

N° 37

OBSERVATOIRE REGIONAL des Transports

L e t t r e t r i m e s t r i e l l e d e l ' O b s e r v a t o i r e

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

Un groupement d'employeurs au service des transports : GET79

1

STATISTIQUES

2-4

LA PAGE DU TRM - BREVES

Enquête de conjoncture décembre 2004

5

INFORMATIONS-ETUDES

Les entreprises de transport léger en Poitou-Charentes

6

Le point de vue d'une entreprise adhérente, l'entreprise JAULIN-St-Maixent-35 salariés

ORT : Quel est pour vous l'intérêt d'une structure comme GET79 ?

Mme BLAIS : Nous n'avons pas à gérer la phase de recrutement ce qui constitue pour nous un réel gain de temps. Nous indiquons au GET79 quel est le type de personnel que nous recherchons et la directrice, Mme Morin se charge de la sélection. Je dirais que c'est une structure vraiment spécialisée dans le secteur du transport. En outre, GET79 s'occupe de tous les aspects sociaux, des charges, de la gestion des repos, des vacances... ce qui représente un avantage certain pour notre entreprise dans la mesure où cela représente un gain de temps considérable.

ORT : Dans quelle mesure faites-vous appel au GE ?

Mme Blais : Notre entreprise emploie 35 salariés et 2 salariés du GET à temps complet. Un des salariés du GET79 est présent dans notre entreprise depuis 5 ans. Nous souhaitons l'engager en tant que salarié de l'entreprise mais il a désiré rester salarié du GET pour la pérennité de son emploi, et pour notre entreprise, nous permet de conserver de la souplesse en cas de difficultés ponctuelles. L'autre chauffeur travaille pour nous depuis 1 an. Dans nos périodes de pointe, ce qui correspond généralement aux quatre mois d'été et à la période de fin d'année, nous avons également recours au personnel géré par GET79. Nous sommes entièrement satisfaits par cette collaboration, 3 personnes issues du GET79 ont d'ailleurs intégré l'entreprise au cours des 5 dernières années, après 1 an 1/2 de collaboration dans le cadre du GE. Nous savions que ce personnel convenait à notre culture d'entreprise.

UN GROUPEMENT D'EMPLOYEURS AU SERVICE DES TRANSPORTS : GET79

Un groupement d'employeurs (G.E.) est une structure associative qui permet de mutualiser les besoins des entreprises en employant des personnes qui sont mises à disposition en fonction des besoins préalablement exprimés par les entreprises adhérentes. Il n'existe actuellement qu'un seul GE dans le transport routier en région Poitou-Charentes. Pour cette raison, le Contrat d'Objectif transport a engagé une action visant à développer ce type de structure et à mieux faire connaître les avantages d'un GE, notamment en matière de gestion des ressources humaines du secteur. Le point sur une structure méconnue. Entretien avec Mme Eloïse MORIN, directrice du Groupement d'employeurs du Transport routier des Deux-Sèvres, GET79.

Contexte National :

Le groupement d'employeurs se définit comme une association loi 1901 à but non lucratif dont l'objet social est de mettre du personnel à disposition de ses adhérents. Les membres sont des personnes physiques ou morales. Apparue dans le secteur de l'agriculture, la formule du Groupement d'Employeurs existe depuis 1985 et s'est progressivement étendue aux autres secteurs d'activités économiques. Aujourd'hui, en France, environ 20 000 personnes sont salariées d'un GE.

Contexte Régional

Il existe en Poitou-Charentes une association qui a pour vocation de promouvoir et d'animer les GE dans la Région, d'accompagner les projets existants et de servir de centre de ressources : le Centre de Ressources Régional pour les Groupements d'Employeurs (CRRGE), financé dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région. Actuellement, le CRRGE recense 340 GE en Poitou-Charentes, essentiellement dans le secteur agricole. Il n'y a actuellement qu'un seul groupement dans le transport routier, situé dans le département des Deux-Sèvres, à Mazières en gâtine.

Un Groupement d'employeurs au service du transport : GET79

ORT : Quel est l'historique de la structure et sa composition actuelle ?

Mme MORIN : Créé en octobre 1998, GET 79 a commencé à fonctionner en février 1999. Les entreprises de transport, la DRTEFP et ECF à l'initiative desquelles GET 79 a été fondé, ont eu l'idée de créer une structure spécialisée et professionnelle pour répondre à la pénurie de main d'œuvre qui existait alors.

Actuellement, GET 79 comprend 7 entreprises adhérentes et 17 salariés en CDI, à temps complet. Les entreprises adhérentes sont des entreprises plutôt de taille moyenne.

ORT : Quel en est le principe de fonctionnement ? Quels en sont les avantages ?

Mme MORIN : GET79 permet aux PME d'ajuster au plus près leurs effectifs en fonction de la saisonnalité et des pics d'activités. Les entreprises voyaient le personnel qualifié à la morte saison partir vers d'autres bassins d'emplois pour trouver une stabilité salariale. Grâce à GET79, les entreprises peuvent les retrouver à date fixe, le temps de travail étant partagé en complémentarité et en fonction des besoins des entreprises adhérentes.

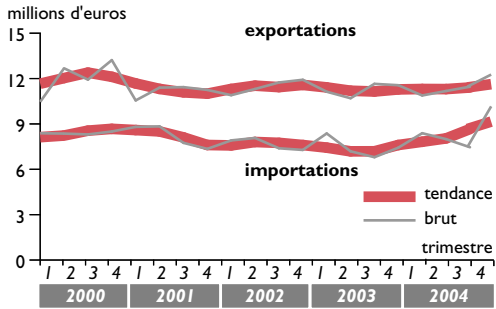
Le GE est une structure vraiment adaptée aux besoins des PME. Le recrutement, la gestion des ressources humaines, la formation, le suivi social, le contrôle des disques, la gestion des conflits sont assumés par le GE ce qui représente pour l'entreprise un gain de temps important.

Pour les salariés, GET79 leur procure un emploi pérenne à temps plein, en CDI. En effet, ils bénéficient d'une sécurité d'emploi, par le fait qu'ils ne sont pas salariés d'une seule entreprise mais d'un collectif d'entreprises du bassin d'emploi, qui se sont associées au sein du GE. Leur rémunération est basée sur la convention collective de la branche transport et les salariés du GE ont accès aux équipements collectifs des entreprises utilisatrices dans les mêmes conditions que les salariés de ces entreprises. En outre, ils ont un accès privilégié à la formation (FIMO, FCOS, permis C, permis EC ...) et bénéficient d'un suivi et d'un accompagnement quotidien par leur employeur GET79. Le planning de répartition des salariés demande un travail d'organisation et d'anticipation important (planning de 3 à 6 mois). Concrètement, les mises à disposition peuvent être en durée hebdomadaire, en mois complet et même plus... les possibilités sont mul-



données générales

Le commerce extérieur de Poitou-Charentes

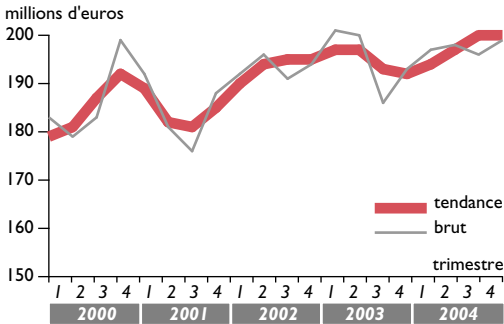


Source : Direction Régionale des Douanes et Droits Indirects

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Exportations	-1,7 %	+6,1 %
Importations	+9,4 %	+36,8 %

En dépit d'un contexte économique plus favorable, le commerce extérieur du Poitou-Charentes n'a progressé en 2004 que de 1,7 % à l'exportation après un recul de 2 % en 2003. A noter la forte progression des importations dans les secteurs porteurs de la région (automobile, travail des métaux, équipements électriques), signe de la bonne tenue de l'industrie régionale. Le poste concernant les produits pétroliers progresse de 18 % en raison de l'envolée des cours du pétrole

Encours de crédits (niveau d'endettement) Secteur transport

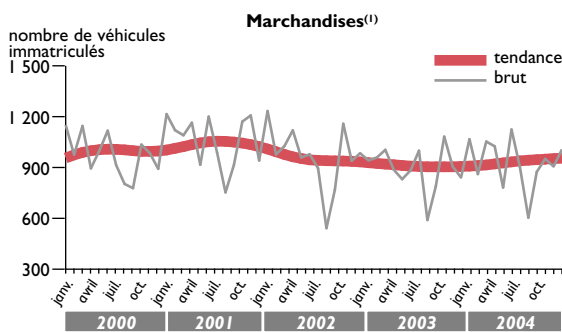


Source : Banque de France

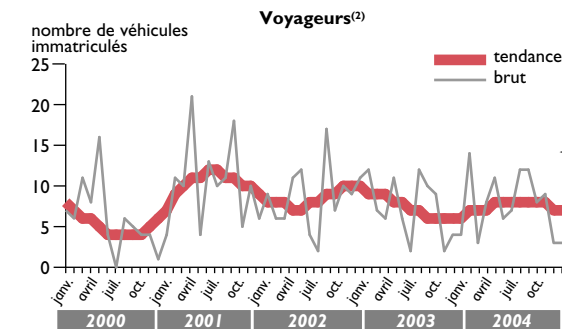
EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+5,5 %	+3,0 %

Le rythme de croissance des demandes d'emprunt émanant des entreprises de transport tend à s'accélérer au cours du second semestre 2004 après quatre trimestres de recul. Les encours bancaires ont augmenté de 3 % par rapport au quatrième trimestre 2003 et de 1,4 % en terme de cumul annuels.

Immatriculations de véhicules neufs



(1) les camionnettes et camions, les tracteurs routiers, les remorques et semi-remorques.



(2) les autobus et les autocars.

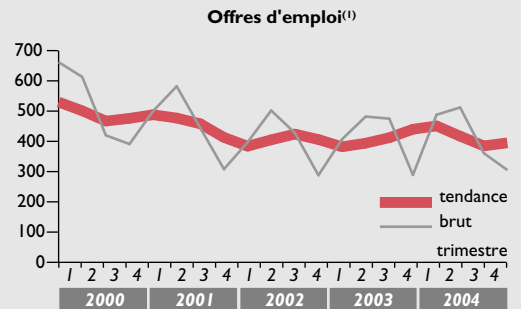
Source : DAEI/SES

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Marchandises	+0,1 %	+1,2 %
Voyageurs	+3,2 %	+50,0 %

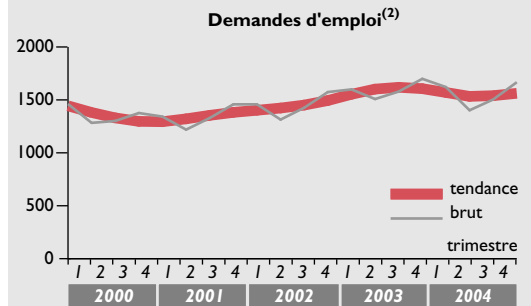
Les offres d'emploi concernant tous les secteurs économiques sont en recul de 28,9 % au quatrième trimestre mais ont progressé de 2,8 % sur l'année. Les demandes d'emplois ont augmenté de 4 % par rapport au quatrième trimestre 2003 et stagnent sur l'année. Dans le secteur des transports, le nombre de demandes d'emplois est en baisse de 1,9 % durant le quatrième trimestre et de 3 % sur l'année. Les offres relatives au secteur du transport ont progressé de 5,5 % durant le quatrième trimestre et de 0,8 % sur l'année.

Après plusieurs trimestres de recul, les immatriculations de véhicules de marchandises progressent de 1,2 % par rapport au quatrième trimestre 2003 et de 4,1 % en 2004. Le marché des véhicules de transport de voyageurs est en augmentation : durant le dernier trimestre 2004, 15 véhicules ont été achetés contre 10 véhicules durant le dernier trimestre 2003.

Marché de l'emploi dans les transports



(1) OEE : Offres d'Emploi Enregistrées



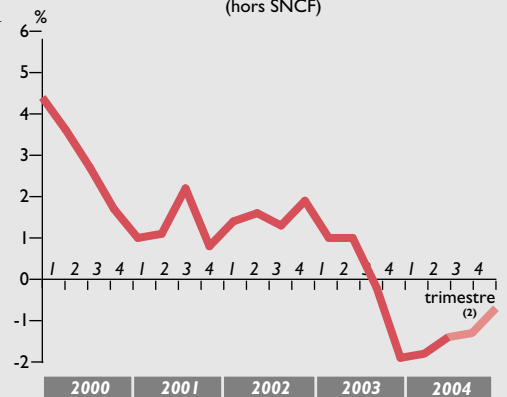
(2) DEFM Cat 1 : Demandes d'Emploi en Fin de Mois

Source : DRTEFP

EVOLUTION		3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Tous secteurs	Offres	+0,1 %	-28,9 %
	Demandes	-1,2 %	+4,0 %
Secteur transport	Offres	-24,0 %	+5,5 %
	Demandes	-4,7 %	-1,9 %

Les offres enregistrées (= flux) ne peuvent être comparées aux demandes en fin de mois (= stock).

Evolution annuelle de l'emploi salarié dans les transports (hors SNCF)



(1) Données trimestrielles suivies en glissement annuel afin de corriger les effets saisonniers

(2) Données provisoires

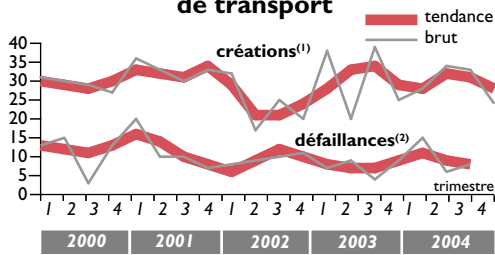
Source : INSEE - Estimation d'emploi

	01/01/03 01/01/04	01/04/03 01/04/04	01/07/03 01/07/04	01/10/03 01/10/04*	01/01/04 01/01/05*
Poitou-Charentes	-1,9	-1,8	-1,4	-1,3	-0,7
Charente	-0,9	-1,9	-0,1	+2,3	+0,5
Charente-Maritime	-0,5	-1,1	-1,5	-5,0	-3,1
Deux-Sèvres	-4,0	-2,0	-1,2	+1,6	+1,0
Vienne	-1,4	-2,2	-2,9	-3,8	-1,2

* données provisoires

TRANSPORTS EN POITOU-CHARENTES

Démographie des entreprises de transport



(1) données corrigées des variations saisonnières (CVS)
(2) défaillances enregistrées à la date du jugement ; données brutes

Source : INSEE

Le nombre de créations d'entreprises en Poitou-Charentes et le nombre de défaillances d'entreprises conservent un niveau stable, semblable à celui du quatrième trimestre de l'an passé. Ce constat vaut également pour l'année 2004. Le nombre d'entreprises de transport en Poitou-Charentes recule de -2 % entre 2003 et 2004.

Nombre d'entreprises de transport⁽¹⁾

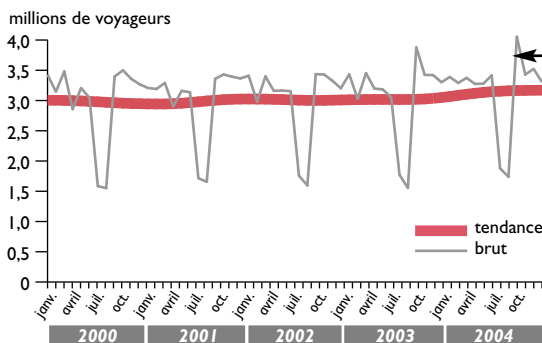
	Au 01/01/02	Au 01/01/03	Au 01/01/04	Au 01/01/05
Transports terrestres	1 477	1 475	1 490	1 455
Transports par eau	34	35	33	29
Transports aériens	7	6	8	7
Services auxiliaires des transports	359	359	363	368
Total	1 877	1 875	1 894	1 859

(1) entreprises dont le code APE est 60, 61, 62 et 63

Source : INSEE

transports de voyageurs

Transports collectifs urbains⁽¹⁾



(1) Réseaux d'Angoulême, Châtellerault, La Rochelle, Niort et Poitiers

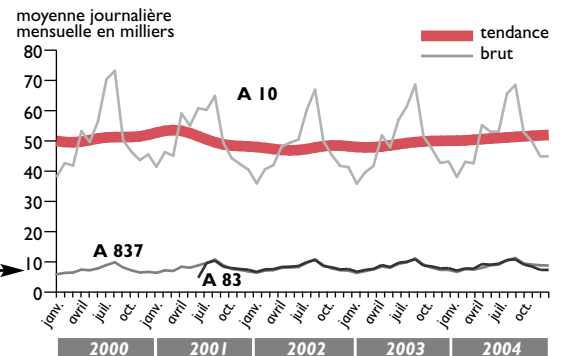
Source : Sociétés d'exploitation

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+6,2 %	+1,1 %

La fréquentation des transports collectifs a augmenté de 1,1 % durant le quatrième trimestre 2004 et de 3 % au cours de l'année 2004. Dans le détail, les réseaux urbains ont augmenté sur l'année de : 9 % pour Niort, 6 % pour La Rochelle, 4 % pour Poitiers et 3 % pour Châtellerault. Angoulême recule de 2 %.

Le nombre de véhicules légers comptabilisés aux péages situés sur le réseau des autoroutes de la région (A10-A83 et A837) progresse de 5,1 % durant le quatrième trimestre 2004 et de 3,9 % sur l'année.

Volume de véhicules légers comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



(1) Entrées et sorties confondues

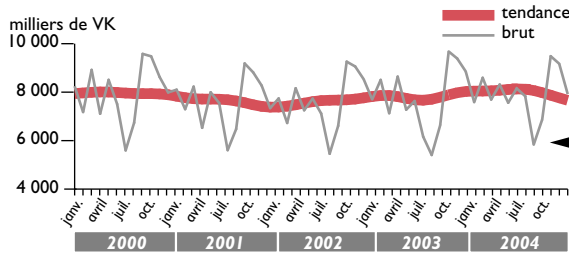
Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+3,2 %	+5,1 %

Le trafic ferroviaire interne à la Région Poitou-Charentes a progressé de 2,7 % durant le quatrième trimestre en dépit des mouvements sociaux des mois de novembre et décembre. Sur l'année 2004, le trafic interne progresse de 5,2 %, traduisant les investissements réalisés par la Région, notamment dans les dessertes et le matériel roulant. Le trafic interrégional progresse de 3,6 % durant le dernier trimestre et de 3,3 % sur l'année.

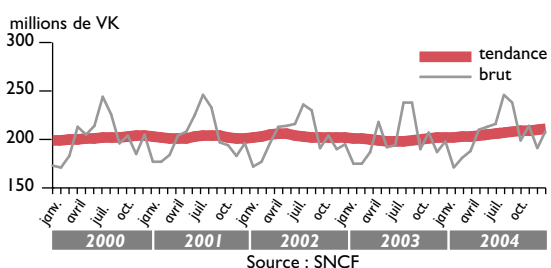
Voyageurs ferroviaires

Trafic interne en Poitou-Charentes



Source : SNCF

Trafic interrégional du Poitou-Charentes

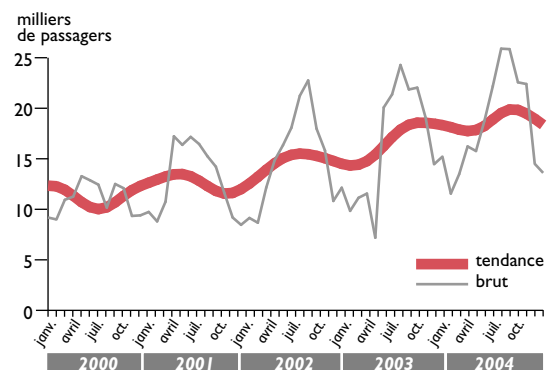


Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Trafic interne	+6,0 %	+2,7 %
Trafic interrégional	+2,6 %	+3,6 %

L'activité des aéroports de la région a augmenté de 3,6 % durant le quatrième trimestre 2004 et de 12,5 % au cours de l'année 2004. Le trafic aérien des voyageurs de l'aéroport de La Rochelle s'est reporté sur l'aéroport de Rochefort en raison des travaux entrepris pour l'élargissement et le renforcement de la piste de façon à pouvoir accueillir des moyens courriers. Sur l'année, la progression est de 7,1 %. L'aéroport de Poitiers a progressé de 25,9 % durant le quatrième trimestre et de 20,9 % en 2004.

Voyageurs aériens⁽¹⁾



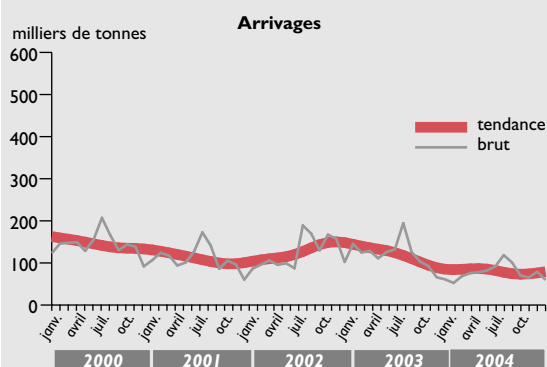
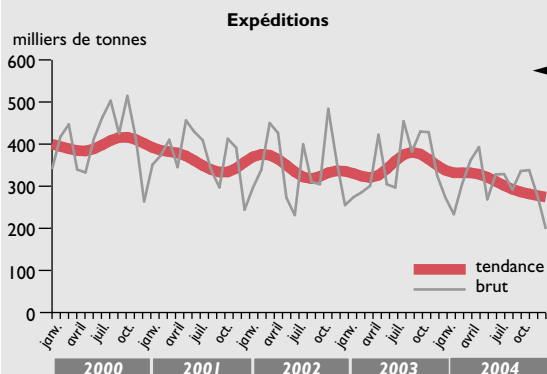
(1) Aéroports d'Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers et Rochefort

Source : Direction de l'Aviation Civile du Sud-Ouest

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+9,0 %	+3,6 %

transports de marchandises

Fret ferroviaire



Source : SNCF

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Expéditions	-25,1 %	-20,8 %
Arrivages	-26,5 %	-6,9 %
TOTAL	-25,5 %	-18,4 %

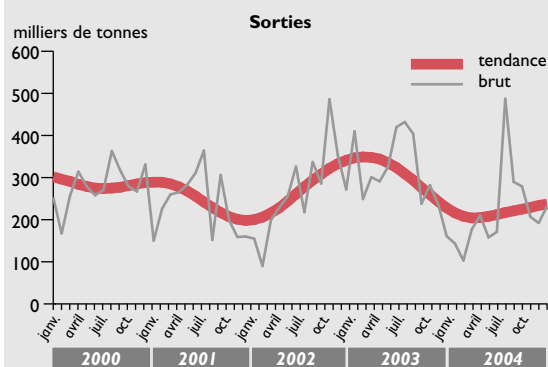
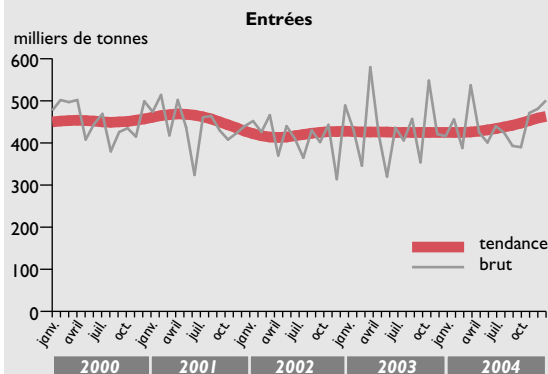
Le fret ferroviaire recule de 18,4 % ce trimestre-ci. Respectivement, les expéditions baissent de 20,8 % et les arrivages de marchandises reculent de 6,9 %. Ces résultats sont à rapprocher de ceux enregistrés par les ports de la région en raison de la baisse importante du trafic de céréales et de la réforme entreprise par la SNCF. Sur l'année, le fret recule de 17,4 %, les expéditions de 12,6 % et les arrivages de 31,7 %.

Le trafic global du quatrième trimestre 2004 des ports régionaux progresse de 1,2%. Dans le détail, les entrées des ports de la Région progressent de 5,1 % et les expéditions baissent de 6,8 %. Les données annuelles montrent un trafic total en recul de 10,4 %, les entrées enregistrent une petite progression de 3,4 % et les sorties sont en baisse de 29,4 % en raison du recul des exportations de céréales après une année 2003 exceptionnelle, à laquelle il faut ajouter une parité euro/dollar pénalisante, la concurrence des nouveaux pays entrés dans l'UE et des récoltes céréalières moins bonnes.

Le transport combiné recule de 21,1 % durant le quatrième trimestre 2004. La conjoncture n'est guère favorable au transport combiné : l'acheminement du Cognac connaît un léger retrait en raison de la concurrence du transport routier. La CNC va se retirer d'un certain nombre d'activités continentales à compter du mois de juin et se recentrer sur les segments des grandes exportations. Sur l'année, les expéditions baissent de 9,8 % et les arrivages progressent de 1 %, soit au total un recul de 5,8 %.

Le nombre de poids lourds comptabilisés aux péages autoroutiers sur l'ensemble du réseau augmente de 0,5 % par rapport au quatrième trimestre 2003 et de 1,8 % sur l'année. Le phénomène observé les trimestres précédents se poursuit : l'autoroute A837 (Saintes-Rochefort) enregistre une baisse du nombre de PL comptabilisés au cours de 2004 de 31,9 % tandis que l'A83 (Niort) connaît une augmentation de 26,4 % en raison de l'interdiction faite aux poids lourds de traverser la ville de Marans. Ces derniers semblent donc se reporter sur un itinéraire empruntant l'A83.

Trafic des principaux ports maritimes⁽¹⁾

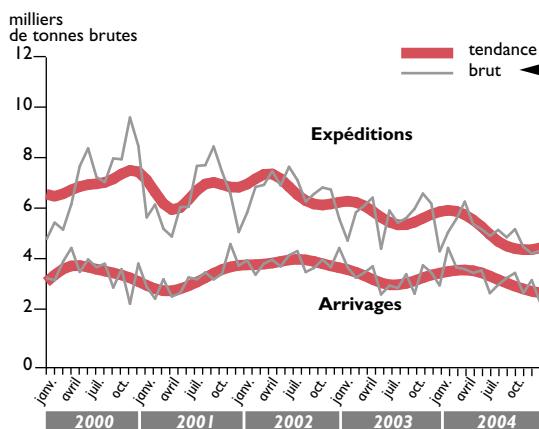


⁽¹⁾ Ports de La Rochelle, Rochefort et Tonnyay-Charente.

Sources : DDE Charente-Maritime et CCI Rochefort et Saintonge

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Entrées	-0,8 %	+5,1 %
Sorties	-1,7 %	-6,8 %
TOTAL	-1,3 %	+1,2 %

Transport combiné⁽¹⁾

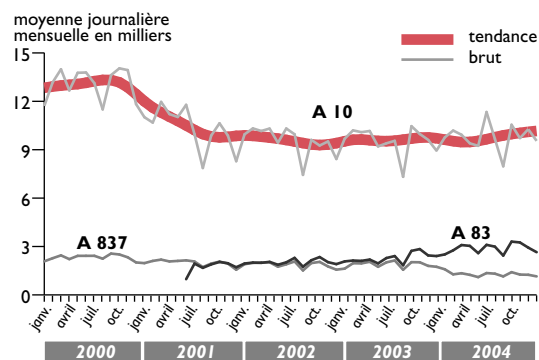


⁽¹⁾ Trafic des centres d'Angoulême et de Cognac

Source : CNC

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Expéditions	-10,3 %	-22,6 %
Arrivages	+8,2 %	-18,7 %
TOTAL	-3,8 %	-21,1 %

Volume de poids lourds comptabilisés aux péages des autoroutes de Poitou-Charentes⁽¹⁾



⁽¹⁾ Entrées et sorties confondues

Sources : ASF et Cofiroute

EVOLUTION	3 ^e trim 04 3 ^e trim 03	4 ^e trim 04 4 ^e trim 03
Poitou-Charentes	+1,9 %	+0,5 %

TRM - Enquête de conjoncture en Poitou-Charentes Situation à la fin décembre 2004

- ✓ L'opinion exprimée par les chefs d'entreprises concernant leur activité durant le quatrième trimestre 2004 s'est stabilisée depuis plusieurs trimestres à un niveau assez morose en raison de la situation économique que connaît la zone euro. A noter le pessimisme plus important des petites entreprises.
En décembre 2004, les opinions des transporteurs sur leur activité passée en demi-teintes : le **transport à longue distance** conserve un solde négatif (-14) depuis plusieurs trimestres. Les **transports urbains** montrent une relative stabilité, avec un solde d'opinion positif (+11) et le **transport à courte distance** qui jusqu'à présent tirait son épingle du jeu, a un solde d'opinion négatif -2.
- ✓ En raison du nombre décroissant d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il reste difficile d'évaluer l'évolution du trafic international des entreprises de la région. On constate que l'**activité internationale** ne semble concerner qu'un faible nombre d'entreprises en Poitou-Charentes qui ressentent fortement la concurrence étrangère, principalement en provenance de la péninsule ibérique et des pays d'Europe de l'Est.
- ✓ Les **trésoreries** sont tendues comme le montrent les soldes d'opinion des transporteurs de la région depuis plusieurs trimestres (-19 en solde

d'opinion). Les soldes d'opinion concernant **les prix du transport** négatifs depuis plusieurs trimestres en raison des difficultés que rencontrent les entreprises de transport pour absorber les hausses des prix de l'énergie se redressent ce trimestre avec un solde d'opinion positif +7. **Les délais de paiement des clients** sont globalement stables

- ✓ Les soldes d'opinion concernant le **recrutement** de conducteurs routiers sont mitigés : 0 en solde d'opinion pour le trimestre passé et les prévisions concernant les recrutements pour le trimestre à venir sont négatives avec un solde d'opinion de -4.
- ✓ Les **entreprises sont peu nombreuses à investir dans du matériel de transport**. L'achat de véhicules correspond essentiellement au renouvellement du parc. Cette tendance perdure pour le trimestre à venir avec 86 % des achats qui correspondent au renouvellement du parc. Les entreprises jouent donc la carte de la prudence en limitant leur niveau d'endettement, signe des difficultés des entreprises à investir sans grever leurs coûts de revient.

* **solde d'opinion** : différence entre la part des opinions favorables ou ayant constaté une hausse et la part des opinions défavorables ou ayant constaté une baisse

** les **données sur l'international** sont à considérer avec **prudence** en raison du faible nombre d'entreprises qui pratiquent ce type de transport

V.R.

Programme d'activité 2005 de l'ORT

Le programme de travail 2005 a été approuvé lors de l'Assemblée Générale de l'ORT du 13 janvier 2005. Outre les activités de base de l'ORT telles que les publications habituelles, la mise à jour régulière du site internet, les réponses aux demandes d'information et la gestion du fonds documentaire, le programme des études retenues est le suivant :

Etudes dans le domaine des Marchandises

- ✓ L'étude **Transit en Poitou-Charentes du transport routier de marchandises** permettra de mesurer l'importance et l'évolution d'une problématique essentielle dans notre région.
- ✓ L'enquête **cordon autour du port de La Rochelle**, permettra d'identifier les trafics générés par le port de La Pallice.
- ✓ L'étude sur **les Temps d'acheminement en transport alternatif des pôles générateurs de fret en Poitou-Charentes**, est une démarche en faveur du développement des modes de transport de marchandises alternatifs au TRM.

Etude économique – Transports routiers

- Ces études chercheront à mesurer l'importance et l'évolution du secteur transport dans l'économie de la région, de mieux cerner les segments d'intervention de ces entreprises et leurs difficultés
- ✓ L'importance des moins de 3,5T dans le TRM.
 - ✓ Démographie des établissements de transport en région Poitou-Charentes.
 - ✓ Contribution des fichiers SIRENE et GRECO à la connaissance des entreprises du transport.
 - ✓ Analyse dynamique des entreprises du TRM.
 - ✓ La concurrence entre les entreprises de TRM.

Etude dans le domaine des voyageurs

- ✓ L'observatoire des trafics régionaux (OTR).
- ✓ Système Analytique des Trafics Routiers (S.A.T.R.).

Observation sociale

Les actions pour l'année 2005, s'inscrivent dans la continuité de celles initiées les années précédentes et identifiées dans le cadre du Contrat d'Objectifs Transports et notamment l'actualisation complète du **Tableau de bord dans le transport routier et auxiliaires de transport**.

Suite de la page 1

tiples. Comme le GE est une association loi 1901 qui n'a pas vocation à faire des bénéficiaires, nous facturons aux entreprises les heures travaillées sur la base du coût salarial majoré d'un taux couvrant les frais de fonctionnement du GE.

ORT : Quelles sont les implications pour l'entreprise adhérente ?

Mme MORIN : En adhérent, les entreprises souscrivent un engagement à la fois financier et moral. L'entreprise verse une cotisation et une caution financière à GET79. Si une entreprise souhaite engager un des salariés mis à disposition par le GET79, une durée minimale d'une année et demi est requise avant de pouvoir l'intégrer comme salarié de l'entreprise. Ce laps de temps permet au GE de recruter et de former d'autres chauffeurs.

Au cours des 6 années de son existence, 112 personnes ont été salariées de GET 79 et la grande majorité a intégré l'entreprise dans laquelle elles avaient été mises à disposition.

Cette année, 3 chauffeurs vont quitter le GE, engagés par les entreprises dans lesquelles ils sont actuellement placés. Ces données donnent toute la mesure de l'importance d'une telle structure pour un bassin d'emploi à l'échelle d'un territoire. Pour l'entreprise adhérente, il est certain que recruter un chauffeur avec lequel elle a déjà travaillé, constitue un avantage non négligeable et séduisant.

Contact : GET 79
Mme MORIN ☎ 05 49 63 14 68
fax 05 49 95 17 64 / get-79@wanadoo.fr

Propos recueillis par Véronique ROY

Une orientation du Contrat d'Objectifs du transport routier

Un groupement d'employeurs peut constituer un appui important aux entreprises de transport routier; notamment en matière de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC). Ce type de structure pourrait être également adapté au secteur du transport scolaire, dont la plupart des emplois sont à temps partiel et avec une population féminine importante. En effet, le temps partagé soit avec une autre activité de conduite, soit avec une activité périscolaire (cantine, garderie,...), commerciale ou industrielle, serait de nature à valoriser les emplois et à fidéliser les salariés.

Des échanges avec la FNTV doivent être développés dans ce sens dans le cadre du Contrat d'Objectif Transport.

Les entreprises de transport léger en Poitou-Charentes

Les entreprises de transport léger en Poitou-Charentes.

Depuis la loi Gayssot de 1998 les entreprises qui font du transport avec des véhicules légers (maximum de 3,5 T) sont tenues de s'inscrire au registre des marchandises. Les régularisations ont pris un certain temps mais on estime que depuis la fin 2000 le fichier est complet.

Ces entreprises ont été incluses dans le fichier (GRECO) Gestion Régionale des Entreprises et Contrôle avec les autres transporteurs. On peut les distinguer par le fait qu'elles ne détiennent que des licences intérieures.

Le fichier comprend des données administratives recueillies au moment de l'inscription et des données économiques (bilan, effectifs) mises à jour tous les ans. On peut en tirer des indications sur les caractéristiques des entreprises, sur les chefs d'entreprises et sur quelques données financières. L'étude porte sur les entreprises présentes en octobre 2004 : à cette date 449 entreprises sur les 1319 inscrites ne détenaient que des licences intérieures. En Poitou-Charentes les entreprises de transport léger représentent donc 34 % des inscriptions au registre marchandises.

2/3 d'entreprises font du transport de marchandises au titre de leur activité principale.

65 % des transporteurs légers font, à titre principal, du "transport routier de marchandises de proximité" ou du "transport routier interurbain" ; ils interviennent également en "messagerie et fret express" et dans les activités "courrier".

21 % font du transport de personnes à titre principal et ont associé une activité de transport de marchandises. Dans cette catégorie on trouve principalement des taxis et des ambulanciers.

Pour les autres, l'activité principale n'a rien à voir avec le transport, ils sont agriculteurs, commerçants... mais sont présents au fichier en raison de leur activité transport exercée à titre secondaire.

Des petites entreprises individuelles de création récente disposant de moyens réduits.

Les entreprises sont jeunes : le quart à moins de 5 ans d'existence et seulement 10 % ont plus de 15 ans soit 4 fois moins que pour les autres entreprises de transport.

Près de 80 % des entreprises sont inscrites seulement au registre des transporteurs de marchandises, 20 % sont également inscrites au registre des voyageurs et moins de 0,5 % à celui des commissionnaires.

Les 2/3 des entreprises sont des entreprises individuelles. Elles détiennent peu de licences intérieures : en moyenne 2,5, mais plus de la moitié des entreprises n'en détiennent qu'une seule.

Les entreprises de transport léger possèdent 61 % des véhicules de moins de 3,5 T déclarés au registre des marchandises. En moyenne elles disposent de 2,5 véhicules, soit un peu moins que l'ensemble des entreprises détenant une licence intérieure (2,8), mais plus de la moitié des entreprises de transport léger (57 %) n'ont qu'un seul véhicule.

Ce sont des entreprises de petite taille : 2,8 personnes en moyenne. Les 2/3 des entreprises de transport léger ont au maximum 3 personnes. Dans 54 % des cas le chef d'entreprise travaille seul nettement plus souvent donc que pour les autres détenteurs de licences intérieures (40 %).

Lorsqu'il emploie du personnel c'est un conducteur.

Des chefs d'entreprise jeunes, qui cumulent responsabilités, gestion et conduite.

72 % des chefs d'entreprise sont "commerçants chef d'entreprise unipersonnelle" et 25 % gérants. Un profil nettement différent de celui des autres transporteurs puisque chez les plus de 3,5 T il y a plus de 50 % de gérants. Dans le transport léger les chefs d'entreprise sont également plus jeunes : 63 % de moins de 50 ans contre 52 % chez les autres transporteurs.

Plus de 7 responsables sur 10 ont au plus 5 ans d'ancienneté dans la fonction et seulement 1 sur 10 plus de 10 ans.

Dans plus de la moitié des cas (54 %) le chef d'entreprise est également conducteur. Ils sont donc plus nombreux à cumuler les fonctions de production et de gestion que dans l'ensemble des entreprises inscrites au registre des marchandises (32 %) ou dans les entreprises détenant des licences intérieures (40 %).

Plus des 2/3 des entrepreneurs ont bénéficié d'une dispense de justificatif de capacité, les autres ont obtenu le justificatif par stage (28 %) ou par équivalence (3 %), l'examen professionnel ne concerne que 2 % des chefs d'entreprise de transport léger.

Des entreprises à l'équilibre financier fragile

10 % des entreprises de transport léger ont des capitaux propres négatifs : c'est nettement plus que pour les autres détenteurs de licences intérieures (2 %). Cependant, en moyenne, le ratio "capitaux propres / capacité financière exigée" est plus élevé que dans les autres entreprises de transport : disposant le plus souvent d'un ou deux vé-

hicules la capacité financière exigée est peu élevée (900 € par véhicule).

Malgré la faiblesse de la capacité financière exigée, un peu plus du quart des entreprises de moins de deux ans d'existence ont un capital propre double de la capacité financière exigée ce qui peut paraître préoccupant si la situation perdure.

Pourtant, les entreprises de transport léger sont plutôt plus performantes que les autres : à âge égal, la proportion de celles qui ont un ratio "capitaux propres/capacité financière exigée" inférieur à 2 est toujours moins importante. Un peu plus du quart des entreprises de transport léger et près de 80 % des autres titulaires de licences intérieures ont un ratio "capitaux propres/capacité financière exigée" inférieur à 2 pour les entreprises de moins de 2 ans ; dans les entreprises de 10 ans et plus, c'est près de 20 % des entreprises de transport léger et 33 % des autres détenteurs de licences intérieures qui sont dans ce cas.

Une profession réglementée

Pour exercer une activité de transport de marchandises, l'entreprise doit être inscrite au registre des transporteurs. Cette inscription est soumise à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité professionnelle et de capacité financière. L'entreprise doit pouvoir justifier de capitaux propres en fonction du type et du nombre de véhicules utilisés. La capacité financière exigée est de 900 € pour chacun des véhicules de moins de 3,5 T de PMA, elle est de 9000 € pour le premier véhicule de plus de 3,5 T et de 5000 € pour chacun des suivants. Cette capacité est vérifiée chaque année.

A cette occasion on calcule un ratio "capitaux propres / capacité financière exigée".

L'entreprise inscrite au registre des transporteurs reçoit une licence communautaire pour les véhicules de plus de 6 T et une licence de transport intérieur pour les véhicules de moins de 6 T. Elle reçoit autant de copies conformes que de véhicules utilisés.

Contact : Danielle PELTIER ☎ 05 49 55 65 82

Pour en savoir plus :

TRANSPORT ROUTIER : la place des véhicules légers en POITOU-CHARENTES.

Cette approche à partir du fichier GRECO constitue le premier volet d'une étude sur le transport léger. Elle sera complétée par une enquête auprès des transporteurs.

Cette étude est disponible sur le site internet de l'ORT

Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports 19, rue Saint-Louis BP 595 86021 POITIERS

Directeur de la publication : Thierry Hautier - Responsable : Didier Gomme - Contact : Véronique Roy

☎ 05 49 55 65 82 - Télécopie 05 49 55 65 89 - Email ort@i-carre.net

Cette lettre trimestrielle est téléchargeable sur notre site internet : www.ort-poitou-charentes.asso.fr

Maquette : 2A2R - PAO : GRAFIMAP - Imprimeur : Oudin

Tiré à 2 200 exemplaires - ISSN : 0989-4802 - ©Observatoire Régional des Transports Poitou-Charentes



Direction Régionale
de l'Équipement du Poitou-Charentes

IAAT

Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires



Région
Poitou
Charentes
La démocratie participative

