plus	141	159	133
Ensemble	286	323	260

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	144	270	291
20 à 49 salariés	130	163	159
50 à 199 salariés	232	313	357
200 salariés et plus	764	750	797
Ensemble	1 270	1 496	1 603

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	91,0	132,4	63,4
20 à 49 salariés	105,0	118,7	94,4
50 à 199 salariés	48,3	95,8	46,4
200 salariés et plus	44,0	103,8	49,7
Ensemble	55,5	105,6	54,1

L'organisation du transport de fret

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	33,9	34,7	41,2
20 à 49 salariés	34,3	35,9	28,7
50 à 199 salariés	15,7	15,8	17,0
200 salariés et plus	11,7	17,5	14,0
Ensemble	15,9	19,5	16,9

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	251	235	205
20 à 49 salariés	410	581	498
50 à 199 salariés	1 022	1 218	1 368
200 salariés et plus	2 621	2 842	2 896
Ensemble	4 305	4 876	4 967

L'organisation du transport de fret

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	18,3	31,9	55,7	17,1	29,9	51,8	15,8	28,4	52,3
20 à 49	26,7	42,1	59,8	26,2	42,2	58,5	27,5	41,5	58,6
50 à 199	25,1	38,9	48,6	26,9	40,2	51,0	27,9	41,3	49,3
200 et plus	27,4	39,1	49,7	28,8	39,3	48,0	26,3	37,8	46,9
Ensemble	21,4	36,6	53,8	21,8	36,4	52,9	20,7	35,8	53,4

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,9	12,5	27,2	1,6	13,6	27,1	4,4	15,5	27,2
20 à 49	1,9	12,7	24,3	5,0	13,5	24,6	3,8	12,7	22,4
50 à 199	-0,6	12,0	19,3	2,9	12,1	20,1	3,7	12,0	19,6
200 et plus	-3,6	11,0	19,8	5,7	13,4	20,5	2,4	12,2	21,2
Ensemble	1,0	12,3	24,3	2,9	13,3	24,6	3,9	13,9	23,5

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	12,9	25,3	36,7	12,6	24,5	35,8	14,5	25,3	37,1
20 à 49	13,8	23,1	35,7	16,9	25,6	35,9	15,8	23,3	32,8
50 à 199	10,1	19,3	27,3	13,9	21,6	28,3	15,7	21,8	28,8
200 et plus	14,1	21,3	29,2	17,9	23,1	30,8	15,5	22,0	29,3
Ensemble	12,3	23,0	34,3	13,9	23,7	33,9	15,2	23,5	33,7

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-7,1	1,1	9,4	-5,8	2,3	9,6	-4,7	2,2	10,8
20 à 49	-5,8	0,4	8,8	-3,7	2,1	8,0	-3,5	1,9	8,3
50 à 199	-7,5	-0,7	3,4	-5,7	0,6	6,0	-6,8	0,3	4,9
200 et plus	-11,0	-1,4	3,0	-4,4	1,1	5,3	-5,4	-0,2	5,0
Ensemble	-7,0	0,4	7,1	-4,8	1,7	7,6	-4,8	1,6	8,2

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,1	9,7	19,4	0,8	10,0	19,3	2,5	11,7	19,5
20 à 49	2,6	11,3	21,8	5,5	12,4	20,3	5,0	11,5	18,8
50 à 199	-0,1	9,7	15,8	2,7	11,1	17,3	5,3	10,8	16,8
200 et plus	0,2	10,5	16,2	3,6	10,2	18,9	3,7	10,0	17,1
Ensemble	1,1	10,0	19,0	3,3	11,0	19,1	3,7	11,4	18,5

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,2	40,1	72,7	18,0	42,2	71,4	19,0	37,3	61,7
20 à 49	18,8	35,6	68,7	20,2	38,2	68,4	20,3	37,2	66,1
50 à 199	26,0	43,8	80,9	27,6	41,5	70,8	24,6	37,5	62,7
200 et plus	29,8	45,1	88,2	29,5	43,4	83,9	24,8	41,9	71,2
Ensemble	19,9	40,1	73,2	21,6	41,6	71,0	20,3	37,5	63,0

L'organisation du transport de fret

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	6,0	50,4	72,5	17,5	54,1	73,5	19,4	57,2	75,7
20 à 49	17,4	42,4	61,9	20,8	41,5	60,4	20,7	41,4	62,1
50 à 199	28,9	46,1	62,5	27,8	43,1	62,6	31,0	42,5	60,6
200 et plus	31,1	42,1	56,9	29,8	44,7	58,3	31,6	45,9	61,2
Ensemble	18,7	46,2	66,8	23,5	47,1	67,9	23,6	47,5	69,6

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	228	307	397	241	315	415	239	321	400
20 à 49	224	302	367	231	292	371	227	297	366
50 à 199	224	266	335	231	281	335	228	280	332
200 et plus	230	276	319	243	282	320	245	280	332
Ensemble	226	294	370	234	296	376	234	301	374

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	114	149	195	120	154	191	123	155	190
20 à 49	112	130	173	110	131	163	112	134	172
50 à 199	112	135	162	112	131	159	112	126	155
200 et plus	116	129	150	114	127	143	120	132	152
Ensemble	114	138	177	114	139	174	115	140	176

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	9,4	37,7	89,8	1,7	40,9	96,2	15,4	41,1	99,2
20 à 49	25,9	44,6	97,8	24,3	42,7	73,6	22,0	39,9	73,6
50 à 199	27,8	53,1	84,7	24,3	50,7	78,5	30,4	49,6	81,5
200 et plus	26,9	41,7	68,4	26,7	43,9	61,6	26,9	46,9	69,7
Ensemble	20,3	44,3	87,5	19,2	44,3	79,1	21,7	43,6	82,2

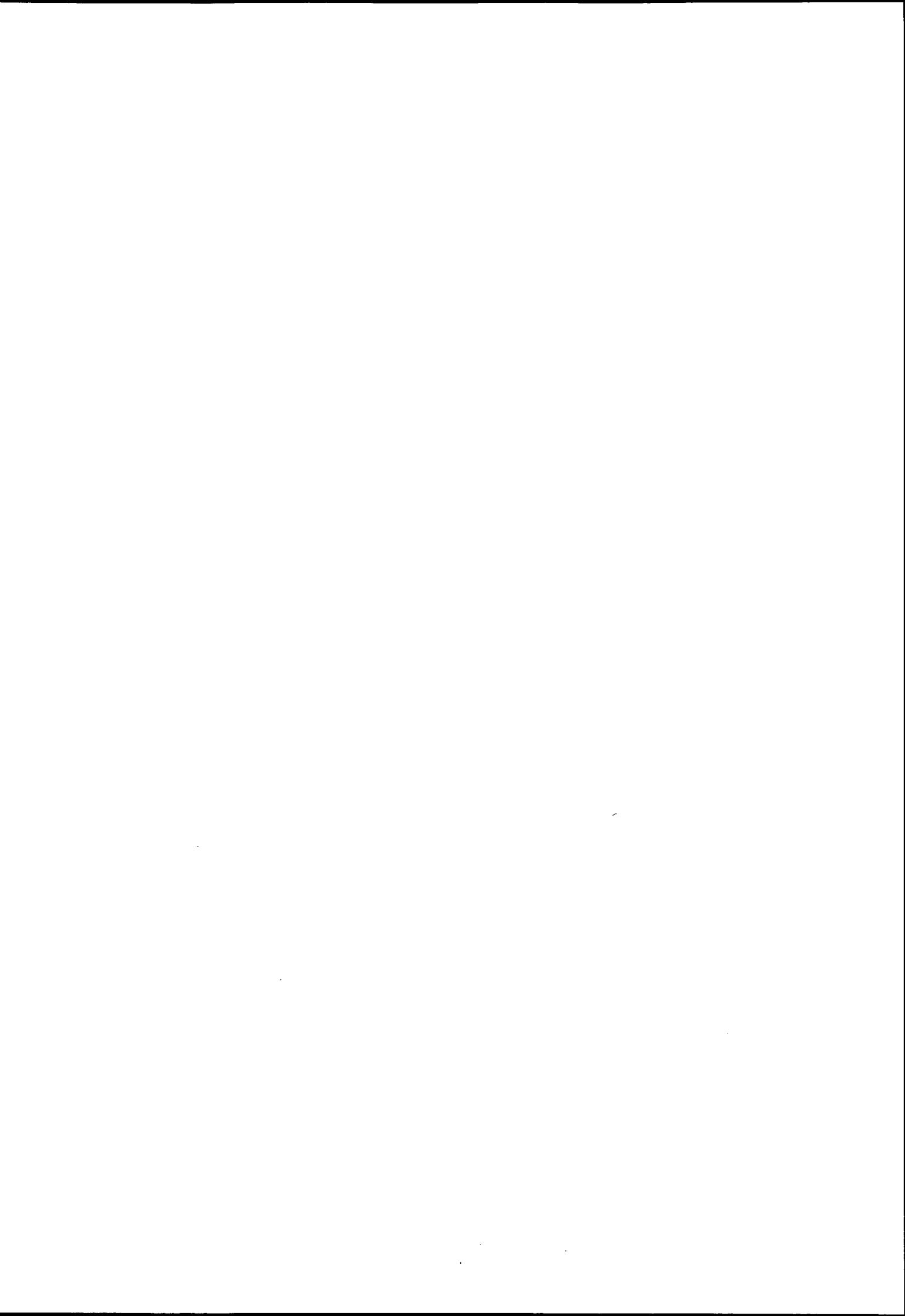
L'organisation du transport de fret

3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-60,8	107,5	445,6	-59,1	132,3	610,5	-77,0	124,5	592,4
20 à 49	-27,5	128,5	519,3	9,4	151,0	438,5	1,2	113,4	423,4
50 à 199	-129,6	86,4	247,9	-14,3	127,6	377,0	-8,8	109,2	281,7
200 et plus	-96,0	87,8	243,0	-19,8	111,7	230,5	9,7	86,1	297,4
Ensemble	-63,7	107,5	383,0	-29,1	131,0	466,4	-30,5	116,5	426,0

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	7,0	43,7	130,7	1,9	43,8	144,3	14,1	53,4	180,4
20 à 49	4,3	27,1	81,5	11,7	35,6	104,9	10,5	32,3	102,3
50 à 199	-1,9	18,3	41,3	4,8	22,1	44,2	7,2	21,8	60,9
200 et plus	-2,7	16,4	32,6	7,4	19,9	37,0	3,9	17,4	36,5
Ensemble	3,4	28,0	84,6	6,1	30,6	102,3	9,4	34,1	112,6



La messagerie et le fret express

1. L'ACTIVITÉ

Le secteur « messagerie et fret express » regroupe les entreprises effectuant des expéditions de colis de moins de 300 kilos traités par groupage et dégroupage. C'est un secteur où dominent les grandes entreprises, l'activité de messenger étant complexe et nécessitant une logistique importante. Les premières entreprises du secteur sont les filiales de grands groupes américains, DHL et UPS. Elles sont suivies par Danzas, Mory et TFE.

RÉPARTITION DES ENTREPRISES PAR TRANCHE D'EFFECTIF SALARIÉ

tranche d'effectif	1993	1994	1995
de 0 à 5 salariés	33,7 %	14,7 %	10,2 %
de 6 à 19 salariés	20,1 %	22,5 %	25,4 %
de 20 à 49 salariés	20,1 %	27,9 %	29,7 %
de 50 à 199 salariés	17,3 %	23,2 %	23,2 %
200 salariés et plus	8,9 %	11,7 %	11,5 %
Ensemble	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Le secteur est donc très concentré : il compte moins de 500 entreprises, employant 60 600 personnes, soit un effectif moyen par entreprise de 124 personnes.

Les 10 premières entreprises réalisent à elles seules 45,8 % du chiffre d'affaires du secteur en 1993. Mais cette part est tombée à 39,5 % en 1995.

La messagerie est une activité en expansion, son chiffre d'affaires est en hausse, ainsi que le nombre d'entreprises de plus de 5 salariés. Suite à des changements de nomenclature en 1993, la plupart des petites entreprises du secteur de la messagerie, qui étaient en fait des sous-traitantes des grands groupes du secteur, ont été reclassées vers le transport de proximité, alors que, parallèlement, des grands et moyens transporteurs étaient intégrés à la messagerie.

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

60 600 personnes sont employées dans la messagerie en 1995. Les deux tiers le sont dans des entreprises de 200 salariés et plus. La messagerie, comme les autres secteurs de l'organisation du transport de fret, se caractérise par un recours très élevé à la sous-traitance, pour ramasser les colis mais aussi pour acheminer des envois à l'international (transport aérien). Le taux de sous-traitance, de 47 % en 1995, est en augmentation (45,5 % deux années plus tôt).

Le chiffre d'affaires hors sous-traitance par personne est de 391 400 francs en 1995. Il est en augmentation de 3 % par rapport à 1993. Il est le plus élevé pour les plus grandes entreprises (406 800 francs par personne). La productivité apparente du travail, de 272 000 francs en 1995, apparaît plutôt stagnante. En fait, cette stagnation est le résultat d'une hausse pour les grandes entreprises et, pour les autres, d'une baisse en 1994 et 1995.

L'achat de véhicules en crédit-bail est en diminution ces dernières années : les redevances de crédit-bail sont en recul pour la plupart des tranches d'effectif salarié. Par contre la location progresse : chaque entreprise dépense 2 millions de francs par an en frais de location de véhicules (12,3 millions de francs pour les entreprises de plus de 200 salariés).

3. LES RÉSULTATS

Malgré la croissance du chiffre d'affaires, la situation des messagers reste précaire, alors que le secteur se développe rapidement. Le taux de valeur ajoutée corrigée, de 38,3 % en 1993, est tombé à 37,8 % en 1994 puis 36,8 % en 1995. Il est le plus bas pour les entreprises de 6 à 19 salariés : 28,7 %. Le taux de marge courante, négatif sur les trois années considérées, se situe à -5,2 % en 1995. L'amélioration constatée en 1994 sur ce ratio, comme sur les autres taux de marge et le taux d'autofinancement d'exploitation, ne s'est pas poursuivie en 1995

La messagerie et le fret express (634A)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	171	68	50
6 à 19 salariés	102	104	124
20 à 49 salariés	102	129	145
50 à 199 salariés	88	107	113
200 salariés et plus	45	54	56
Ensemble	508	462	488

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	248	254	165
6 à 19 salariés	964	1 049	1 135
20 à 49 salariés	2 415	3 079	3 418
50 à 199 salariés	6 414	8 356	7 737
200 salariés et plus	23 951	30 255	32 345
Ensemble	33 992	42 993	44 800

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	205	238	158
6 à 19 salariés	874	914	1 040
20 à 49 salariés	2 159	2 670	2 987
50 à 199 salariés	4 700	6 272	6 083
200 salariés et plus	16 414	21 786	24 087
Ensemble	24 352	31 879	34 355

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	59	53	32
6 à 19 salariés	247	242	249
20 à 49 salariés	747	948	1 005
50 à 199 salariés	1 918	2 470	2 496
200 salariés et plus	7 676	9 295	9 484
Ensemble	10 649	13 008	13 265

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	72	77	38
6 à 19 salariés	293	300	326
20 à 49 salariés	929	1 202	1 280
50 à 199 salariés	2 254	2 996	3 024
200 salariés et plus	9 440	11 668	11 808
Ensemble	12 988	16 243	16 476

La messagerie et le fret express (634A)

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	18	16	8
6 à 19 salariés	46	39	-4
20 à 49 salariés	116	151	87
50 à 199 salariés	268	345	312
200 salariés et plus	550	912	772
Ensemble	998	1 462	1 175

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	29	39	13
6 à 19 salariés	87	89	65
20 à 49 salariés	277	365	308
50 à 199 salariés	523	732	724
200 salariés et plus	1 878	2 686	2 425
Ensemble	2 794	3 910	3 534

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	334	223	154
6 à 19 salariés	1 096	1 112	1 368
20 à 49 salariés	3 474	4 373	4 947
50 à 199 salariés	8 684	11 158	11 786
200 salariés et plus	35 160	42 195	42 330
Ensemble	48 749	59 061	60 585

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	367	398	350
20 à 49 salariés	362	373	360
50 à 199 salariés	367	375	354
200 salariés et plus	385	389	407
Ensemble	380	385	391

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	29,5	25,1	25,1
- dans l'effectif total	28,1	24,6	22,9

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	45,8	39,9	39,5
- dans l'effectif total	44,7	39,7	38,4

La messagerie et le fret express (634A)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	30,3	28,6	28,7
20 à 49 salariés	38,5	39,0	37,5
50 à 199 salariés	35,1	35,8	39,1
200 salariés et plus	39,4	38,5	36,5
Ensemble	38,3	37,8	36,8

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	18,7	16,1	-1,5
20 à 49 salariés	15,5	15,9	8,6
50 à 199 salariés	13,9	13,9	12,5
200 salariés et plus	7,2	9,8	8,1
Ensemble	9,3	11,2	8,8

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	29,8	29,7	20,1
20 à 49 salariés	29,8	30,3	24,0
50 à 199 salariés	23,2	24,4	23,9
200 salariés et plus	19,9	23,0	20,5
Ensemble	21,4	23,9	21,4

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	0,2	-0,4	-12,8
20 à 49 salariés	0,3	0,3	-4,1
50 à 199 salariés	-1,7	-0,1	-0,2
200 salariés et plus	-5,9	-3,0	-6,4
Ensemble	-4,6	-2,2	-5,2

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	11,3	11,4	-0,8
20 à 49 salariés	14,5	13,8	7,8
50 à 199 salariés	12,0	12,4	11,6
200 salariés et plus	6,8	9,3	5,8
Ensemble	8,3	10,3	6,9

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	36,0	47,0	83,1
20 à 49 salariés	42,1	40,4	54,7
50 à 199 salariés	50,7	47,0	46,0
200 salariés et plus	64,6	56,2	65,2
Ensemble	58,8	52,8	60,6

La messagerie et le fret express (634A)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	58,2	57,8	57,8
20 à 49 salariés	47,9	47,0	47,9
50 à 199 salariés	50,3	49,9	46,0
200 salariés et plus	43,5	45,7	46,8
Ensemble	45,5	46,9	47,0

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	267	270	238
20 à 49 salariés	267	275	259
50 à 199 salariés	260	268	257
200 salariés et plus	268	277	279
Ensemble	267	275	272

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	120	118	121
20 à 49 salariés	115	115	118
50 à 199 salariés	122	123	119
200 salariés et plus	129	126	131
Ensemble	126	125	128

3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	554	593	613
20 à 49 salariés	617	602	593
50 à 199 salariés	536	558	592
200 salariés et plus	808	856	925
Ensemble	727	760	806

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	484	511	536
20 à 49 salariés	538	523	517
50 à 199 salariés	432	454	501
200 salariés et plus	716	761	827
Ensemble	634	665	712

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	36	44	39
20 à 49 salariés	43	43	41
50 à 199 salariés	55	54	52
200 salariés et plus	46	49	49
Ensemble	47	49	48

La messagerie fret express (634A)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	15	18	23
20 à 49 salariés	82	61	68
50 à 199 salariés	132	165	199
200 salariés et plus	547	739	705
Ensemble	776	983	995

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	9	12	11
20 à 49 salariés	22	28	37
50 à 199 salariés	75	101	106
200 salariés et plus	190	304	216
Ensemble	296	444	370

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	8	7	10
20 à 49 salariés	13	21	15
50 à 199 salariés	32	34	42
200 salariés et plus	116	119	122
Ensemble	169	182	190

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	16	21	23
20 à 49 salariés	91	105	111
50 à 199 salariés	127	191	197
200 salariés et plus	542	611	690
Ensemble	777	928	1020

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	90,6	72,6	-120,0
20 à 49 salariés	65,9	102,8	4,8
50 à 199 salariés	111,2	124,6	82,9
200 salariés et plus	9,9	53,2	3,1
Ensemble	34,6	68,7	16,3

La messagerie fret express (634A)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	56,3	36,2	-4,7
20 à 49 salariés	26,4	26,7	15,2
50 à 199 salariés	13,6	15,2	19,5
200 salariés et plus	10,9	15,1	11,5
Ensemble	13,0	16,1	13,0

La messagerie et le fret express (634A)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	35,0	46,5	65,0	31,4	43,0	57,9	30,8	44,2	58,4
20 à 49	36,6	47,0	55,2	36,5	45,2	54,8	32,5	46,1	56,2
50 à 199	32,5	42,7	48,7	34,6	43,1	50,9	37,5	44,1	49,3
200 et plus	36,6	41,9	48,9	34,3	40,4	47,3	32,7	39,4	45,7
Ensemble	35,9	44,5	53,1	35,0	43,5	52,3	33,4	43,7	53,5

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,4	9,5	19,6	1,4	11,1	24,9	4,2	12,0	22,2
20 à 49	1,2	13,4	24,3	3,7	13,2	21,8	3,5	11,3	20,4
50 à 199	0,7	12,6	18,6	4,2	13,4	20,6	5,0	12,6	20,8
200 et plus	-0,5	12,6	19,3	-1,4	13,5	20,1	2,4	12,1	20,0
Ensemble	1,4	11,8	20,4	3,2	12,7	21,6	3,9	11,8	20,9

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	15,5	25,0	39,8	13,8	25,1	36,7	17,6	26,9	38,7
20 à 49	16,3	25,2	37,8	19,8	26,7	37,8	16,3	24,3	35,5
50 à 199	11,8	21,2	27,3	16,3	22,9	29,1	17,8	23,3	29,7
200 et plus	14,1	21,1	29,8	15,2	22,8	30,8	14,7	23,2	29,6
Ensemble	14,7	23,3	33,5	16,5	24,4	34,1	17,1	24,3	33,6

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-4,5	1,8	7,3	-5,0	2,2	6,5	-3,5	1,5	6,4
20 à 49	-6,9	0,4	7,1	-2,9	1,5	7,3	-4,8	0,9	4,4
50 à 199	-6,0	-0,5	5,4	-2,8	1,0	6,7	-2,3	0,7	5,3
200 et plus	-6,3	-0,7	4,2	-4,4	0,6	5,3	-6,0	0,0	5,2
Ensemble	-5,8	0,3	6,3	-3,3	1,3	6,6	-3,5	0,9	5,5

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	3,2	11,8	23,0	5,8	12,6	22,2	5,9	14,0	20,2
20 à 49	5,2	13,4	21,0	7,3	14,0	19,8	5,6	12,1	18,8
50 à 199	4,4	12,3	18,0	6,9	12,3	17,5	8,5	12,8	16,8
200 et plus	5,6	11,1	16,2	0,9	11,0	17,7	4,0	10,7	17,4
Ensemble	4,5	12,3	19,1	6,0	12,7	18,9	6,4	12,7	17,8

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	19,3	36,2	58,9	20,6	35,9	60,7	19,6	36,4	53,4
20 à 49	23,1	33,3	55,3	22,6	33,8	49,4	24,0	37,2	53,6
50 à 199	21,9	32,8	56,1	24,7	37,6	58,2	24,6	34,0	46,7
200 et plus	24,2	41,0	62,8	25,9	40,8	62,2	22,2	39,2	57,9
Ensemble	21,1	35,5	57,2	22,6	35,9	58,6	22,4	35,6	51,8

La messagerie et le fret express (634A)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,0	36,8	56,0	9,9	34,4	54,4	12,5	33,7	56,9
20 à 49	24,7	38,0	48,9	25,3	36,3	51,4	23,5	37,2	53,3
50 à 199	28,9	42,2	53,9	27,6	39,4	53,2	33,7	38,6	49,7
200 et plus	31,2	40,6	49,0	32,8	43,7	52,3	33,6	45,5	54,7
Ensemble	23,6	39,7	51,3	25,3	38,8	52,4	25,5	38,0	53,2

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	180	229	304	184	234	318	176	248	305
20 à 49	203	228	316	205	248	323	200	237	319
50 à 199	207	238	273	207	248	294	223	252	294
200 et plus	220	252	287	231	261	300	232	263	311
Ensemble	202	238	295	204	248	312	202	249	304

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	89	105	140	94	108	135	94	115	139
20 à 49	101	114	126	99	110	128	101	113	131
50 à 199	105	118	131	102	116	131	104	116	126
200 et plus	110	121	129	113	121	132	117	127	134
Ensemble	99	115	130	100	113	131	101	116	132

2.4 - CA transport hors sous-trait. / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	263	423	598	241	475	993	280	490	1 102
20 à 49	323	548	861	342	556	845	362	520	766
50 à 199	372	584	876	373	595	879	421	592	946
200 et plus	355	638	1 013	471	842	1 161	476	907	1 145
Ensemble	304	533	867	319	561	993	368	562	986

2.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	222	356	547	167	408	879	208	410	957
20 à 49	273	461	803	274	473	794	293	439	687
50 à 199	298	520	756	296	479	787	331	516	841
200 et plus	221	535	941	338	716	1 091	426	825	1 084
Ensemble	265	455	767	265	491	879	292	486	873

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	16,5	32,6	50,2	13,1	40,6	61,2	16,4	32,1	53,5
20 à 49	28,4	37,8	54,5	28,3	38,9	54,5	24,1	38,7	52,7
50 à 199	29,2	46,6	66,3	30,1	47,5	66,0	32,0	46,0	64,6
200 et plus	27,0	41,2	52,1	26,7	42,2	59,5	27,6	43,1	63,2
Ensemble	24,9	40,2	58,8	25,8	42,0	59,7	24,2	40,1	57,7

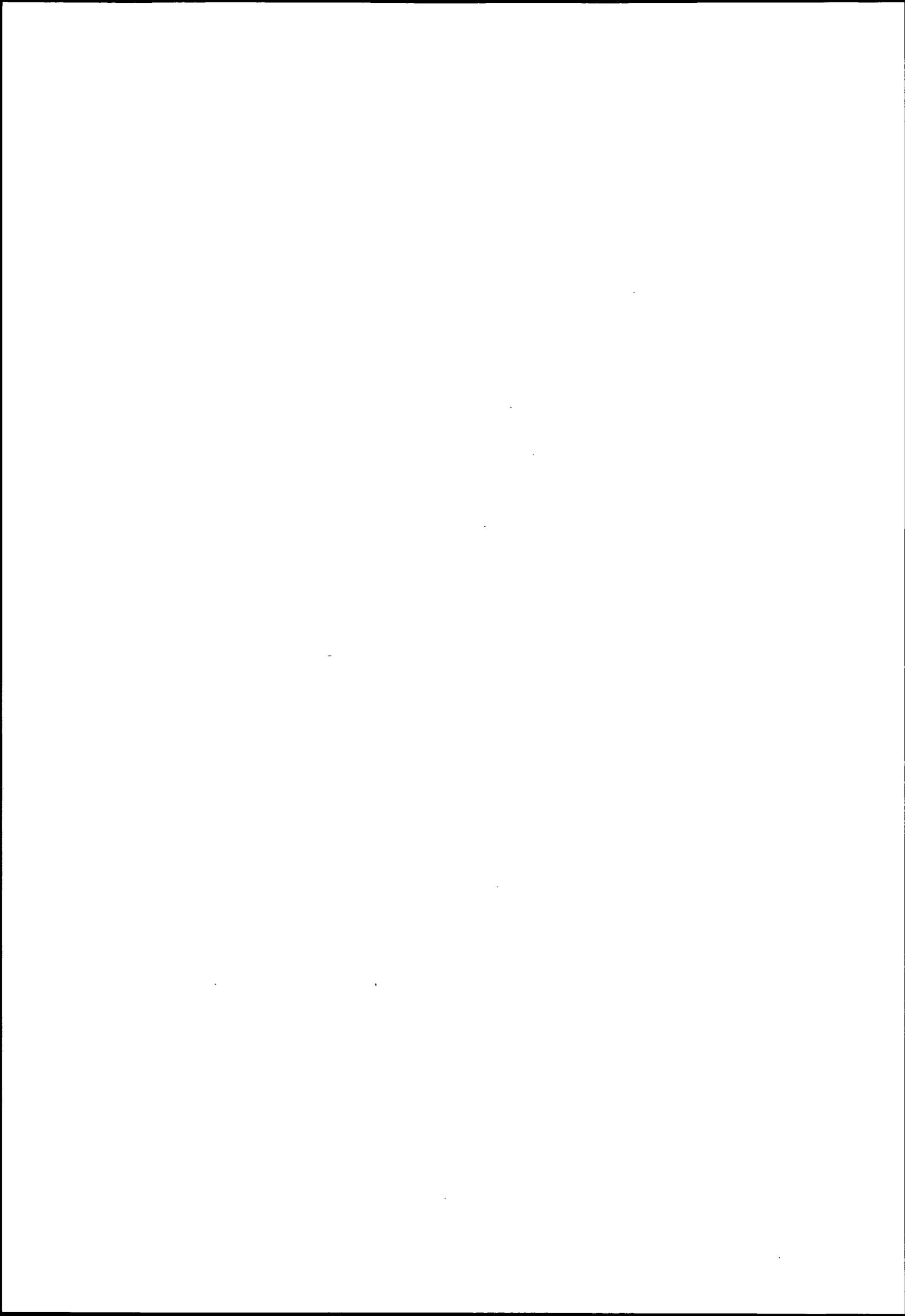
La messagerie et le fret express (634A)

3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-21,9	92,6	299,6	-27,4	106,0	426,4	-184,4	54,9	228,7
20 à 49	-45,7	116,0	455,5	16,2	150,8	398,6	-58,4	66,3	230,8
50 à 199	-32,1	122,8	320,9	56,1	146,3	444,4	19,8	121,8	305,9
200 et plus	-41,2	111,0	266,5	-5,4	100,5	305,9	-7,2	88,7	354,3
Ensemble	-32,9	114,9	348,4	19,6	124,6	384,0	-7,2	79,7	246,5

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	13,7	36,2	113,0	3,3	35,9	134,7	11,5	38,5	130,2
20 à 49	8,9	23,9	63,8	8,6	30,7	98,9	9,4	26,4	75,7
50 à 199	0,4	18,3	34,5	9,9	23,3	43,0	8,9	22,2	59,3
200 et plus	3,0	16,4	28,8	-1,9	18,7	31,2	3,9	16,6	31,8
Ensemble	4,3	21,6	57,3	6,2	24,6	68,3	9,1	24,0	81,3



L'affrètement

1. L'ACTIVITÉ

Les entreprises du secteur de l'affrètement ont pour activité principale l'achat de services de transport pour le compte de leurs clients. Elles sont au nombre de 427 en 1995. La principale entreprise du secteur est GEFECO. Mais cette entreprise n'est classée dans l'affrètement que depuis 1994. En 1993, elle était classée dans l'organisation des transports internationaux. Ceci explique la forte croissance constatée entre 1993 et 1994, du secteur de l'affrètement, pour le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, l'EBE et les effectifs.

Le degré de concentration est très élevé puisque les 10 premières entreprises réalisent plus de 50 % du CA, avec 49,5 % des effectifs. Les affréteurs sont d'autant moins spécialisés dans leur activité que la taille de l'entreprise augmente : si pour les entreprises de moins de 50 salariés la part de l'affrètement dans le CA est supérieure à 80 %, celle-ci tombe à 40 % pour les entreprises de 200 salariés et plus. Les activités secondaires le plus souvent exercées sont la messagerie, le transport routier de marchandises et l'organisation des transports internationaux.

PART DE L'AFFRÈTEMENT DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL

CA activité / CA total	1993	1994	1995
de 0 à 5 salariés	96,5 %	96,9 %	96,8 %
de 6 à 19 salariés	84,3 %	89,7 %	85,0 %
de 20 à 49 salariés	76,5 %	76,0 %	81,3 %
de 50 à 199 salariés	67,3 %	73,4 %	72,2 %
200 salariés et plus	65,5 %	45,1 %	40,7 %
Ensemble	77,6 %	67,9 %	65,0 %

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

On compte 10 400 personnes employées dans l'affrètement en 1995. La rémunération moyenne, de 148 000 francs par personne en 1995 est intermédiaire entre celle de la messagerie (128 000 francs) et celle de l'organisation du transport de fret international. Elle dépasse nettement celle du transport routier de marchandises (115 000 francs), ce qui s'explique par la structure de l'emploi dans l'affrètement : il y a peu de conducteurs et de manutentionnaires dans ce secteur. L'affrètement occupe également une position intermédiaire dans l'ensemble de l'organisation du transport de fret pour la productivité apparente du travail, avec 335 000 francs par personne en 1995, soit 22 % de plus que dans le transport routier.

Les affréteurs étant des organisateurs de transport, l'investissement est faible et la part des achats de matériel de transport dans l'investissement total est moins importante que dans les autres secteurs : 53 %.

3. LES RÉSULTATS

Le taux de valeur ajoutée corrigée accuse une baisse entre 1993 et 1995. Il est de 18,8 % à la fin de la période. De même, le taux de marge corrigée s'est dégradé, passant de 29,9 % en 1993 à 25,1 % en 1995. Par contre, le taux de marge courante, qui s'était fortement amélioré en 1994, comme c'était le cas dans les autres secteurs de l'organisation du transport de fret, reste positif en 1995. Le poids des intérêts et assimilés dans l'EBE, qui avait diminué en 1994, progresse nettement en 1995, à 57,8 %.

L'affrètement (634B)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	214	230	216
6 à 19 salariés	133	144	136
20 à 49 salariés	40	48	42
50 à 199 salariés	23	25	28
200 salariés et plus	4	6	5
Ensemble	414	453	427

1.2 - Chiffre d'affaires en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	2 050	2 166	1 850
6 à 19 salariés	2 699	3 229	3 014
20 à 49 salariés	2 011	2 359	2 328
50 à 199 salariés	3 122	4 237	4 315
200 salariés et plus	1 892	7 664	7 773
Ensemble	11 774	19 655	19 280

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	1 979	2 098	1 791
6 à 19 salariés	2 276	2 897	2 561
20 à 49 salariés	1 539	1 792	1 892
50 à 199 salariés	2 101	3 112	3 116
200 salariés et plus	1 240	3 453	3 166
Ensemble	9 135	13 353	12 527

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	201	211	188
6 à 19 salariés	381	423	410
20 à 49 salariés	354	435	344
50 à 199 salariés	612	638	751
200 salariés et plus	415	1 179	1 273
Ensemble	1 962	2 886	2 965

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	221	240	215
6 à 19 salariés	485	512	472
20 à 49 salariés	417	513	401
50 à 199 salariés	716	785	935
200 salariés et plus	491	1 420	1 469
Ensemble	2 330	3 471	3 492

L'affrètement (634B)

1.6 - EBE en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	59	66	53
6 à 19 salariés	76	75	73
20 à 49 salariés	75	93	70
50 à 199 salariés	76	106	95
200 salariés et plus	99	284	261
Ensemble	386	625	553

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	73	86	74
6 à 19 salariés	168	155	129
20 à 49 salariés	131	163	117
50 à 199 salariés	163	223	241
200 salariés et plus	170	392	336
Ensemble	705	1 020	897

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	582	608	580
6 à 19 salariés	1 331	1 446	1 354
20 à 49 salariés	1 238	1 580	1 221
50 à 199 salariés	2 488	2 395	2 887
200 salariés et plus	1 483	4 011	4 328
Ensemble	7 121	10 040	10 371

1.9 - CAHT hors sous- traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	604	563	593
20 à 49 salariés	506	505	482
50 à 199 salariés	420	502	515
200 salariés et plus	575	539	523
Ensemble	509	528	525

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	18,7	36,8	39,4
- dans l'effectif total	20,8	34,3	39,0

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	32,6	48,5	51,6
- dans l'effectif total	35,1	45,8	49,5

L'affrètement (634B)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	18,0	15,9	15,7
20 à 49 salariés	20,8	21,8	17,2
50 à 199 salariés	22,9	18,5	21,7
200 salariés et plus	26,0	18,5	18,9
Ensemble	21,7	18,5	18,8

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	20,1	17,7	17,9
20 à 49 salariés	21,1	21,5	20,4
50 à 199 salariés	12,5	16,7	12,6
200 salariés et plus	23,9	24,1	20,5
Ensemble	18,5	20,9	18,0

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	34,6	30,3	27,3
20 à 49 salariés	31,3	31,8	29,2
50 à 199 salariés	22,8	28,4	25,8
200 salariés et plus	34,6	27,6	22,9
Ensemble	29,9	28,9	25,1

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	0,7	3,4	1,8
20 à 49 salariés	0,7	0,6	1,6
50 à 199 salariés	-4,0	-3,1	-13,4
200 salariés et plus	5,9	12,6	9,8
Ensemble	0,3	5,4	1,0

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	16,1	15,3	10,7
20 à 49 salariés	14,3	14,6	15,2
50 à 199 salariés	9,6	12,8	0,6
200 salariés et plus	26,5	26,6	22,5
Ensemble	16,0	19,6	13,6

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	59,1	44,8	45,1
20 à 49 salariés	42,9	43,3	38,5
50 à 199 salariés	59,9	67,5	97,8
200 salariés et plus	36,0	31,3	40,6
Ensemble	49,7	44,3	57,8

L'affrètement (634B)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	70,2	74,8	73,3
20 à 49 salariés	68,8	66,2	74,7
50 à 199 salariés	66,5	71,6	65,6
200 salariés et plus	54,9	71,8	70,9
Ensemble	65,8	71,5	70,5

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	364	355	349
20 à 49 salariés	337	325	328
50 à 199 salariés	288	328	324
200 salariés et plus	331	354	339
Ensemble	322	343	335

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	152	157	161
20 à 49 salariés	138	136	144
50 à 199 salariés	138	140	141
200 salariés et plus	132	145	150
Ensemble	139	144	148

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	97	109	105
20 à 49 salariés	115	114	99
50 à 199 salariés	87	109	96
200 salariés et plus	96	61	62
Ensemble	97	96	88

L'affrètement (634B)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	38	27	41
20 à 49 salariés	50	50	39
50 à 199 salariés	85	56	72
200 salariés et plus	68	132	185
Ensemble	241	266	337

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	25	18	19
20 à 49 salariés	39	39	28
50 à 199 salariés	42	34	41
200 salariés et plus	58	68	90
Ensemble	164	159	178

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	23	23	8
20 à 49 salariés	18	26	15
50 à 199 salariés	15	23	12
200 salariés et plus	10	25	5
Ensemble	66	96	39

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	18	17	14
20 à 49 salariés	10	11	10
50 à 199 salariés	35	62	87
200 salariés et plus	43	24	15
Ensemble	105	114	126

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	109,3	169,2	74,6
20 à 49 salariés	68,6	87,7	98,1
50 à 199 salariés	36,0	64,6	-92,5
200 salariés et plus	121,5	260,8	174,6
Ensemble	78,5	177,2	96,4

L'affrètement (634B)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	30,0	40,5	45,8
20 à 49 salariés	40,5	44,3	34,9
50 à 199 salariés	18,2	13,8	20,0
200 salariés et plus	54,8	14,4	13,1
Ensemble	31,4	17,8	17,7

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	134	139	85
20 à 49 salariés	103	157	116
50 à 199 salariés	204	204	328
200 salariés et plus	324	282	277
Ensemble	765	782	806

L'affrètement (634B)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	13,6	21,2	32,6	12,5	21,6	31,1	12,3	18,7	26,7
20 à 49	18,0	28,7	34,2	19,4	27,3	36,0	14,3	28,3	37,8
50 à 199	16,2	29,7	39,8	14,7	22,6	33,3	18,9	30,4	37,3
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	15,1	23,8	33,3	13,7	23,1	33,3	13,5	21,0	30,8

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	2,0	16,8	32,4	0,0	15,7	27,5	5,5	17,1	26,3
20 à 49	6,8	14,3	26,2	8,9	14,0	25,9	1,4	16,7	28,1
50 à 199	1,3	15,8	22,8	6,8	16,3	21,3	5,8	12,8	19,7
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	3,5	16,6	30,4	4,2	16,0	26,8	5,7	16,5	26,2

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	16,0	29,6	40,3	13,2	26,1	37,2	14,9	25,6	34,5
20 à 49	15,4	30,7	38,5	21,6	27,0	35,5	16,1	27,6	36,5
50 à 199	15,4	21,1	31,9	19,0	24,3	38,2	19,0	22,9	36,2
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	16,1	29,5	39,2	16,7	26,3	36,9	15,7	25,7	34,8

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-6,1	1,4	12,1	-8,3	0,7	11,7	-6,8	1,3	11,0
20 à 49	-4,4	0,5	5,8	-4,0	0,0	4,6	-3,6	1,5	9,2
50 à 199	-15,6	-1,3	1,4	-6,3	-1,0	5,1	-8,9	-1,0	3,2
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	-5,3	1,0	10,1	-4,9	0,8	8,5	-6,9	1,3	9,6

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	5,7	13,6	25,4	1,2	10,6	20,5	1,2	11,1	19,1
20 à 49	6,4	17,5	26,3	6,3	13,6	23,9	7,2	16,8	24,0
50 à 199	1,5	12,2	14,8	7,0	13,5	20,2	6,0	11,6	18,8
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	5,8	14,1	24,2	4,6	13,2	22,5	3,2	12,5	20,6

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	17,9	34,1	62,2	18,5	42,5	70,1	15,6	37,1	72,2
20 à 49	22,2	34,7	60,7	24,3	45,8	78,2	18,6	30,5	62,4
50 à 199	27,1	38,6	75,4	27,6	39,6	51,4	23,5	42,3	57,9
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	19,9	36,5	62,5	23,0	41,8	70,1	18,6	35,5	68,2

s : secret statistique

L'affrètement (634B)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous-traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	46,9	69,4	78,8	49,8	69,7	81,7	55,7	70,9	79,4
20 à 49	43,5	57,1	70,2	38,1	58,1	68,7	39,3	57,1	73,2
50 à 199	36,5	52,3	75,5	42,9	59,2	79,0	29,5	49,9	74,1
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	43,7	63,3	77,0	44,9	67,5	79,6	47,4	67,4	78,6

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	252	314	397	253	329	421	247	331	391
20 à 49	264	320	378	250	300	376	257	293	362
50 à 199	225	278	355	287	322	415	267	317	391
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	257	314	382	259	327	407	257	319	386

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	115	141	181	119	151	181	128	161	199
20 à 49	115	132	156	116	134	149	118	137	154
50 à 199	114	134	160	115	140	162	112	131	163
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	115	136	169	118	144	178	122	150	187

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	20	88	135	27	81	129	55	95	139
20 à 49	41	105	175	49	86	165	29	77	143
50 à 199	57	77	107	19	87	143	26	82	105
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	41	86	135	33	82	132	38	88	125

3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-30,8	147,7	624,2	-125,4	98,5	628,7	-93,3	76,1	528,6
20 à 49	12,6	99,1	231,0	22,5	83,7	212,0	-15,7	113,2	251,9
50 à 199	11,9	72,9	165,7	-39,1	121,5	318,4	-1,0	67,9	148,4
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	9,1	113,5	471,5	-44,1	94,7	487,0	-47,0	81,8	417,1

s : secret statistique

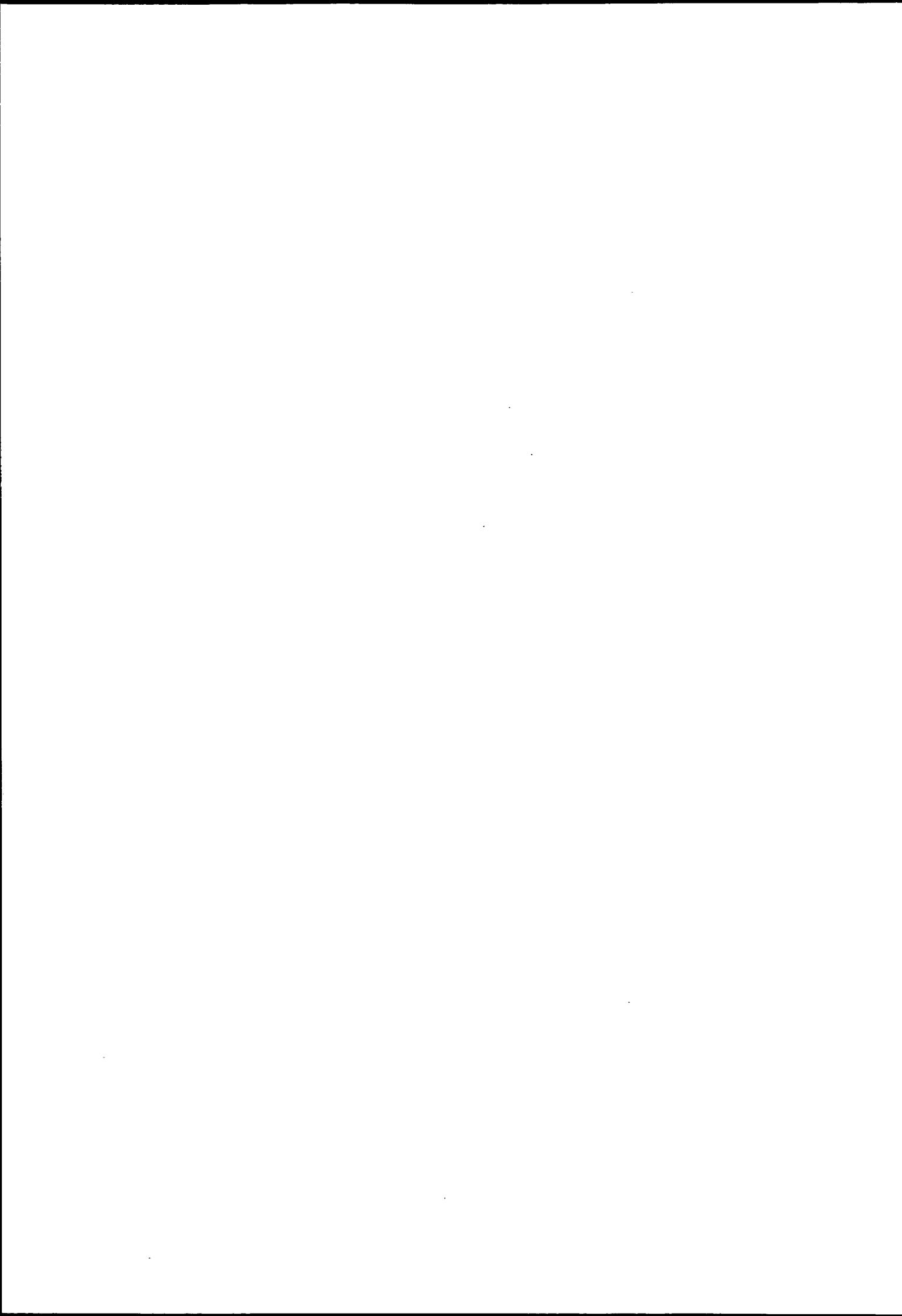
L'affrètement (634B)

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	6,0	42,7	164,3	-0,6	30,6	135,3	7,7	42,4	133,2
20 à 49	16,4	28,3	43,4	15,9	27,6	80,3	10,2	21,5	79,5
50 à 199	8,7	17,9	45,4	8,9	23,9	65,9	11,0	24,6	63,3
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	9,5	31,7	96,1	7,5	27,7	114,9	9,7	35,5	106,9

4.2 - Rent. brute / valeur estimée du parc de véhicules en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	39,7	95,0	440,1	30,6	70,4	300,8	36,2	70,9	276,4
20 à 49	52,8	93,9	210,5	51,0	68,1	204,8	47,9	57,1	185,0
50 à 199	34,5	73,9	196,7	53,2	80,3	150,5	39,8	53,2	118,6
200 et plus	s	s	s	s	s	s	s	s	s
Ensemble	43,0	87,9	266,7	44,5	73,0	200,9	39,9	68,8	187,6

s : secret statistique



L'organisation des transports internationaux

1. L'ACTIVITÉ

En 1995, un peu plus de 1 000 entreprises exercent principalement une activité d'organisation des transports internationaux, soit un nombre stable depuis 3 ans. Ce secteur se caractérise par un nombre important d'entreprises de moins de 6 salariés (50 % du total), l'organisation des transports internationaux ne nécessitant pas de moyens humains importants. Cependant, on compte aussi 19 entreprises de plus de 200 salariés, et les 10 premières d'entre elles réalisent 35,9 % du chiffre d'affaires total du secteur, en employant 30 % de l'effectif. La part des 10 premières entreprises est inférieure à celle observée en 1993. Mais rappelons que la société GEFCO figurait dans le secteur avant d'être reclassée en 1994 dans le secteur de l'affrètement.

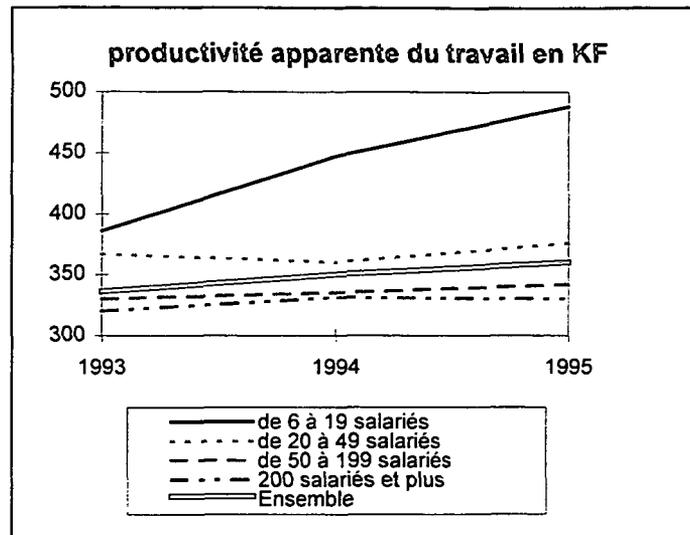
La part du chiffre d'affaires de l'activité dans le chiffre d'affaires total est de 83,9 %. Elle n'est que de 67 % pour les entreprises de 50 à 199 salariés, mais elle dépasse 85 % pour les autres entreprises, y compris celles de 200 salariés et plus. Elle atteint près de 95 % pour les entreprises de moins de 6 salariés.

PART DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES TOTAL			
CA activité / CA total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	94,1	93,5	94,8
6 à 19 salariés	91,5	94,9	93,7
20 à 49 salariés	89,9	90,9	89,5
50 à 199 salariés	87,1	80,6	67,0
200 salariés et plus	49,1	83,2	86,1
Ensemble	70,7	86,0	83,9

2. LES FACTEURS DE PRODUCTION

L'organisation du transport international emploie un peu plus de 25 000 personnes en 1995. La productivité apparente du travail, de 360 000 francs par personne en 1995, progresse régulièrement. Cette productivité, qui est d'autant plus élevée que l'entreprise est de petite taille, est supérieure à celle des autres secteurs de l'organisation du transport de fret.

Le taux de sous-traitance est très élevé, et proche de 62 % quelle que soit la classe d'effectif salarié.



3. LES RÉSULTATS

Plus encore que pour les autres secteurs de l'organisation du transport de fret, on doit souligner l'amélioration de 1994 pour les principaux ratios, suivi d'un recul en 1995. En effet, l'année 1994 est marquée par une nette croissance du taux de valeur ajoutée corrigée, des divers taux de marge, du taux d'autofinancement d'exploitation. Le poids des intérêts et assimilés dans l'EBE baisse de près de 20 points en 1994, passant de 77,6 % à 58,6 %. En 1995, il remonte à 63,8 %.

Ce poids est relativement plus fort pour les entreprises de 50 salariés et plus (supérieur à 70 %) que pour les entreprises de moins de 50 salariés (proche de 55 %).

L'organisation des transports internationaux (634C)

I. ANALYSE DES DONNÉES MOYENNES

1. Évolution de l'activité

1.1 - Nombre d'entreprises	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	509	521	518
6 à 19 salariés	294	269	286
20 à 49 salariés	122	127	122
50 à 199 salariés	76	67	62
200 salariés et plus	19	17	19
Ensemble	1 020	1 001	1 007

1.2 - Chiffre d'affaires en en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	2 211	2 254	2 488
6 à 19 salariés	4 451	4 642	5 736
20 à 49 salariés	4 273	4 805	5 098
50 à 199 salariés	9 471	8 637	8 594
200 salariés et plus	17 779	12 517	14 402
Ensemble	38 184	32 855	36 319

1.3 - Chiffre d'affaires de l'activité en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	2 081	2 108	2 359
6 à 19 salariés	4 074	4 405	5 374
20 à 49 salariés	3 840	4 368	4 562
50 à 199 salariés	8 253	6 965	5 761
200 salariés et plus	8 737	10 411	12 400
Ensemble	26 985	28 258	30 457

1.4 - VAHT en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	380	428	420
6 à 19 salariés	950	916	984
20 à 49 salariés	1 208	1 281	1 272
50 à 199 salariés	2 062	1 996	1 902
200 salariés et plus	3 580	2 709	2 937
Ensemble	8 180	7 329	7 516

1.5 - VAHT corrigée en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	554	586	603
6 à 19 salariés	1 168	1 243	1 431
20 à 49 salariés	1 352	1 437	1 475
50 à 199 salariés	2 417	2 330	2 212
200 salariés et plus	4 510	3 325	3 501
Ensemble	10 000	8 922	9 222

L'organisation des transports internationaux (634C)

1.7 - EBE corrigé en MF	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	218	241	270
6 à 19 salariés	334	466	578
20 à 49 salariés	309	369	366
50 à 199 salariés	446	452	457
200 salariés et plus	914	847	742
Ensemble	2 221	2 375	2 412

1.8 - Effectif total	1993	1994	1995
0 à 5 salariés	1 286	1 297	1 328
6 à 19 salariés	3 027	2 780	2 933
20 à 49 salariés	3 688	3 995	3 929
50 à 199 salariés	7 314	6 946	6 474
200 salariés et plus	14 088	10 060	10 597
Ensemble	29 403	25 078	25 260

1.9 - CAHT hors sous-traitance / Effectif total en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	600	670	752
20 à 49 salariés	548	512	513
50 à 199 salariés	454	458	467
200 salariés et plus	440	503	531
Ensemble	475	511	538

1.10 - Part des 4 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	29,1	23,8	22,5
- dans l'effectif total	23,7	18,8	18,6

1.11 - Part des 10 premières entreprises du secteur en %	1993	1994	1995
- dans le CA total	42,5	37,3	35,9
- dans l'effectif total	37,2	30,8	30,0

L'organisation des transports internationaux (634C)

2. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

2.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	26,2	26,8	24,9
20 à 49 salariés	31,6	29,9	28,9
50 à 199 salariés	25,5	26,9	25,7
200 salariés et plus	25,4	26,6	24,3
Ensemble	26,3	27,2	25,5

2.2 - Taux de marge classique en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	14,9	17,9	17,4
20 à 49 salariés	16,3	18,9	15,4
50 à 199 salariés	9,7	10,1	11,9
200 salariés et plus	8,8	15,4	12,8
Ensemble	11,0	14,9	13,7

2.3 - Taux de marge corrigée en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	28,6	37,5	40,4
20 à 49 salariés	22,8	25,7	24,8
50 à 199 salariés	18,4	19,4	20,6
200 salariés et plus	20,3	25,5	21,2
Ensemble	21,2	25,6	24,9

2.4 - Taux de marge courante en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	-1,2	1,9	1,8
20 à 49 salariés	4,2	3,8	4,2
50 à 199 salariés	-4,7	-2,4	-2,7
200 salariés et plus	-1,1	3,8	0,3
Ensemble	-1,3	1,8	0,5

2.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	10,9	19,9	18,2
20 à 49 salariés	11,4	11	10,2
50 à 199 salariés	4,4	6,8	7,5
200 salariés et plus	9,1	12,1	7,8
Ensemble	8,4	11,6	9,9

2.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	64,2	46,5	52,4
20 à 49 salariés	54,4	51,0	56,2
50 à 199 salariés	81,3	70,0	73,1
200 salariés et plus	88,5	62,4	70,5
Ensemble	77,6	58,6	63,8

L'organisation des transports internationaux (634C)

3. Utilisation des facteurs de production

3.1 - Taux de sous-traitance en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	59,2	59,9	61,6
20 à 49 salariés	52,7	57,5	60,4
50 à 199 salariés	64,9	63,1	64,8
200 salariés et plus	65,1	59,6	60,9
Ensemble	62,9	60,3	62,0

3.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	386	447	488
20 à 49 salariés	367	360	376
50 à 199 salariés	330	335	342
200 salariés et plus	320	331	330
Ensemble	336	350	360

3.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	180	181	183
20 à 49 salariés	171	168	173
50 à 199 salariés	163	162	161
200 salariés et plus	154	150	154
Ensemble	161	160	163

3.4 - CA transport hors sous-traitance / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	4981	8644	8315
20 à 49 salariés	6403	6133	5446
50 à 199 salariés	3714	2655	2378
200 salariés et plus	1353	3209	3318
Ensemble	2596	3850	3855

3.5 - Productivité apparente de l'effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	4774	8357	8014
20 à 49 salariés	6140	5830	5171
50 à 199 salariés	3498	2444	2032
200 salariés et plus	1126	3078	3189
Ensemble	2370	3664	3643

3.6 - Achats de carburants / Effectif roulant en KF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	47	114	74
20 à 49 salariés	69	79	74
50 à 199 salariés	79	74	73
200 salariés et plus	41	41	41
Ensemble	51	60	55

L'organisation des transports internationaux (634C)

4. Évolution du potentiel de production

4.1 - Investissements totaux en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	46	53	49
20 à 49 salariés	63	74	57
50 à 199 salariés	186	111	114
200 salariés et plus	278	125	185
Ensemble	572	364	405

4.2 - Investissements en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	14	28	17
20 à 49 salariés	21	18	16
50 à 199 salariés	38	29	41
200 salariés et plus	34	44	29
Ensemble	107	119	103

4.3 - Redevances de crédit-bail en matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	10	7	8
20 à 49 salariés	7	6	4
50 à 199 salariés	18	16	13
200 salariés et plus	15	15	7
Ensemble	51	45	31

4.4 - Location de matériel de transport en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	111	232	254
20 à 49 salariés	29	46	38
50 à 199 salariés	70	60	73
200 salariés et plus	179	115	93
Ensemble	389	453	457

4.5 - Taux d'autofinancement en %	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	76,0	133,4	140,8
20 à 49 salariés	185,3	152,9	198,8
50 à 199 salariés	9,2	68,8	70,5
200 salariés et plus	92,3	236,0	102,6
Ensemble	74,1	153,0	111,7

L'organisation des transports internationaux (634C)

5. Évolution de la rentabilité

5.1 - Rentabilité brute en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	32,0	32,3	49,8
20 à 49 salariés	38,9	41,7	43,0
50 à 199 salariés	18,6	18,2	13,6
200 salariés et plus	10,5	34,6	27,8
Ensemble	17,0	30,1	25,4

5.2 - Estimation de la valeur du parc de véhicules en MF	1993	1994	1995
6 à 19 salariés	49	37	49
20 à 49 salariés	56	96	61
50 à 199 salariés	148	133	104
200 salariés et plus	380	211	214
Ensemble	634	476	428

L'organisation des transports internationaux (634C)

II. ANALYSE DES DISPERSIONS

1. Taux de valeur ajoutée et taux de marge

1.1 - Taux de VAHT corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	18,3	32,1	63,5	17,6	31,0	63,6	15,3	29,4	60,1
20 à 49	23,9	42,7	70,6	19,5	43,2	72,5	21,0	42,2	72,8
50 à 199	19,3	30,7	64,9	19,9	36,0	65,7	19,8	30,4	62,5
200 et plus	19,0	24,7	68,0	22,4	28,7	70,5	16,9	24,3	69,3
Ensemble	19,6	33,3	66,7	18,8	34,4	66,2	17,2	31,7	67,7

1.2 - Taux de marge classique en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0,7	13,1	25,3	1,9	13,7	27,3	4,4	17,0	30,3
20 à 49	0,1	12,0	24,0	5,1	14,0	25,4	4,8	13,9	22,4
50 à 199	-3,8	7,6	20,0	-2,2	6,6	17,7	-1,7	9,9	16,7
200 et plus	-9,2	5,2	14,8	7,1	10,5	17,8	-0,1	12,1	24,0
Ensemble	-0,3	11,5	23,9	2,6	12,9	25,4	3,5	14,2	25,3

1.3 - Taux de marge corrigée en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	10,2	22,8	33,3	10,2	22,2	33,9	13,3	24,5	38,1
20 à 49	7,9	20,2	27,2	10,7	22,5	32,2	15,2	22,3	28,8
50 à 199	7,3	16,4	24,2	8,3	17,9	25,7	5,3	20,1	24,9
200 et plus	7,5	17,5	26,7	18,2	22,0	26,0	15,0	20,5	29,5
Ensemble	8,6	20,7	31,8	10,2	21,9	32,5	13,3	22,2	33,4

1.4 - Taux de marge courante en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-8,9	0,5	9,6	-5,8	2,9	10,5	-4,8	4,0	12,1
20 à 49	-5,8	0,7	10,5	-3,4	3,9	11,5	-1,7	3,3	12,1
50 à 199	-9,1	-2,2	2,8	-8,5	-0,4	4,2	-11,6	-0,4	4,3
200 et plus	-21,4	-10,9	0,6	-5,2	0,7	2,8	-5,5	-1,4	4,0
Ensemble	-8,9	0,3	8,1	-5,7	2,7	8,7	-5,1	2,7	11,4

1.5 - Taux d'autofinancement d'exploitation en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-2,2	7,2	16,0	-1,3	8,4	17,4	1,6	10,7	19,5
20 à 49	0,2	6,5	20,7	3,1	10,2	18,5	2,3	8,5	17,1
50 à 199	-4,0	5,3	12,2	-4,7	5,8	13,5	-4,3	7,5	10,8
200 et plus	-15,6	3,1	10,4	1,5	6,3	9,8	0,9	5,7	10,1
Ensemble	-2,1	6,4	16,0	-0,3	8,8	17,1	1,0	9,0	17,8

1.6 - Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	16,5	45,9	79,1	15,7	43,7	75,1	19,3	38,2	64,8
20 à 49	14,0	37,4	88,7	17,6	44,0	77,7	19,1	38,4	81,6
50 à 199	35,7	67,4	130,6	32,1	65,9	95,3	29,1	59,8	82,9
200 et plus	54,6	88,4	130,6	59,8	78,7	90,0	35,9	66,7	107,2
Ensemble	17,3	48,7	88,2	18,0	47,4	82,0	19,6	40,3	75,4

L'organisation des transports internationaux (634C)

2. Utilisation des facteurs de production

2.1 - Taux de sous traitance en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	1,6	48,8	72,4	2,5	52,2	72,5	2,4	56,5	75,8
20 à 49	1,9	43,6	64,9	1,3	36,6	69,3	1,4	46,0	71,3
50 à 199	20,4	57,8	73,2	7,3	44,9	72,3	17,6	59,0	73,0
200 et plus	6,5	63,5	73,4	1,4	23,5	68,6	1,4	56,0	72,0
Ensemble	2,1	48,9	71,2	2,1	50,4	71,5	3,8	53,8	73,6

2.2 - Productivité apparente du travail en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	254	323	414	264	330	440	263	350	440
20 à 49	267	326	396	258	323	400	292	348	419
50 à 199	261	315	355	272	308	356	281	325	358
200 et plus	278	314	359	278	311	336	281	321	369
Ensemble	260	322	395	264	323	416	279	340	419

2.3 - Rémunération moyenne du personnel en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	128	165	209	137	169	204	139	171	199
20 à 49	132	166	198	134	159	193	150	173	194
50 à 199	143	161	174	145	161	176	140	162	177
200 et plus	147	152	173	143	150	156	142	159	171
Ensemble	134	164	198	138	164	194	141	169	193

2.6 - Achats de carburant / effectif roulant en KF	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	0	29	81	0	23	62	2	28	113
20 à 49	19	52	219	14	41	106	0	41	182
50 à 199	17	58	158	0	60	125	10	66	174
200 et plus	21	50	110	9	47	92	18	51	87
Ensemble	6	42	112	0	37	87	6	43	125

3. Évolution du potentiel de production

3.1 - Taux d'autofinancement en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	-173,6	92,5	405,3	-46,9	174,8	600,5	-30,9	196,1	795,7
20 à 49	1,5	146,5	634,3	-3,9	206,1	698,9	32,1	260,5	584,8
50 à 199	-503,7	27,7	182,3	-202,2	121,7	306,9	-266,3	125,1	245,7
200 et plus	-280,9	-24,3	128,0	-45,2	177,7	204,1	-121,9	54,8	218,9
Ensemble	-173,6	93,4	387,2	-49,3	171,4	539,2	-31,5	178,4	598,3

L'organisation des transports internationaux (634C)

4. Évolution de la rentabilité estimée

4.1 - Rentabilité brute en %	1993			1994			1995		
	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3	Q1	Q2	Q3
6 à 19	7,4	46,0	127,7	1,9	47,9	162,0	14,6	78,0	209,9
20 à 49	0,6	34,0	103,2	12,2	47,9	125,2	18,5	60,8	123,0
50 à 199	-9,6	19,4	53,7	-4,4	19,5	38,2	-7,7	18,6	62,1
200 et plus	-19,3	8,6	34,9	14,7	24,8	55,2	-0,3	32,1	73,9
Ensemble	0,0	35,9	108,5	5,4	38,1	121,8	10,5	52,6	160,9

