



LES MARDIS DE L'ORT

Les enjeux économiques et sociaux du transport léger de marchandises

Mardi 2 mars 2010
Amphithéâtre de l'AFT-IFTIM

Partenaire :



**Présentations
vidéos**

SOMMAIRE

Programme de la rencontre

Présentation de l'étude sur les conditions économiques et sociales du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

- *Denis DOUILLARD*, chargé d'études statistiques transports à la DREAL
- *Pierre CAM*, universitaire, sociologue

Témoignages :

La distribution de produits frais en – 3,5 tonnes

- *Frédéric LE CLAINCHE*, Directeur de TLC (Pont Saint-Martin)

Forces et faiblesses des entreprises de transports légers

- *Sylvie HERBERT*, consultante en gestion transport, SOREGOR

Animateur : *Gilles MÉRIODEAU*, chargé de mission à l'ADEME



Les mardis de l'ORT

observatoire régional des transports
des Pays de la Loire

mardi 2 mars 2010 / 14 h 15

Les enjeux économiques et sociaux du transport léger de marchandises

Pour la prochaine séance des mardis de l'ORT Pays de la Loire, le Président Philippe DENIS vous propose d'actualiser vos connaissances sur les enjeux économiques et sociaux du transport léger et notamment à partir d'expériences récentes. Le principe de cet échange est basé sur les interventions d'un expert et de grands témoins afin de permettre à chaque participant un appui à la réflexion sur chaque sujet traité.

PROGRAMME

14 h 15 Accueil par Philippe DENIS, Président de l'ORT Pays de la Loire

14 h 30 Présentation de l'étude sur les conditions économiques et sociales du transport léger de marchandises en Pays de la Loire
- Denis DOUILLARD, chargé d'études statistiques transports à la DREAL
- Pierre CAM, universitaire, sociologue

15 h 30 Témoignages :
" La distribution de produits frais en – 3,5 tonnes"
- Frédéric LE CLAINCHE, Directeur de TLC (Pont Saint-Martin)
" Forces et faiblesses des entreprises de transports légers"
- Sylvie HERBERT, consultante en gestion transport chez SOREGOR

16 h 30 Échanges avec la salle

17 h 00 Fin de la séance

Animateur : Gilles MÉRIODEAU, chargé de mission à l'ADEME

Partenaire :



PLAN DE SITUATION

14 h 15 – Amphithéâtre de
l'AFT-IFTIM*

2 rue Jean Mermoz
Zone d'activité de la Maison Neuve
44980 Sainte-Luce-sur-Loire

Si vous arrivez en train :

- Prendre le tramway à l'arrêt "Gare SNCF Nord" en direction de "La Beaujoire"
- Descendre à l'arrêt "La Haluchère" et prendre le bus n°78 en direction de " Gare de Thouaré "
- Descendre à l'arrêt " Maison neuve "

Si vous arrivez en voiture :

* cf plan en annexe

Observatoire Régional des Transports des Pays de la Loire

ORT Pays de la Loire – DREAL - BP 32205 - 44022 NANTES Cedex 1 - Tél : 02 51 82 55 90 - Fax : 02 51 82 41 51

Présentation de l'étude sur les conditions économiques et sociales du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

Denis DOUILLARD,
chargé d'études statistiques transports
DREAL

Pierre CAM,
universitaire, sociologue

Conditions économiques et sociales du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

Volet économique

Denis DOUILLARD

Observatoire Régional des Transports



Resources, territoires et habitats
Energie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mobilité

Présent pour l'avenir



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement des Pays de la Loire

www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr

Le rapport d'étude

Rapport d'étude disponible sur le site de l'O.R.T. Pays de la Loire à l'adresse suivante :

http://www.ort-pdl.org/pdf/transport_leger_1.pdf



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

Partenaires de l'étude

Maître d'ouvrage



Maître d'œuvre



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

3

Objectif et méthode

1 - Objectif du volet économique :
identifier les principales caractéristiques économiques des entreprises du secteur.

2 - Méthode

Deux sources d'informations :

- données du registre des transporteurs
(fichier GRECO)

enquête par sondage



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

4

Calendrier de l'étude

1^{er} semestre 2007 : lancement de l'étude

2^{ème} semestre 2007 : préparation et administration de l'enquête

1^{er} semestre 2008 :

- saisie et traitement des questionnaires
- rédaction du rapport

Juillet 2008 : présentation des résultats au maître d'ouvrage



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

5

Définition de l'activité : qu'est ce qu'un transporteur léger ?

Transport léger : consiste à acheminer des marchandises à l'aide de véhicules de PTAC (Poids Total Autorisé en Charge : somme du poids à vide du véhicule et de sa charge utile) inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Un transporteur léger est le professionnel qui utilise exclusivement ce type de véhicule, appelé VUL (véhicules utilitaires légers) : camionnette, fourgon, fourgonnette (dérivée de voiture particulière), voiture de livraison ou



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

6

Champ de l'étude : 818 entreprises en Pays de la Loire

Le champ de l'étude est constitué des entreprises :

- inscrites au registre des transporteurs,
- dont le siège est situé dans l'un des cinq départements de la région des Pays de la Loire,
- ne détenant pas une licence communautaire,
- dont le code d'activité principale exercée appartient à la liste suivante : 602L, 602M, 602N, 602P, 634A, 634B, 634C, 641C, 712A, 746Z.



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

7

- 602L Transports routiers de march. de proximité
- 602M Transports routiers de march. interurbains
- 602N Déménagements
- 602P Location de camions avec conducteurs
- 634A Messagerie, fret express
- 634B Affrètement
- 634C Organisation des transports internationaux
- 641C Autres activités de courrier
- 712A Location de matériels de transport terrestre
- 746Z Enquêtes et sécurité



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

8

Registre des transporteurs - Situation avril 2007

| | Nombre d'entreprises inscrites | | Ensemble |
|-------------------------|---|---|----------|
| | Titulaires exclusifs d'une licence intérieure | Titulaires d'au moins une licence communautaire | |
| Loire-Atlantique | 389 | 547 | 936 |
| Maine-et-Loire | 230 | 371 | 601 |
| Mayenne | 61 | 201 | 262 |
| Sarthe | 157 | 261 | 418 |
| Vendée | 155 | 307 | 462 |
| Ensemble | 992 | 1 687 | 2 679 |



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

9

Registre des transporteurs et champ de l'étude

| | Nombre d'entreprises | | | | |
|-------------------------|---|--|---|---|---------------------------------------|
| | titulaires exclusifs d'une licence intérieure (1) | en cours de liquidation ou radiées (2) | ne relevant pas de la convention collective (3) | ayant pour activité le transport de voyageurs (4) | retenues dans le champ de l'étude (5) |
| Loire-Atlantique | 389 | 10 | 38 | 3 | 338 |
| Maine-et-Loire | 230 | 3 | 31 | 4 | 192 |
| Mayenne | 61 | - | 10 | 4 | 47 |
| Sarthe | 157 | 6 | 21 | 3 | 127 |
| Vendée | 155 | 1 | 31 | 9 | 114 |
| Ensemble | 992 | 20 | 131 | 23 | 818 |

(1) : Situation avril 2007

(2) : Entreprises radiées entre avril et août 2007

(3) : Convention collective des transports routiers (codes NAF 602L, 602M, 602N, 602P, 634A, 634B, 634C, 641C, 712A, 746Z)

(4) : Codes NAF 602B et 602G

(5) : Population mère = 1 - (2+3+4)



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

10

Une localisation de l'activité concentrée en Loire-Atlantique et dans les couronnes périurbaines

Répartition départementale de l'activité "Transport léger"

| | Entreprises transport léger | Entreprises TRM * | Entreprises tout secteur * | Copies licences intérieures | Effectifs salariés TRM ** | Emploi tout secteur *** |
|------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Loire-Atlantique | 41,3% | 36,9% | 33,4% | 42,3% | 35,2% | 36,5% |
| Maine-et-Loire | 23,5% | 22,3% | 22,2% | 20,6% | 16,7% | 21,9% |
| Mayenne | 5,7% | 8,8% | 11,4% | 6,1% | 12,0% | 8,8% |
| Sarthe | 15,5% | 16,4% | 14,0% | 17,3% | 13,6% | 15,5% |
| Vendée | 13,9% | 15,6% | 18,9% | 13,6% | 22,5% | 17,3% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

* Source : INSEE - SIRENE (au 31 décembre 2005)

** Source : Unédic (au 31 décembre 2006)

*** Source : INSEE (estimations au 31 décembre 2005)

Répartition spatiale de l'activité "Transport léger"

| | Entreprises transport léger | Entreprises tout secteur * | Copies licences intérieures | Emploi tout secteur ** |
|----------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|------------------------|
| Pôle urbain | 43,4% | 40,5% | 50,9% | 60,3% |
| Couronne périurbaine | 30,2% | 21,9% | 28,2% | 12,7% |
| Espace rural | 26,4% | 37,6% | 20,9% | 27,0% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% |

* Source : INSEE - SIRENE (au 31 décembre 2005)

** Source : INSEE (RP 1999)



Direction régionale de l'Aménagement, de l'Urbanisme et du Logement
PAYS DE LA LOIRE

Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

11

Une majorité d'entreprises individuelles et/ou unipersonnelles

Forme juridique

| | Entreprises inscrites | |
|-------------------------|-----------------------|-------------|
| | Nombre | % |
| Entreprise individuelle | 448 | 54,8% |
| EURL | 152 | 18,6% |
| SARL | 212 | 25,9% |
| Autres | 6 | 0,7% |
| Ensemble | 818 | 100% |

Nombre de CCLI détenues et forme juridique de l'entreprise (nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

| | Entreprise individuelle | EURL | SARL | Autres | Total |
|-----------------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1 copie conforme | 61,2% | 46,1% | 30,7% | 33,3% | 50,2% |
| 2 copies conformes | 23,7% | 23,0% | 22,2% | 16,7% | 23,1% |
| De 3 à 5 copies conformes | 12,1% | 13,8% | 25,9% | 0,0% | 15,9% |
| De 6 à 9 copies conformes | 2,5% | 10,5% | 10,8% | 16,7% | 6,2% |
| 10 copies conformes et plus | 0,7% | 6,6% | 10,4% | 33,3% | 4,5% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Situation mars 2007 (CCLI : Copies Conformes de Licences Intérieures)



Direction régionale de l'Aménagement, de l'Urbanisme et du Logement
PAYS DE LA LOIRE

Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

12

Trois entreprises sur quatre inscrites en transport de proximité

Secteur d'activité de l'entreprise et département du siège
(nombre d'entreprises exprimé en % des inscrits au registre des transporteurs)

| | Loire- Atlantique | Maine-et- Loire | Mayenne | Sarthe | Vendée | Total |
|-------------------------|----------------------|--------------------|---------|--------|--------|-------|
| TRM de proximité | 77,5% | 72,9% | 70,2% | 81,9% | 70,2% | 75,7% |
| TRM interurbains | 10,7% | 16,1% | 2,1% | 9,4% | 5,3% | 10,5% |
| Courrier | 4,7% | 6,3% | 25,5% | 3,1% | 17,5% | 7,8% |
| Autres | 7,1% | 4,7% | 2,1% | 5,5% | 7,0% | 6,0% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Situation mars 2007



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

13

Classement des entreprises : 10 millionnaires en Pays de la Loire

Classement 2006 des entreprises de transport léger en Pays de la Loire

| Rang | Raison sociale | Commune | CA (K€) | Nombre de CCLI * | Code APE | Date de création |
|------|---|-----------------------------|---------|---------------------|-------------|---------------------|
| 1 | Mat-Courses Taxicolis | Rouillon (72) | 6 740 | 30 | 602P | 1987 |
| 2 | France Alliance 85 (G.R.L.E.) | La Roche-sur-Yon (85) | 2 770 | 26 | 602L | 2004 |
| 3 | Transports Canet | Mulsanne (72) | 2 710 | 39 | 602L | 1997 |
| 4 | Allo Chrono Courses | Avrillé (49) | 1 930 | 48 | 602L | 1994 |
| 5 | Start Line | Orvault (44) | 1 830 | 7 | 602M | 1992 |
| 6 | Transports Express de l'Ouest | Cholet (49) | 1 660 | 22 | 602L | 2004 |
| 7 | Voie Express | La Roche-sur-Yon (85) | 1 620 | 22 | 634B | 2000 |
| 8 | Delivery Service | Nantes (44) | 1 259 | 23 | 602L | 1998 |
| 9 | TM Transport | Sainte-Luce-sur-Loire (44) | 1 160 | 18 | 602L | 2003 |
| 10 | Trans-Vit 53 | Laval (53) | 1 090 | 22 | 602L | 1987 |
| 11 | Trans Films Dubois | Chauvé (44) | 990 | 5 | 602L | 1987 |
| 12 | Transec SARL | Nantes (44) | 880 | 19 | 602M | 1991 |
| 13 | Transporturgent.com | Nantes (44) | 760 | 12 | 602L | 1998 |
| 14 | Les Coursiers Nantais (Cogepart 44) | Nantes (44) | 759 | 10 | 602M | 1991 |
| 15 | N.E.E.D.S. (Nantes Express Entrepôts Distribution Services) | La Chapelle-sur-Erdre (44) | 751 | 20 | 602M | 1994 |
| 16 | Yakovenko Transports | Trignac (44) | 738 | 16 | 602L | 2001 |
| 17 | T.D.R. (Transports Dahmani Rachid) | Nantes (44) | 690 | 30 | 602L | 2005 |
| 18 | J.P. Transports | Saint-Jean-de-Monts (85) | 687 | 7 | 602M | 2004 |
| 19 | T.L.C. (Transports Le Clainche) | Pont-Saint-Martin (44) | 662 | 16 | 602M | 1999 |
| 20 | C.C.S. (Claude Courses Services) | Mayenne (53) | 650 | 12 | 602L | 1993 |
| 21 | Presti-Courses | Le Mans (72) | 633 | 16 | 602P | 1998 |
| 22 | A.T.C. SARL (Aux Transports Changéens) | Changé (53) | 621 | 18 | 602L | 1996 |
| 23 | Express Services Transports | La Roche-sur-Yon (85) | 604 | 10 | 641C | 1997 |
| 24 | M.T.S. (Martin Technique Services) | Les Clouzeaux (85) | 585 | 17 | 602L | 2000 |
| 25 | Super Express | Saint-Gervais-en-Belin (72) | 570 | 14 | 602L | 2002 |
| 26 | L'Express | Sautron (44) | 556 | 7 | 602L | 1992 |
| 27 | T.D.T. Courses (Thierry Dei-Tos Courses) | Le Mans (72) | 545 | 16 | 641C | 1997 |
| 28 | SDAC Services Entreprises | Thouaré-sur-Loire (44) | 531 | 15 | 641C | 2001 |
| 29 | Transports Béhier Guy | Saint-Rigomer-des-Bois (72) | 502 | 9 | 602L | 2001 |



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

14

2500 emplois en Pays de la Loire

Les ressources humaines dans le transport léger Ordres de grandeur en Pays de la Loire

| | |
|---------------------------------|-------|
| Salariés | 1 750 |
| Salariés conducteurs | 1 700 |
| Salariés sédentaires | 50 |
| Conducteurs | 2 400 |
| Chefs d'entreprises conducteurs | 720 |
| Chefs d'entreprises sédentaires | 90 |
| Emploi total | 2 550 |

Répartition des entreprises selon le nombre de salariés

| | |
|----------------------------|-------|
| Aucun salarié | 53,7% |
| 1 salarié | 19,4% |
| De 2 à 4 salariés | 14,1% |
| De 5 à 9 salariés | 6,9% |
| De 10 à 24 salariés | 4,9% |
| 25 salariés et plus | 1,0% |
| Ensemble | 100% |

Nombre moyen de salariés et localisation du siège de l'entreprise

| | |
|-----------------------------|-----|
| Pôle urbain | 2,7 |
| Couronne périurbaine | 2,0 |
| Espace rural | 1,5 |
| Ensemble | 2,1 |

Nombre moyen de salariés et département du siège de l'entreprise

| | |
|-------------------------|-----|
| Loire-Atlantique | 2,1 |
| Maine-et-Loire | 1,5 |
| Mayenne | 2,8 |
| Sarthe | 2,4 |
| Vendée | 2,6 |
| Ensemble | 2,1 |

Nombre moyen de salariés et forme juridique de l'entreprise

| | |
|--------------------------------|------|
| Entreprise individuelle | 0,7 |
| EURL | 2,6 |
| SARL | 4,6 |
| Autres * | 11,5 |
| Ensemble | 2,1 |

* Société par actions simplifiée ou en commandite simple



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

15

Trois conducteurs par entreprise

Répartition des entreprises selon le nombre de conducteurs

| | |
|-------------------------------|-------|
| 1 conducteur | 53,4% |
| 2 conducteurs | 19,4% |
| De 3 à 5 conducteurs | 15,3% |
| De 6 à 9 conducteurs | 5,7% |
| 10 conducteurs et plus | 6,1% |
| Ensemble | 100% |

Âge des conducteurs

| | |
|------------------------|-------|
| Moins de 30 ans | 26,6% |
| De 30 à 39 ans | 30,9% |
| De 40 à 49 ans | 25,1% |
| 50 ans et plus | 17,5% |
| Ensemble | 100% |

Âge du chef d'entreprise

| | |
|------------------------|-------|
| Moins de 30 ans | 5,7% |
| De 30 à 39 ans | 24,7% |
| De 40 à 49 ans | 38,9% |
| 50 ans et plus | 30,7% |
| Ensemble | 100% |

Population des Pays de la Loire

| | |
|------------------------|-------|
| Moins de 30 ans | 25,2% |
| De 30 à 39 ans | 23,4% |
| De 40 à 49 ans | 23,6% |
| 50 ans et plus | 27,8% |
| Ensemble | 100% |

Source : INSEE (estimation au 1^{er} janvier 2004)



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

16

Flotte : 100 000 kilomètres par an et peu de fourgonnettes

Répartition des entreprises selon le kilométrage moyen annuel des véhicules

| | |
|--------------------------|-------------|
| Moins de 50 000 kms | 8,8% |
| De 50 000 à 99 000 kms | 38,9% |
| De 100 000 à 149 000 kms | 36,3% |
| De 150 000 à 199 000 kms | 13,1% |
| 200 000 kms et plus | 2,9% |
| Ensemble | 100% |

Kilométrage moyen annuel selon la taille de l'entreprise

| | |
|---------------------|-------------|
| Aucun salarié | 104,7 |
| 1 salarié | 101,6 |
| De 2 à 4 salariés | 87,9 |
| De 5 à 9 salariés | 81,2 |
| De 10 à 24 salariés | 90,1 |
| 25 salariés et plus | 91,3 |
| Ensemble | 99,2 |

Unité : millier de kilomètres



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

17

Répartition du parc de véhicules légers selon le type de carrosserie et le rayon géographique de l'activité de l'entreprise

| | Voitures | Fourgonnettes | Fourgons | Deux roues | Taxis | Ensemble |
|--|-------------|---------------|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Communes d'implantation ou limitrophes | 9,2% | 26,8% | 58,8% | 1,3% | 3,9% | 100% |
| Département | 3,4% | 9,2% | 87,4% | 0,0% | 0,0% | 100% |
| Région ou plusieurs départements | 5,3% | 17,4% | 74,9% | 0,0% | 2,4% | 100% |
| Plusieurs régions | 8,6% | 17,6% | 71,5% | 1,6% | 0,8% | 100% |
| International | 4,5% | 26,4% | 63,8% | 1,5% | 3,8% | 100% |
| Ensemble | 6,5% | 18,9% | 72,8% | 0,7% | 1,1% | 100% |

Fourgonnettes



Fourgons



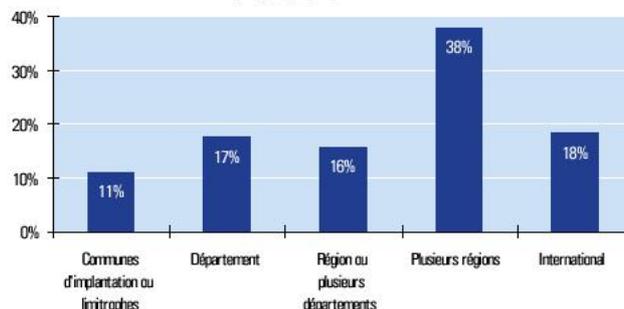
Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

18

L'éventail très large des zones desservies

Répartition des entreprises
selon le rayon géographique de l'activité



Nature des trajets
et rayon géographique de l'entreprise

| | Tournée | Trace directe | Ensemble |
|--|-------------|---------------|-------------|
| Communes d'implantation ou limitrophes | 16,4% | 3,9% | 10,9% |
| Département | 29,1% | 3,5% | 17,5% |
| Région ou plusieurs départements | 22,0% | 8,3% | 15,6% |
| Plusieurs régions | 28,4% | 48,3% | 37,7% |
| International | 4,1% | 36,1% | 18,3% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% |

Nombre d'entreprises exprimé en % des répondants

Champ : entreprises dont 50 % et plus de l'activité est réalisé dans la catégorie considérée



Direction régionale
de l'équipement,
de l'aménagement
et du logement
PAYS DE LA LOIRE

Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

19

Prédominance des pièces et produits industriels

Répartition du chiffre d'affaires
des entreprises de transport léger
en fonction de la nature de la marchandise

| | |
|--------------------------------|-------------|
| Presse | 4,0% |
| Courrier / plis | 11,0% |
| Produits pharmaceutiques | 5,6% |
| Produits électroménagers | 4,4% |
| Pièces ou produits industriels | 40,8% |
| V.P.C., commerce en ligne | 3,3% |
| Déménagement | 2,9% |
| Autres produits | 28,0% |
| Ensemble | 100% |

Nombre moyen de salariés
et nature de la marchandise transportée

| | |
|--------------------------------|------------|
| Presse | 0,9 |
| Courrier / plis | 4,0 |
| Produits pharmaceutiques | 3,5 |
| Produits électroménagers | 5,5 |
| Pièces ou produits industriels | 1,5 |
| V.P.C., commerce en ligne | 0,4 |
| Déménagement | 1,1 |
| Autres produits | 2,7 |
| Ensemble | 2,1 |

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée représente 50 % et plus du chiffre d'affaires



Direction régionale
de l'équipement,
de l'aménagement
et du logement
PAYS DE LA LOIRE

Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

20

Une demande diffuse

Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport léger en fonction de la nature du donneur d'ordre

| | |
|--------------------------|-------------|
| Industriels | 28,3% |
| Transporteurs | 30,7% |
| Commerce / distribution | 12,4% |
| Edition / imprimerie | 5,4% |
| Entreprises de services | 6,9% |
| Administrations | 1,7% |
| Particuliers | 4,2% |
| Autres donneurs d'ordres | 10,5% |
| Ensemble | 100% |

Nombre moyen de salariés et nature du donneur d'ordre

| | |
|--------------------------|------------|
| Industriels | 1,8 |
| Transporteurs | 1,7 |
| Commerce / distribution | 2,1 |
| Edition / imprimerie | 1,8 |
| Entreprises de services | 2,3 |
| Administrations | 0,8 |
| Particuliers | 2,5 |
| Autres donneurs d'ordres | 3,1 |
| Ensemble | 2,1 |

Champ : entreprises dont le type de donneurs d'ordre considéré représente 50 % et plus du chiffre d'affaires



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

21

Partage du marché entre messagerie et course à la demande

Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport léger en fonction de la nature des trajets

| | |
|-----------------|-------------|
| Tournée | 58,2% |
| Trace directe | 41,8% |
| Ensemble | 100% |

Nombre moyen de salariés et nature des trajets

| | |
|-----------------|------------|
| Tournée | 2,9 |
| Trace directe | 1,3 |
| Ensemble | 2,1 |

Champ : entreprises dont 50 % et plus du CA est réalisé dans la catégorie considérée

Répartition du chiffre d'affaires du secteur en fonction de la nature des trajets et du nombre de salariés de l'entreprise

| | Part du chiffre d'affaires | | |
|---------------------|----------------------------|---------------|-------------|
| | Tournée | Trace directe | Ensemble |
| Aucun salarié | 39,6% | 60,4% | 100% |
| 1 salarié | 63,6% | 36,4% | 100% |
| De 2 à 4 salariés | 58,9% | 41,1% | 100% |
| De 5 à 9 salariés | 57,7% | 42,3% | 100% |
| De 10 à 24 salariés | 70,5% | 29,5% | 100% |
| 25 salariés et plus | 53,0% | 47,0% | 100% |
| Ensemble | 58,2% | 41,8% | 100% |

Répartition du chiffre d'affaires du secteur en fonction de la nature des trajets et du nombre de salariés de l'entreprise

| | Part du chiffre d'affaires | | |
|---------------------|----------------------------|---------------|-------------|
| | Tournée | Trace directe | Ensemble |
| Aucun salarié | 39,6% | 60,4% | 100% |
| 1 salarié | 63,6% | 36,4% | 100% |
| De 2 à 4 salariés | 58,9% | 41,1% | 100% |
| De 5 à 9 salariés | 57,7% | 42,3% | 100% |
| De 10 à 24 salariés | 70,5% | 29,5% | 100% |
| 25 salariés et plus | 53,0% | 47,0% | 100% |
| Ensemble | 58,2% | 41,8% | 100% |



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

22

Le travail en sous-traitance : souvent la règle

Répartition du chiffre d'affaires des entreprises de transport léger en fonction de la nature des relations commerciales

| | |
|------------------|-------------|
| Sous-traitance | 41,9% |
| Contrats directs | 58,1% |
| Ensemble | 100% |

Nombre moyen de salariés et nature des relations commerciales

| | |
|------------------|------------|
| Sous-traitance | 1,6 |
| Contrats directs | 2,8 |
| Ensemble | 2,1 |

Champ : entreprises dont 50 % et plus du CA est réalisé dans la catégorie considérée

Répartition du chiffre d'affaires du secteur en fonction de la nature des relations commerciales et de la marchandise transportée

| | Part du chiffre d'affaires | | |
|--------------------------------|----------------------------|------------------|-------------|
| | Sous-traitance | Contrats directs | Ensemble |
| Presse | 32,6% | 67,4% | 100% |
| Courrier / plis | 47,5% | 52,5% | 100% |
| Produits pharmaceutiques | 44,9% | 55,1% | 100% |
| Produits électroménagers | 52,9% | 47,1% | 100% |
| Pièces ou produits industriels | 34,6% | 65,4% | 100% |
| V.P.C., commerce en ligne | 87,0% | 13,0% | 100% |
| Déménagement | 4,1% | 95,9% | 100% |
| Autres produits | 39,7% | 60,3% | 100% |
| Ensemble | 41,9% | 58,1% | 100% |

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée représente 50 % et plus du CA



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

23

Des volumes d'activité restreints mais en vive croissance

Répartition des entreprises selon le chiffre d'affaires réalisé

| | |
|------------------------|-------------|
| Moins de 50 000 € | 17,1% |
| De 50 000 à 99 999 € | 40,3% |
| De 100 000 à 199 999 € | 23,4% |
| De 200 000 à 499 999 € | 12,2% |
| 500 000 € et plus | 7,0% |
| Ensemble | 100% |

Chiffre d'affaires moyen et nature de la marchandise transportée

| | Part de l'activité de l'entreprise | | |
|--------------------------------|------------------------------------|------------------|------------------|
| | 10 % et plus | 50 % et plus | 100% |
| Presse | 170 792 € | 95 615 € | 121 621 € |
| Courrier / plis | 183 324 € | 219 092 € | 101 150 € |
| Produits pharmaceutiques | 192 438 € | 207 789 € | 111 898 € |
| Produits électroménagers | 183 489 € | 348 755 € | NR |
| Pièces ou produits industriels | 172 391 € | 158 612 € | 96 276 € |
| V.P.C., commerce en ligne | 154 061 € | 58 743 € | 42 916 € |
| Déménagement | 168 705 € | 188 845 € | 287 933 € |
| Autres produits | 253 821 € | 234 870 € | 175 500 € |
| Ensemble | 178 659 € | 179 724 € | 117 705 € |

NR : non renseigné (effectif nul)

Lecture du tableau : les entreprises dont au moins 10 % de l'activité consiste à acheminer de la presse ont un chiffre d'affaires moyen de 170 792€.

Répartition des entreprises selon l'évolution du chiffre d'affaires entre les deux derniers exercices

| | |
|-----------------------|-------------|
| Moins de - 20 % | 5,0% |
| Entre - 20 % et - 5 % | 12,9% |
| Entre - 5 % et + 5 % | 25,2% |
| Entre + 5 % et + 20 % | 25,2% |
| Plus de + 20 % | 31,7% |
| Ensemble | 100% |

Evolution du chiffre d'affaires entre les deux derniers exercices selon le CA initial de l'entreprise

| | |
|------------------------|--------------|
| Moins de 50 000 € | -28,0% |
| De 50 000 à 99 999 € | -1,2% |
| De 100 000 à 199 999 € | 18,1% |
| De 200 000 à 499 999 € | 23,5% |
| 500 000 € et plus | 18,1% |
| Ensemble | 16,6% |



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

24

Le transport léger : une activité rentable ?

Répartition des entreprises selon le résultat net comptable réalisé

| | |
|----------------------|-------------|
| Résultat négatif | 5,9% |
| De 0 à 5 000 € | 15,6% |
| De 5 000 à 19 999 € | 34,6% |
| De 20 000 à 49 999 € | 37,8% |
| 50 000 € et plus | 6,1% |
| Ensemble | 100% |

Rémunération net mensuelle des entrepreneurs individuels et chiffre d'affaires de l'entreprise

| | Rémunér. mensuelle | Nombre d'entrepris |
|------------------------|--------------------|--------------------|
| Moins de 50 000 € | 976 € | 21,5% |
| De 50 000 à 99 999 € | 1 917 € | 48,1% |
| De 100 000 à 199 999 € | 2 993 € | 24,5% |
| 200 000 € et plus | 4 633 € | 6,0% |
| Ensemble | 2 115 € | 100% |

Répartition des entreprises selon la marge nette réalisée *

| | |
|-------------------|-------------|
| Inférieure à 0 % | 5,4% |
| Entre 0 et 15 % | 35,8% |
| Entre 15 et 30 % | 19,8% |
| Entre 30 et 45 % | 33,1% |
| Supérieure à 45 % | 5,9% |
| Ensemble | 100% |

Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

Marge nette réalisée * et forme juridique de l'entreprise

| | |
|-------------------------|--------------|
| Entreprise individuelle | 27,6% |
| EURL | 6,0% |
| SARL | 4,5% |
| Autres ** | 3,4% |
| Ensemble | 11,3% |

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** Soc. par actions simplifiée ou en commandite simple



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

25

Marge nette réalisée * et nature de la marchandise transportée

| | Ensemble | Hors EI ** |
|--------------------------------|--------------|-------------|
| Presse | 21,4% | 2,5% |
| Courrier / plis | 7,8% | 3,7% |
| Produits pharmaceutiques | 5,5% | 1,0% |
| Produits électroménagers | 7,1% | 2,4% |
| Pièces ou produits industriels | 13,2% | 6,5% |
| V.P.C., commerce en ligne | 23,1% | 8,6% |
| Déménagement | 8,9% | 4,1% |
| Autres produits | 10,2% | 4,1% |
| Ensemble | 11,3% | 4,8% |

Champ : entreprises dont la catégorie de produits considérée est majoritaire

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

Marge nette réalisée * et nature du donneur d'ordre

| | Ensemble | Hors EI ** |
|--------------------------|--------------|-------------|
| Industriels | 10,9% | 5,3% |
| Transporteurs | 11,9% | 5,3% |
| Commerce / distribution | 12,5% | 3,4% |
| Edition / imprimerie | 13,0% | NS |
| Entreprises de services | 10,9% | 3,3% |
| Administrations | NS | NS |
| Particuliers | 6,0% | 3,7% |
| Autres donneurs d'ordres | 13,2% | 5,9% |
| Ensemble | 11,3% | 4,8% |

Champ : entreprises dont le type de donneurs d'ordre considéré est majoritaire

* Marge nette = résultat net / chiffre d'affaires

** EI : Entreprise Individuelle

NS : non significatif (effectif trop faible)



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

26

Une réglementation jugée inadaptée

Principales menaces pour l'entreprise sur le marché du transport léger selon le nombre de salariés

| | Aucun salarié | 1 salarié | De 2 à 4 salariés | De 5 à 9 salariés | 10 sal. et plus | Ensemble |
|-----------------------------------|---------------|-----------|-------------------|-------------------|-----------------|----------|
| Concurrence déloyale | 13,9% | 17,9% | 14,7% | 18,2% | 21,8% | 15,6% |
| Prix élevé des carburants | 37,0% | 39,7% | 40,4% | 30,3% | 34,5% | 37,4% |
| Tarifs trop bas | 17,3% | 14,1% | 14,7% | 19,7% | 14,5% | 16,3% |
| Délais de paiement trop longs | 2,6% | 5,4% | 2,9% | 3,0% | 5,5% | 3,4% |
| Réglementation sociale et fiscale | 11,3% | 9,8% | 17,6% | 18,2% | 12,7% | 12,5% |
| Ralentissement de l'économie | 13,9% | 10,3% | 8,1% | 9,1% | 5,5% | 11,5% |
| Congestion automobile | 1,2% | 0,5% | 0,0% | 0,0% | 1,8% | 0,8% |
| Insécurité routière | 2,8% | 2,2% | 1,5% | 1,5% | 3,6% | 2,4% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

27

Evolution de l'activité : croissance en 2007, stabilisation en 2008

Evolution passée (en 2007) de l'activité de l'entreprise selon le nombre de salariés

| | Aucun salarié | 1 salarié | De 2 à 4 salariés | De 5 à 9 salariés | 10 sal. et plus | Ensemble |
|------------------------------------|---------------|-----------|-------------------|-------------------|-----------------|----------|
| Croissance forte (plus de 10 %) | 9,5% | 14,3% | 20,3% | 24,2% | 34,5% | 14,6% |
| Croissance modérée (autour de 5 %) | 19,4% | 35,2% | 24,6% | 30,3% | 41,4% | 25,3% |
| Stabilité | 42,1% | 26,4% | 27,5% | 30,3% | 17,2% | 34,6% |
| Baisse modérée (autour de 5 %) | 14,7% | 8,8% | 14,5% | 9,1% | 6,9% | 12,7% |
| Baisse forte (plus de 10 %) | 14,3% | 15,4% | 13,0% | 6,1% | 0,0% | 12,9% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Evolution prévue (en 2008) de l'activité de l'entreprise selon le nombre de salariés

| | Aucun salarié | 1 salarié | De 2 à 4 salariés | De 5 à 9 salariés | 10 sal. et plus | Ensemble |
|------------------------------------|---------------|-----------|-------------------|-------------------|-----------------|----------|
| Croissance forte (plus de 10 %) | 4,8% | 2,2% | 10,1% | 15,6% | 10,3% | 6,2% |
| Croissance modérée (autour de 5 %) | 21,1% | 44,4% | 34,8% | 31,3% | 41,4% | 29,5% |
| Stabilité | 51,8% | 36,7% | 46,4% | 40,6% | 41,4% | 46,7% |
| Baisse modérée (autour de 5 %) | 13,9% | 12,2% | 7,2% | 3,1% | 6,9% | 11,5% |
| Baisse forte (plus de 10 %) | 8,4% | 4,4% | 1,4% | 9,4% | 0,0% | 6,2% |
| Ensemble | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |



Mardi de l'O.R.T. - 2 mars 2010

Conditions économiques du transport léger de marchandises en Pays de la Loire

28

Synthèse

Poids du transport léger en Pays de la Loire

| | Transport léger (1) | TRM restreint (2) | TRM élargi (3) | (1) / (2) | (1) / (3) |
|---|---------------------|-------------------|----------------|-----------|-----------|
| Nombre d'entreprises | 818 | 2 019 | 2 099 | 40,5% | 39,0% |
| Effectif salarié | 1 745 | 22 601 | 30 609 | 7,7% | 5,7% |
| Chiffre d'affaires (en M€) | 146,1 | 2 345,8 | 3 426,6 | 6,2% | 4,3% |
| Sous-traitance effectuée (en M€) | 60,0 | 146,3 | 177,6 | 41,0% | 33,8% |
| Résultat net (en M€) | 16,6 | 31,8 | 53,4 | 52,2% | 31,1% |
| Part de la sous-traitance | 41% | 6,2% | 5,2% | | |
| Marge nette | 11% | 1,4% | 1,6% | | |

(2) Codes NAF 602L à 602P

(3) TRM restreint + codes NAF 634A à 634C

Sources : (1) Enquête ORT (2007), (2) et (3) INSEE / Ministère en charge des Transports (Enquête Annuelle d'Entreprise - Résultats 2005)



Le Transport léger en Pays de la Loire

ORT Pays de la Loire

Étude menée sous la direction de

P.CAM

Réalisation Vincent Bricaud

Les axes de l'étude

Il s'agissait de prolonger par une série d'entretiens auprès des entreprises de transport léger l'enquête par questionnaire menée par l'ORT en fonction de quatre axes :

- * L'entrée dans la carrière et la trajectoire professionnelle
- * L'organisation du travail
- * Les relations avec les chargeurs
- * Les conditions de travail
- * L'environnement économique et la motivation

La méthodologie

L'échantillon des entreprises interrogées (n=18) a été extrait de l'enquête préliminaire qui comportait 496 répondants. L'enquête s'est concentrée sur les entreprises ayant moins de 10 salariés.

Pour déterminer les critères à prendre en compte, nous avons pris comme variable test le chiffre d'affaires de l'entreprise.

◆ **Une analyse par régression montre que deux critères expliquent les variations du chiffre d'affaires :**

- ✱ Le rayon géographique de l'activité : le CA est d'autant plus élevé que l'on s'éloigne du local pour aller vers l'international (toutes choses égales par ailleurs).
- ✱ La présence ou non de salariés dans l'entreprise a un effet sur le CA (toutes choses égales par ailleurs).

Structure de l'échantillon

| Entreprise | Rayon | % | échantillon |
|----------------------|----------------------|----------|--------------------|
| Avec salariés | <i>local</i> | 5 % | 1 |
| | <i>régional</i> | 17 % | 3 |
| | <i>national</i> | 15 % | 3 |
| | <i>international</i> | 5 % | 1 |
| Aucun salarié | <i>local</i> | 6 % | 1 |
| | <i>régional</i> | 17 % | 3 |
| | <i>national</i> | 22 % | 4 |
| | <i>international</i> | 13 % | 2 |
| | | 100 | 18 |

Caractéristiques des 18 interviewés

| sexe | Ancienneté | Âge | Diplôme | Situation | CA | Dpt | Destination | Client dominant | salariés |
|----------|------------|-----|---------|--------------|---------|-----|------------------|-----------------|----------|
| masculin | 4 | 23 | BEPC | chômage | 184677 | 49 | Vendée | Pharmacie | 2 |
| féminin | 3 | 27 | Bac | chômage | 31139 | 85 | Nantes | V.P.C | 0 |
| masculin | 3 | 28 | BEP | chômage | 61905 | 85 | Vendée | Courrier | 0 |
| masculin | 6 | 28 | Bac | salarié | 35000 | 53 | Île-de-France | Industrie | 0 |
| masculin | 2 | 31 | CAP | salarié | 42000 | 72 | Nantes | Divers | 0 |
| masculin | 7 | 32 | DUT | salarié | 268635 | 53 | Nantes | Divers | 4 |
| masculin | 10 | 35 | Licence | salarié | 661000 | 44 | Allemagne | Industrie | 7 |
| masculin | 2 | 37 | Aucun | salarié | 116414 | 85 | Centre | Courrier | 1 |
| masculin | 9 | 38 | Bac | salarié | 110499 | 44 | Evron | Divers | 1 |
| masculin | 4 | 42 | Bac | chômage | 190774 | 44 | Nantes | Divers | 5 |
| masculin | 9 | 42 | CAP | salarié | 177060 | 72 | Île-de-France | Industrie | 5 |
| masculin | 2 | 43 | BTS | sal. Entrep. | 1110566 | 49 | Île-de-France | Déménagement | 4 |
| féminin | 2 | 50 | CAP | chômage | 60088 | 53 | Nord | Industrie | 0 |
| masculin | 6 | 53 | Bac | chômage | 72845 | 44 | Vendée | Divers | 0 |
| masculin | 15 | 53 | CAP | salarié | 69852 | 85 | Centre | Divers | 0 |
| masculin | 4 | 54 | Bac | chômage | 58000 | 72 | Espagne | Industrie | 0 |
| masculin | 7 | 56 | BEPC | salarié | 85355 | 85 | Pays de la Loire | Industrie | 0 |
| masculin | 3 | 56 | CAP | chômage | 60467 | 53 | Allemagne | Industrie | 0 |

Une population hétérogène

Hormis la forte domination masculine (16 interviewés sur 18), la population des entrepreneurs en Transport léger est fortement hétérogène :

- Au niveau de l'âge : Le plus jeune a 23 ans et le plus vieux 56 ans;
- Au niveau de la formation : De la licence de gestion au CAP de typographe en passant par des apprentissages en boulangerie ou en fraisage;
- Au niveau de l'expérience antérieure : Seuls 28% des interrogés étaient dans le transport, les autres proviennent du commercial, du notariat, de la gestion, etc.

Le premier facteur qui explique ces différences est l'entrée dans la profession.

Deux femmes, deux destins

Pour illustrer l'entrée dans la profession, nous avons choisi deux femmes.

-La première femme - proche de la quarantaine - s'est installée à son compte en association avec son mari, et elle conduit à l'occasion. Le véhicule qui a servi au démarrage a été prêté par le beau-frère qui est artisan dans le transport. L'entreprise a aujourd'hui trois ans d'ancienneté mais a bénéficié du réseau familial. Elle travaille pour la messagerie mais également à la demande avec un rayon d'action qui va du départemental à l'international.

-La seconde femme a 25 ans. N'ayant pas trouvé d'emploi dans sa formation – la vente - elle a cherché dans le transport léger une « porte de sortie ». Ces parents qui sont artisans ont acheté le véhicule pour débiter. Le siège social de l'entreprise se trouve dans les locaux professionnels des parents. Cependant, au bout de trois ans, elle n'arrive toujours pas à vivre de son entreprise et elle songe à abandonner. A la différence de la première, son absence d'ancienneté dans la profession ne lui a pas permis de se constituer un réseau. Elle travaille en sous-traitance dans la vente par correspondance. On ne lui confie pas assez de colis pour que l'activité devienne rentable.

Les profils des entreprises

On peut distinguer trois types de profil d'entrepreneur :

-Le transporteur-conducteur : Il est l'unique travailleur de l'entreprise. Il se charge de l'exploitation, de la gestion économique et commerciale de l'entreprise (10 interviewés);

-Le transporteur-patron : Il continue à assumer l'exploitation dont une partie est déléguée à des salariés. Aux tâches précédentes s'ajoute celle de la gestion de la main-d'œuvre (6 interviewés);

-Le transporteur-dirigeant : Il n'assume plus les tâches d'exploitation et se vouent entièrement à la gestion commerciale, administrative et à l'organisation des tournées (2 interviewés).

L'indépendance sans les salariés

La prédominance du profil du transporteur conducteur ne doit rien au hasard. Chez les entrepreneurs les plus jeunes et/ou les moins diplômés, le recrutement de salariés fait « peur » même lorsque la situation s'y prête :

- ✦ Les charges salariales constituent le premier frein identifiable;
- ✦ L'incertitude liée au contrat de travail dans une profession où la formation professionnelle sanctionnée par un diplôme reste l'exception;
- ✦ L'organisation des tournées dans un cadre réglementaire qui ne s'impose pas à l'indépendant rend la gestion du personnel plus complexe.

Ces craintes s'estompent avec l'expérience ou une formation supérieure le plus souvent dans le domaine de la gestion. Dans notre échantillon, les entreprises ayant au moins cinq conducteurs répondent à ces critères.

Les modes organisationnels

L'organisation du travail dans le transport léger est à mettre en relation avec la chaîne logistique qui gouverne les flux de marchandise.

Le transport à la tournée

La tournée consiste à distribuer de 6H à 12H des colis à la sortie d'une plate-forme de dispatching vers des points de livraison appelés « position » .

-En moyenne, le transporteur livre 75 positions mais cela varie fortement d'une journée à l'autre. Une « petite journée » comporte moins de 60 positions et une « grosse journée » plus de 100 positions.

-La principale contrainte de cette organisation est le respect des délais qui implique une bonne connaissance de la zone géographique.

Un tiers de notre échantillon travaille à temps plein ou en partie pour la messagerie.

La course à la demande

Dans ce mode d'organisation, le transporteur prend directement la marchandise ou le colis chez l'expéditeur et l'achemine chez le client. Cette organisation concerne près de la moitié des transporteurs interrogés dans notre échantillon.

*A la différence de la messagerie où les colis sont le plus souvent standardisés, la seule norme est ici que la marchandise transportée ne dépasse pas 3T5;

*L'organisation du travail répond le plus souvent à l'urgence (livraison de pièces en cas de panne, réapprovisionnement de stock défectueux, etc.) et le transporteur doit être disponible 24H sur 24H;

*C'est la qualité de la prestation qui importe tout autant que le respect des délais.

*La livraison peut se faire aussi bien au niveau national qu'international.

L'express direct

Il s'agit d'une organisation hybride qui comporte un ou plusieurs donneurs d'ordre (industriels) et plusieurs points de livraison mais récurrents.

-Ce mode d'approvisionnement est lié au flux tendu pratiqué dans le secteur industriel. Il s'agit de pallier au défaut de stock dans des entreprises pratiquant une gestion drastique des flux.

-Il s'agit le plus souvent d'une externalisation du transport assuré auparavant par l'entreprise.

-La principale contrainte de ce type d'organisation outre la qualité et le respect des délais est une appréciation économique du service rendu. Cette activité n'est rentable que si la zone géographique est limitée et le nombre de positions élevée (principe des économies d'échelle).

Les relations avec les donneurs d'ordre

Les relations avec les donneurs d'ordre peuvent être continues ou ponctuelles.

-**la sous-traitance** : c'est un contrat d'entreprise qui lie l'entreprise de transport léger à un commissionnaire pour une durée déterminée. Elle concerne essentiellement le secteur de la messagerie (4 interviewés).

- **le contrat moral** : c'est aussi un contrat durable sans qu'il passe par l'écrit entre un ou plusieurs donneurs d'ordre et l'entreprise pour un ensemble de prestations qui se répètent dans le temps (10 interviewés).

-**La lettre de voiture** : c'est le contrat ponctuel par excellence puisqu'il ne lie le donneur d'ordre au transporteur que pour la durée d'une course (4 interviewés).

La négociation des tarifs

Cette négociation est plus ou moins libre selon le type de relation qui unit le donneur d'ordre et le transporteur mais également selon le type d'organisation.

- **La négociation imposée** : c'est le cas de la sous-traitance où le transporteur doit se plier aux tarifs imposés par le commissionnaire en fonction du type de colis (exapaq, monocolis, petit colis=>mètre linéaire de plancher), en fonction de nombre de positions (forfait kilométrique) ou encore du nombre de colis.

- **Le prix plancher** : c'est le cas pour l'express direct où l'activité externalisée doit avoir un prix de revient inférieur à ce qu'elle coûterait en interne à l'entreprise.

- **La tarification libre** : c'est le cas pour les entreprises travaillant en trace directe et qui facture leur service en fonction des zones à livrer.

Les conditions de travail

La durée du travail

Le travailleur indépendant dans le transport léger ne connaît d'autre limite en principe à la durée du travail que sa propre fatigue. Les durées s'échelonnent ainsi de 45H à 75H. Mais certaines contraintes existent cependant :

- Le transport léger est une activité largement saisonnière et le rythme du travail peut être élevé à certaines périodes et moindre à d'autres.
- Outre le temps lié à l'exploitation, le transporteur doit compter avec d'autres durées incompressibles : la démarche commerciale, l'administratif mais également la comptabilité.
- Selon le moment où ils interviennent dans la chaîne logistique, leur organisation du travail est plus ou moins planifiée. On peut parler de journée type pour ceux qui travaillent en sous-traitance pour la messagerie. Au contraire pour ceux qui interviennent en trace directe, il n'existe pas de telles contraintes.

Gérer la fatigue

On retrouve à propos des entrepreneurs de transport léger les mêmes différences que pour les chauffeurs salariés.

- ✦ Le rythme régulier lié à la messagerie et les nombreux arrêts ont peu d'incidence sur l'attention. Cependant le stress lié au délai instaure une fatigue qui s'installe sur le long terme et qui rend après plusieurs années ces emplois relativement pénibles.
- ✦ Ce sont ceux qui font de la trace directe qui sont le plus exposés aux problèmes d'hypovigilance. Ces conducteurs dès qu'ils ont acquis de l'expérience fractionnent leur repas durant les temps de conduite, font des « pauses flash » de dix minutes, et surveillent leur temps de sommeil, etc.

Un environnement problématique

La conduite sur route est devenu de plus en plus stressante :

- A l'abord des grandes agglomérations du fait des bouchons de plus en plus fréquent;
- Du fait du comportement des conducteurs qui, par crainte des contrôles, ralentissent outre mesure, pilent à tout bout ce champ, etc.
- Du fait de la peur du contrôle qui oblige à des compromis entre vitesse et délais à respecter qui génère une tension.

Une concurrence déloyale

Le secteur économique du transport léger est un secteur fortement concurrentiel mais où cette concurrence est en partie déloyale.

✳ **Au niveau local ou régional** : Cette concurrence déloyale est surtout le fait des nouveaux entrants qui, bénéficiant d'un allègement de leurs charges, pratiquent une forme de dumping social en pratiquant des prix plus bas que le marché. Comme ce flux se renouvelle sans cesse, les effets pervers perdurent dans le temps.

✳ **Au niveau national ou international** : La concurrence vient des autres pays de la communauté qui prennent les marchés sur tout le segment de la trace directe.

Cela conduit à une demande récurrente de la part des transporteurs concernant à la fois une tarification minimum et une harmonisation des règles au niveau européen.

Conclusion

Il est apparu tout au long de cette enquête que les transporteurs du secteur 3T5 souffraient d'un déficit d'image qui s'alimentent à plusieurs causes.

✳ L'absence de formation qualifiante : elle est vécue par beaucoup comme une forme d'handicap à la fois pour recruter mais également pour se faire valoir;

✳ Une forme d'inégalité : Ils ne sont pas traités à l'égale des autres professions du transport en ce qui concerne certains avantages comme la TIPP;

✳ Ils souffrent d'une concurrence déloyale qui nuit à l'image d'une profession où les mieux organisés sont sans cesse exposés aux francs tireurs. Ils le vivent comme un manque de reconnaissance du service rendu.

✳ Leur véhicule n'est pas considéré par les constructeurs comme un véritable outil de travail. Certains aménagements pourraient faciliter leurs conditions de travail mais également la personnalisation de leur profession. Ainsi, pour les entrepreneurs amenés à se déplacer à la demande, l'absence de véhicule aménagée pour dormir ou faire une sieste est un élément de pénibilité qui vient s'ajouter à d'autres.

La distribution de produits frais en – 3,5 tonnes

Frédéric LE CLAINCHE,
Directeur de TLC (Pont Saint-Martin)

Témoignage Frédéric LE CLAINCHE



Formation et parcours professionnel ...

- CAP conduite routière
- Bac Pro Transport
- Salarié en entreprises de transport (pendant 7 ans)
- Création de l'entreprise TLC en Novembre 1999



Quelques dates ...

1er Novembre 1999 : Création de l'entreprise et acquisition du 1er véhicule

Avril 2000: Acquisition du second véhicule

Mars 2001: Acquisition du troisième véhicule

Juin 2001: Acquisition du 4ème véhicule

Avril 2003: Ouverture d'un centre sur Rennes avec 1 véhicule et 1 chauffeur

Avril 2004: Acquisition de 3 véhicules supplémentaires dont petit fourgon 2 m3 frigo.

Juin 2004: Ouverture du centre de Saint Fulgent (85) avec le rachat de la SARL Rapid Frigo 85 à St Fulgent.

Juin 2004: Lauréat de l'étoile de l'artisan transporteur de l'année 2004

Janvier 2005: Acquisition du 10^{ème} et 11^{ème} véhicule équipés pour le transport de fleurs et plantes en roll Danois, et d'un 12^{ème} pour le transport de médicaments.

Mai 2006: Installation d'un système d'informatique embarquée avec un suivi de la flotte en temps réel sur l'ensemble du parc.

Novembre 2006: 3 véhicules viennent compléter le parc, ou les premiers Crafter, dernière génération de motorisation de chez Volkswagen arrivent en répondant ou nouvelle norme « Euro 4 » diminuant ainsi les rejets de CO2.

Août 2008: 3 nouveaux véhicules

Fin 2009: 4 nouveaux véhicules

Organigramme ...



Frédéric LE CLAINCHE
Gérant



Brigitte LE CLAINCHE
Secrétariat - comptabilité

Nantes
13 conducteurs

Saint-Fulgent
1 conducteur

Rennes
1 conducteur

Implantations géographiques:



Les véhicules...

Véhicule avec hayon



frais + surgelés

Véhicule simple



frais + surgelés + chauffage



Remorque



Petit volume

Les produits

Les produits frais

Chocolat



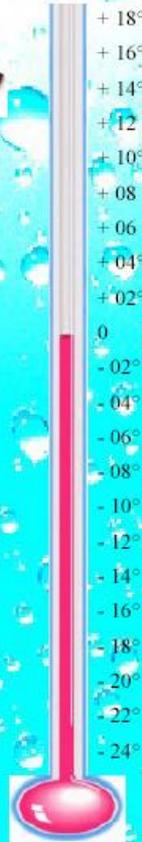
Fromages



Produits de la pêche



Pizzas, tartes et tous légumes congelés



+18°
+16°
+14°
+12°
+10°
+08°
+06°
+04°
+02°
0
-02°
-04°
-06°
-08°
-10°
-12°
-14°
-16°
-18°
-20°
-22°
-24°



Légumes



Viandes et volailles

Congélation de l'eau

Arrêt de toute multiplication bactérienne



Viandes congelées

Arrêt de toute multiplication microbienne



Glaces et pâtisseries congelées

Les produits frais et surgelés



Produits frais

Produits laitiers



Glaces et pâtisseries congelées



Légumes



Produits de la mer



Viande

Les fleurs



Capacité de 7 rolls dans un véhicule avec hayon



Distribution de fleurs dans un camion équipé de chauffage pour l'hiver (14°-15°)

Le poisson vivant

Pêche du poisson 1 h avant le départ du véhicule



Conditionnement spécifique dans des colis avion



Chargement des colis dans le véhicule



Départ pour Roissy Charles de Gaulle ou autres aéroports de l'Union Européenne

Les produits de la mer

Huîtres, coquillages, crustacés ...



Chargement sur les ports de pêche



Les produits pharmaceutiques

Livraisons régulières de médicaments sur la France et l'Europe Communautaire



Véhicule équipé à la fois d'un système de froid et de chaud pour maintenir une température constante entre 15°C et 20°C

Traçabilité

Nos garanties du froid



Affichage digital dans la cabine

Enregistreur de températures des cellules frigorifiques



Courbe de température du transport remis à la demande du client

L'export

Notre activité à l'export



- *Livraisons régulières de médicaments sur l'Angleterre*

- *Livraisons diverses sur toute l'Europe Communautaire*



Véhicule sur Shuttle pour livraison sur Glasgow

Ce qu'il faut pour réussir dans ce métier ? ...

① Rigueur

④ Ponctualité

② Sens des relations
humaines

⑤ Ecoute des clients
et collaborateurs

③ Organisation

⑥ Adaptation

⑦ Maîtrise des coûts
de revient

Témoignage Frédéric LE CLAINCHE



Forces et faiblesses des entreprises de transports légers

Sylvie HERBERT,
consultante en gestion transport
SOREGOR



Forces et faiblesse des entreprises de transports légers

Présenté par Sylvie Herbert



Mise en garde :

Le contenu de la présentation est un simple témoignage à partir des observations effectuées dans l'exercice de mon métier c'est-à-dire :

L'assistance à la création d'entreprise

Le suivi en terme de comptabilité, social et gestion des entreprises

L'échange avec les clients de ce secteur d'activité

L'échange avec les partenaires de la professions



Un bref retour en arrière



▶ Avant 1999 :

- pas d'accès à la profession
- Entreprises non identifiées
- Normalement application de la convention collective transport et décret 83-40 pour le personnel salarié

▶ Depuis 1999 : accès à la profession

- Justificatif de capacité
- Capacité financière
- Honorabilité

Cette nouvelle situation a amené une demande de reconnaissance en tant que transporteur sans distinction entre VL et PL dans la défense de leur métier : pour la TIPP, les aides de la TP.

Un bref retour en arrière



▶ Avant 1999 :

- pas d'accès à la profession
- Entreprises non identifiées
- Normalement application de la convention collective transport et décret 83-40 pour le personnel salarié

▶ Depuis 1999 : accès à la profession

- Justificatif de capacité
- Capacité financière
- Honorabilité

Cette nouvelle situation a amené une demande de reconnaissance en tant que transporteur sans distinction entre VL et PL dans la défense de leur métier : pour la TIPP, les aides de la TP.

La typologie des entreprises rencontrées



L'approche du thème va se faire en fonction de deux critères de classement des entreprises

1/ la taille en nombre de salariés et licences intérieures

2/ l'activité

- ▶ Messagerie (en sous-traitance)
- ▶ Course et express (sous-traitance)
- ▶ Courses et express (clientèle directe)

Analyse de la taille



Extrait registre des transporteurs au 15/02/2010 en ne prenant en compte que les entreprises de véhicules légers (c'est-à-dire sans inscription au registre de plus de 3.5 tonnes) et les entreprises ayant au minimum une licence (exclusion des entreprises n'ayant pas de titre en cours de validité)

| | Total entreprises | 1 licence | 2 licences | De 3 à 5 lic | De 6 à 9 lic | 10 à 20 lic | + de 20 lic |
|-------|-------------------|-----------|------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| 44 | 366 | 46,99% | 18,58% | 14,21% | 10,66% | 6,01% | 3,55% |
| 85 | 148 | 38,51% | 25,00% | 24,32% | 5,41% | 5,41% | 1,35% |
| 49 | 217 | 52,53% | 19,82% | 16,13% | 4,61% | 2,76% | 4,15% |
| 72 | 148 | 46,62% | 21,62% | 18,24% | 6,76% | 2,70% | 4,05% |
| 53 | 59 | 47,46% | 18,64% | 18,64% | 5,08% | 5,08% | 5,08% |
| total | 938 | 46,91% | 20,36% | 17,16% | 7,46% | 4,58% | 3,52% |

Les entreprises de petites tailles



- ▶ Les entreprises de 1 ou 2 licences représentent 67 % de l'ensemble des entreprises inscrites au registre.
- ▶ Elles sont aussi majoritairement sous forme d'entreprise individuelle sauf éventuellement en EURL dans le cas de délégation de tournée de messagerie.
- ▶ Les activités pratiquées :
 - La délégation de tournée de messagerie pour un opérateur important
 - La sous-traitance dans le domaine de la courses et express
 - Du transport à la demande pour une clientèle directe, avec souvent une rotation régulière par client.

Les entreprises de petites tailles



LES FAIBLESSES

1 / en fonction du type d'activité de l'entreprise :

Les entreprises qui réalisent de la course en sous-traitance pour des commissionnaires sont en général les plus fragiles et ce pour plusieurs raisons :

- La concurrence est importante
 - Les tarifs sont par conséquent non négociables et fixés par le commissionnaire, il en résulte que les prix sont très faibles.
 - Il est nécessaire de parcourir beaucoup de km pour envisager dégager une rémunération.
 - Irrégularité de l'activité avec des périodes très creuses en début d'année.
- ▶ En conclusion l'entreprise ne peut être créée et vivre uniquement autour de cette seule activité. Cela doit rester une activité d'appoint.

Les entreprises de petites tailles



2/ quand au créateur de la structure :

- ▶ As t'il un projet?
- ▶ Quels sont ses apports financiers : commencer avec uniquement les 900 € met aussitôt l'entreprise en difficulté : avoir au minimum en trésorerie de 2 mois de CA et un financement pour le véhicule (prêt bancaire ou crédit bail)
- ▶ Est 'il un véritable chef d'entreprise capable outre de conduire de calculer ses coûts de négocier ses tarifs et /ou de refuser des transports non rentable ? De trouver des clients ?
- ▶ Quelle est sa connaissance du métier et du secteur d'activité?
- ▶ La création ou reprise d'entreprise de transport doit être une vraie motivation et non pas simplement liée à la simplicité d'installation : faible investissement nécessaire et plus facile que d'obtenir l'attestation de capacité poids lourd.
- ▶ La création d'une entreprise de transport n'est pas une solution miracle contre le chômage.

Les entreprises de petites tailles



3/ quand à l'embauche d'un salarié :

Les difficultés arrivent souvent à l'embauche de salarié pour plusieurs raison :

- Manque de gestion : un salarié coûtera plus cher qu'un artisan
- Il faut pouvoir assurer un travail permanent
- Les contraintes du droit du travail : en messagerie les journées sont longues et la durée du travail du salarié est limitée, de plus le paiement des heures supplémentaires sont coûteuses.
- En course et express il est difficile de faire un planning à l'avance pour organiser le temps de travail des conducteurs salariés .
- Il faut donc pouvoir rapidement se structurer et passer le seuil de plusieurs salariés

Les entreprises de petites tailles



LES FORCES

Pour les entreprises ayant une activité avec une clientèle directe pour tout ou partie

- La flexibilité qui n'existe pas en poids lourd au niveau des temps de conduite et des interdictions de conduite permettant de répondre à l'urgence
- Le faible encombrement pour la livraison en ville
- Le petit volume

Pour l'activité de messagerie: délégation de tournée

- Une certaine rentabilité assurée pour l'entreprise avec une régularité dans l'activité
- Des prix moins agressifs qu'en course
- Une possibilité pour d'ex salariés du secteur d'augmenter leur revenus et sortir du smic à 151.67h
- Par contre il est difficile de se voir attribuer une tournée



Les entreprises de taille moyenne



Elles sont très peu nombreuses au-delà de 10 licences cela représente environ 8 % des entreprises de véhicule léger.

- ▶ Ces entreprises sont structurées avec un dirigeant pouvant se retirer de la production afin de gérer efficacement son entreprise administrativement et commercialement.
- ▶ Elles sont suffisamment importantes pour organiser le travail de leur conducteurs en fonction des règles du droit du travail.
- ▶ Ces entreprises sont aussi soumises aux aléas de la concurrence déloyale.



Les coûts d'une entreprise de transport léger



Le carburant : Ce poste est variable en fonction de l'activité et représente 10 à 20 % du chiffre d'affaire. C'est un poste sensible et toute augmentation du prix à la pompe augmente considérablement les coûts.

Certes les entreprises de VL ne récupèrent pas la TIPP mais cela n'explique pas le manque de rentabilité de ces entreprises (incidence : environ 600 € par an pour un véhicule réalisant 120 0000 km)

L'application de l'indexation gazole :

le premier problème est qu'il n'y a pas au niveau du CNR de référence pour le VL en ce qui concerne le % du carburant par rapport au prix de revient, donc c'est laissé au libre arbitre des partenaires et souvent très nettement minoré par rapport à la réalité.

Il y a aussi une méconnaissance des entreprises sur l'existence de la clause

Les coûts d'une entreprise de transport léger



▶ **Le personnel** : premier poste de l'entreprise.

Le coût varie de 40 à 55% du chiffre d'affaire.

Il existe un problème de qualification du personnel, il n'y pas de formation spécifique.

C'est un vrai élément de distorsion de concurrence, compte tenu du seul livret individuel de contrôle comme élément de calcul des heures de travail, de nombreux salariés pour garder leur emploi acceptent de remplir le document à hauteur de 151.67h par mois alors qu'ils en font 180h.

Les coûts d'une entreprise de transport léger



Le Financement du matériel :

Représente 10 à 15% du chiffre d'affaire

▲ Plusieurs types de financement :

- Achat avec emprunt
- Crédit bail la majorité des cas
- Location longue durée
- Pour ceux qui commencent avec peu de moyens souvent achat de véhicule d'occasion

La durée de vie des véhicules est en moyenne de 3 ans, les véhicules réalisent souvent beaucoup de kilomètres surtout en course en national voir international

Les coûts d'une entreprise de transport léger



Coût de revient et seuil de rentabilité

En prenant la méthode de calcul sous forme de binôme :

En moyenne pour l'exploitation en structure légère (c'est-à-dire sans personnel administratif et bâtiment) d'un véhicule de type 12 à 14 m³ le coût de revient se présente comme suit :

$$CR = 0.14 \text{ €/km} + 178 \text{ €/ jour}$$

Si le prix de vente est à 0.4 €/ km il faut environ 165000 km par an pour atteindre le seuil de rentabilité (hypothèse de rémunération 1500 € brut)

Comme tenu de ces éléments on peut évaluer le minimum de chiffre d'affaire à effectuer annuellement de 55000 à 60000 € (pour 90000 à 120000 km)

En conclusion



- ▶ **D'un point de vue économique :**
- ▶ Il existe une grande disparité dans les entreprises :
 - Que ce soit au niveau de la rentabilité
 - Que ce soit au niveau de leur fonctionnement
- ▶ Le secteur est très concurrentiel avec une forte pression sur les prix
- ▶ Secteur très volatile : beaucoup de création et cessation d'activité, avec des entreprises en grandes difficultés toujours prêtes à proposer des tarifs défiant toute concurrence

En conclusion



- ▶ **D'un point de vue social :**
- ▶ Aussi beaucoup de disparité :
 - Des entreprises ne respectant pas le droit du travail avec de nombreuses heures supplémentaires non payées
 - Une méconnaissance des règles sociales régissant le personnel de conduite
- ▶ Un métier sans formation spécifique sans reconnaissance : pratiquement tout le monde possède son permis B
- ▶ Souvent des problématiques de perte de points importants sur les permis : les excès de vitesse dans ce type d'activité sont très courants



Des pistes pour assainir le marché :

- ▶ Renforcer l'accès à la profession au niveau :
 - Du justificatif : renforcer le contrôle des connaissances afin de valider réellement les acquis des candidats que ce soit au niveau de la réglementation, de la gestion ou du social. Les créateurs ne savent pas calculer leur coût de revient.
 - Renforcer la capacité financière
- ▶ Les contrôle : comment les améliorer? Il y a trop d'entreprises qui roulent sans licence, des entreprises qui ne déclarent pas leur personnel, et que faire du statut d'auto entrepreneur?
- ▶ Mettre en place au niveau du CNR une étude sur les coûts de revient en VL.



Observatoire Régional des Transports

Association Loi 1901

Adresse physique : 12 rue Menou- 3° étage – bureau 325 – 44000 NANTES

Adresse postale : ORT/DREAL – BP 32205 – 44022 NANTES Cedex 1

Tél : 02 53 46 58 89

Fax : 02 53 46 58 87

Site internet : observatoire-transports-pays-de-la-loire.fr

Siret 398 209 445 00046

APE : 6311 Z

Directrice de la publication : Sylvie GUIMERA
Conception, réalisation et mise en page : Pascale TAPIAS