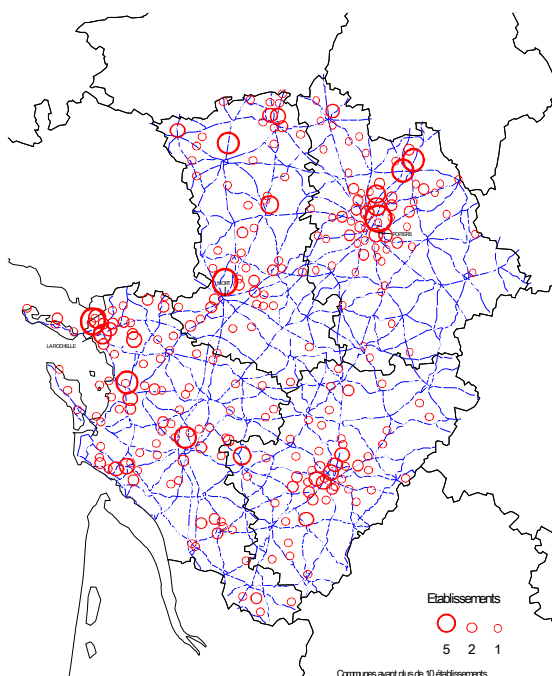




Le transport léger en Poitou-Charentes

ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT LEGER EN POITOU-CHARENTES (octobre 2004)



L'activité dans le transport léger

Pour 81 % des répondants, le transport léger est l'activité principale et pour 60 % l'unique activité. Lorsque cette activité est exercée conjointement avec une autre (16 % des entreprises) elle représente soit plus de 50 % de l'activité totale soit moins de 30 %.

Les entreprises transportent majoritairement des petits colis et près d'une entreprise sur cinq transporte des pièces industrielles. Le courrier est en quatrième position loin devant l'alimentaire ; la vente par correspondance et le transport de peinture sont à égalité avec 5 % des entreprises. Les activités le plus souvent citées sont le transport de colis, l'express et la messagerie. Une entreprise sur trois est spécialisée dans un seul type de transport.

Près de 60 % des entreprises travaillent en sous-traitance, mais moins d'une entreprise sur deux

Parmi les 1319 entreprises régionales inscrites en octobre 2004 au registre du transport de marchandises, 449 soit 34 % ne détenaient que des licences intérieures. Ces entreprises ont fait l'objet d'une enquête postale visant à mieux connaître leurs spécificités et leur place dans le transport picto-charentais.

174 entreprises ont retourné le questionnaire à l'ORT. Parmi elles, 10 étaient soit fermées soit parties hors région ; au total le taux de réponse est de 37,4 %.

Les entreprises de transport léger se regroupent autour des centres urbains avec parfois de fortes concentrations dans les villes (Poitiers, Niort, La Rochelle). Le maillage du territoire est dense sauf dans certaines zones rurales (Sud Deux-Sèvres, Montmorillonnais, Nord Charente) où les entreprises ont sans doute plus de mal à trouver des donneurs d'ordre.

en dépend fortement pour son activité. Parmi les plus dépendantes, la moitié ne fait que de la sous-traitance et, pour l'autre moitié, la sous-traitance représente plus de 50 % de l'activité.

Un peu plus d'une entreprise sur trois ne sous-traite pas et traite directement avec ses clients.

Répartition des entreprises suivant le type de donneur d'ordres et la part d'activité concernée

Part de l'activité	Sous-traitance	Clientèle directe
100 %	23,8 %	33,5 %
Plus de 50 % mais moins de 100 %	18,9 %	13,4 %
50 %	3,7 %	3,7 %
Moins de 50 %	13,4 %	18,9 %
0 %	33,5 %	23,8 %
Type donneur d'ordres non déclaré	6,7 %	6,7 %
Ensemble des entreprises	100,0 %	100,0 %

28 % des entreprises n'ont qu'un seul type de destinataire : la totalité de leurs livraisons est faite aux particuliers, aux industriels ou aux commerçants mais jamais à la grande distribution. Seulement 1 % des entreprises travaille à plus de 50 % pour la grande distribution.

Répartition des entreprises suivant la part d'activité concernée et le destinataire

Destinataire	100 %	50 à 99 %	Moins de 50 %	0 %	Non déclarée	Ensemble
Particuliers	9,2	12,8	33,5	38,4	6,1	100,0
Industriels	6,7	23,8	25,0	38,4	6,1	100,0
Commerçants	5,5	22,6	27,4	38,4	6,1	100,0
Grande distribution	0,0	1,2	21,3	71,4	6,1	100,0
Autres	6,1	6,1	23,8	57,9	6,1	100,0

Le transport léger : une activité rentable ?

En moyenne le chiffre d'affaires déclaré est de 203 635 €. (près de 20 % des entreprises ne communiquent pas leur chiffre d'affaires). Il s'agit d'un chiffre d'affaires global toutes activités confondues. Le chiffre d'affaire moyen de l'activité transport est un peu plus élevé : 232 080 €, mais il ne concerne que les entreprises ayant indiqué la part de cette activité dans leur chiffre d'affaires. Les disparités sont fortes : près de deux entreprises sur trois ont un chiffre d'affaires inférieur à 100 000 € et seulement 14 % un chiffre d'affaires supérieur à 300 000 €.

Un chiffre d'affaires élevé n'est pas garant d'une activité rentable : accroître le chiffre d'affaires peut conduire à accumuler les frais sans voir le bénéfice augmenter dans les mêmes proportions. Le résultat net moyen toutes activités confondues est de 24 642 € pour les entreprises ayant répondu à cette question. En faisant l'hypothèse d'un ratio résultat sur chiffre d'affaires identique pour toutes les activités de l'entreprise, on calcule un résultat net moyen de 14 104 € pour l'activité transport pour les entreprises ayant plusieurs activités. Pour celles qui ne font que du transport le résultat net moyen est de 21 847 €. Il semblerait que les entreprises spécialisées dans le transport soient plus rentables que les autres, mais il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit de moyennes ; il n'y a rien de commun entre le taxi qui sous-traite du transport de courrier et le commerçant sollicité occasionnellement pour du transport de colis.

Pour près d'une entreprise sur cinq, le ratio résultat/chiffre d'affaires est inférieur à 0,10 ce qui est assez préoccupant, en particulier pour la douzaine d'entreprises qui ont un résultat négatif ou nul, dans la mesure où la survie de ces entreprises peut être compromise.

Alors rentable le transport par véhicules légers ? oui mais pour un peu moins de 30 % des

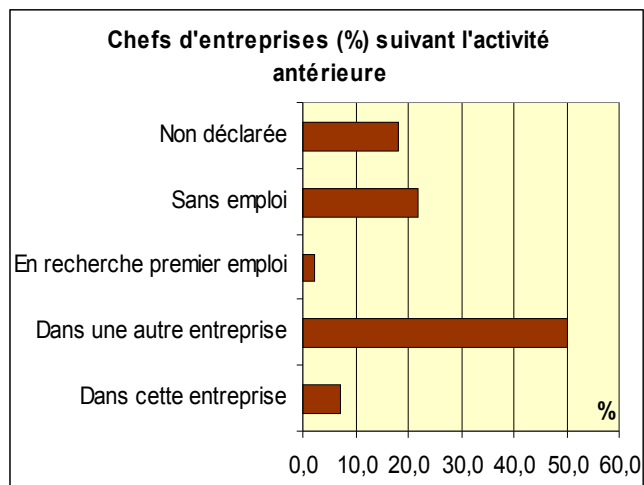
entreprises pour lesquelles le ratio résultat/chiffre d'affaires est supérieur à 0,30.

Il n'a pas été possible de calculer ce ratio pour 27 % des entreprises qui n'ont pas répondu à la question sur le chiffre d'affaires ou à celle sur le résultat.

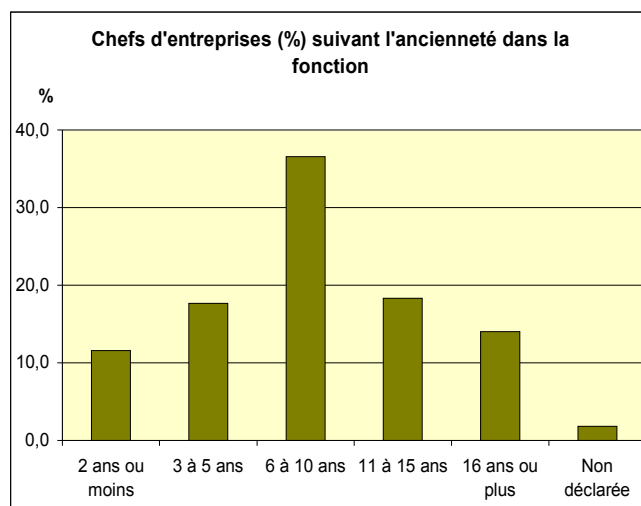
Les chefs d'entreprise de transport léger sont jeunes ... dans la fonction.

Avant de s'établir comme transporteur 22 % des chefs d'entreprise étaient sans emploi dont 2 % à la recherche de leur premier emploi. La moitié des chefs d'entreprise travaillaient dans une autre entreprise et seulement 7 % dans l'entreprise qu'ils dirigent actuellement.

Plus de la moitié de ceux qui avaient un emploi exerçaient une activité sans rapport avec le transport alors que 35 % appartenaient déjà au monde du transport le plus souvent en tant que conducteur.



Leur expérience comme chef d'entreprise est récente : 12 % exercent depuis moins de 2 ans, 18 % entre 3 et 5 ans ; moins de 16 % ont plus de 15 ans derrière eux. Au total les deux tiers ont moins de 10 ans d'expérience dans la fonction.



5 % seulement des chefs d'entreprise ont suivi une formation scolaire transport.

Parce qu'ils ne se destinaient sans doute pas spécialement au transport, les chefs d'entreprise ont suivi des formations scolaires (44 %) ou professionnelles (37 %) dans d'autres domaines. Ils ont obtenu des diplômes qui vont du niveau V (47 % ont un Brevet, un CAP ou un BEP) au niveau III (13 % ont un BTS, un DEUG ou une licence). Les niveaux les plus élevés correspondent à des formations scolaires alors que les diplômes de niveau V ou VI ont plutôt été obtenus en formation professionnelle. Ceux qui ont suivi des formations scolaires transport ont pour la plupart un diplôme de niveau V.

67 % des chefs d'entreprise sont titulaires d'un justificatif pour 3T5 au plus.

Un peu plus de 7 % détiennent une attestation pour les véhicules de plus de 3T5 obtenue en majorité par examen mais également par stage ou expérience professionnelle ou, plus rarement, par équivalence de diplôme. Au contraire, les titulaires de justificatif pour véhicules de moins de 3T5 ont fait valoir leur expérience professionnelle ou ont effectué un stage. Près de 14 % déclarent ne posséder aucune attestation.

Dans le transport léger le chef d'entreprise travaille le plus souvent seul.

Dans la plupart des cas l'entreprise de transport léger c'est « un établissement, un homme, un véhicule » mais même lorsqu'ils ont des salariés, la plupart des chefs d'entreprise (89 %) prennent le volant. Le temps de travail est donc égal au temps de conduite (en moyenne 146 H par mois) plus le temps minimum requis pour le management. Rien d'étonnant à ce que les chefs d'entreprise fassent plus de 35 H par semaine soit l'équivalent de 152 H par mois.

Le temps moyen déclaré est de 184 H mensuelles mais 40 % des chefs d'entreprise travaillent entre 200 et 250 H et 7 % entre 300 et 350 H.

Ils déclarent conduire entre 150 et 250 H par mois.

Un entrepreneur sur deux ne dispose que d'un véhicule.

En moyenne les entreprises ont 2,8 véhicules affectés au transport de marchandises, mais la moitié ne dispose que d'un véhicule et 24 % n'en ont que deux. La profession compte cependant quelques entreprises (6 %) disposant de plus de 10 véhicules.

37 % des entreprises détiennent leurs véhicules en pleine propriété, 28 % font entièrement appel au crédit bail et 8 % utilisent uniquement des véhicules de location. Entre ces extrêmes se déclinent toutes les combinaisons.

Le kilométrage annuel moyen par véhicule, pour les 146 entreprises qui ont répondu à cette question, s'établit à 84 412 km. 54 % des entreprises déclarent un kilométrage moyen

inférieur à 100 000 km. Le potentiel kilométrique des entreprises est donc très variable puisqu'il s'échelonne de 40 000 km pour les 10 plus petites à 1 300 000 km pour les 5 plus importantes.

Au total les 465 véhicules détenus par les entreprises répondantes représentent un potentiel de 37 732 000 km.

60 % des entreprises remplacent leur véhicule avant 3 ans. Les véhicules remplacés affichent plus de 300 000 km au compteur dans 63 % des entreprises.

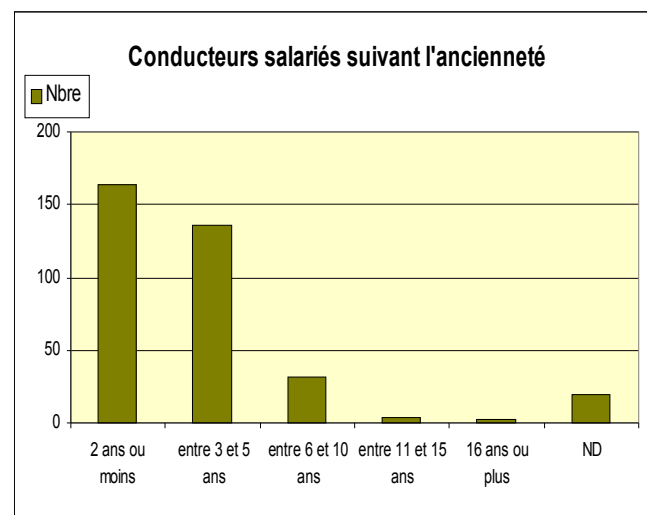
Seulement 8,5 % des entreprises disposent d'une remorque : rien d'étonnant à cela car, compte tenu des contraintes réglementaires du transport léger et des caractéristiques des véhicules, le poids maximum est très vite atteint et la remorque s'avère peu utilisable.

Les conducteurs représentent 83 % des emplois salariés.

65 % des entreprises n'ont pas de salarié. Lorsqu'elles ont un salarié c'est un conducteur.

Sur les 35 % d'entreprises qui sont employeurs un peu plus de la moitié ont un ou deux conducteurs et 8 % en ont plus de 10. Au total plus de 65 % des conducteurs salariés sont employés par des entreprises de plus de 10 salariés.

A près de 96 % les conducteurs salariés bénéficient d'un CDI. Ils sont plutôt jeunes – 65 % ont moins de 35 ans – et à 84 % ont moins de 5 ans d'ancienneté dans l'entreprise.



Ils travaillent en moyenne 35 H 30 par semaine mais avec des disparités très fortes puisque 2 % travaillent moins de 80 H par mois et 10 % entre 80 et 150 H mensuelles.

Le temps de travail augmente fortement avec la taille de l'entreprise et à partir de 10 conducteurs salariés le temps complet est la norme.

Ils conduisent en moyenne 28 H 36 par semaine mais 18 % conduisent moins de 100 H par mois.

Les salaires sont relativement faibles : le salaire horaire moyen net est de 7,43 € soit peu différent du taux horaire brut à l'embauche (7,61 € au 1^{er} juillet 2004). Dans la majorité des cas le

conducteur est donc payé au SMIC mais 14 % gagnent moins de 1000 € par mois et 42 % ont entre 1000 et 1200 €. Les frais de déplacement qui, dans le meilleur des cas, s'élèvent à 200 € ne concernent que deux conducteurs sur trois.

A peine 13 % des entreprises ont des salariés autres que conducteurs.

Ces personnels sont le plus souvent employés à des tâches administratives : 41 % assurent des fonctions d'encadrement, gestion ou représentation, 38 % des fonctions d'exploitation, d'agents de quai ..., 21 % d'autres fonctions.

Les chefs d'entreprise ne regrettent pas leur choix d'implantation.

77 % des chefs d'entreprise trouvent leur implantation satisfaisante et 10 % la trouve performante. Mais faire un choix stratégique s'avère payant : la performance est au rendez-vous dans 40 % des cas. Au contraire, s'implanter en fonction d'une opportunité personnelle semble risqué : 12 % s'estiment pénalisés par leur choix.

Dans le transport léger l'aire d'activité privilégiée est le département.

Environ 60 % des entreprises travaillent sur un seul niveau géographique (en majorité le département) et 24 % sur deux niveaux (départemental et régional ou national). Elles sont nettement moins nombreuses à intervenir au niveau international ou sur tous les niveaux.

La Rochelle est la première destination, Poitiers est en seconde position, Bordeaux, Paris et Nantes sont dans les 10 premières villes citées.

Au niveau départemental les Deux-Sèvres arrive en tête suivi de la Charente-Maritime, de la Vienne et de la Gironde. A l'international les pays les plus fréquentés sont l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et la Suède.

Les chefs d'entreprise sont d'autant plus optimistes pour leur activité qu'ils sont récents dans la fonction.

L'activité récente est en hausse dans 54 % des entreprises, stable pour 30 % et jugée en baisse par 13 %. 3 % des chefs d'entreprise ne se prononcent pas en général parce que leur prise de fonctions est trop récente.

Les optimistes se recrutent parmi les 84 % de satisfaits qui estiment que leur activité va continuer à se développer ou au moins rester stable. Parmi les pessimistes 8 % pensent cesser leur activité soit pour des raisons économiques soit pour prendre leur retraite.

90 % de ceux qui ont moins de 2 ans d'ancienneté pensent que leur activité va se développer ou rester stable, aucun n'envisage d'arrêter. Tous ceux qui disent prévoir de cesser éventuellement leur activité ont plus de 5 ans d'ancienneté. Pourtant, à l'expérience, ce sont les entreprises fragiles de moins de 5 ans qui disparaissent.

Le type d'activité, le degré de dépendance et les charges jouent sur le moral.

En général les chefs d'entreprises des secteurs messagerie, express, petits colis sont optimistes. Ceux qui ont une activité de taxi, ambulance, transport médical pensent que l'activité va rester stable, mais 12 % envisagent de cesser.

Ceux dont l'activité dépend à plus de 50 % de la sous-traitance, de la grande distribution ou des autres transporteurs sont nettement plus pessimistes que les autres : en cas de réduction de l'activité ils seront effectivement les premiers touchés. Par contre ceux qui dépendent à plus de 50 % des industriels sont optimistes : leur activité devrait se développer ou au moins rester stable.

Les chefs d'entreprise qui travaillent seuls sont nettement moins optimistes que ceux qui emploient un salarié et estiment à 90 % que leur activité va se développer ou rester stable. Mais à partir de 2 salariés l'inquiétude est forte.

Aucune difficulté pour 17 % des chefs d'entreprise.

Les difficultés qui arrivent en tête sont d'ordre conjoncturel ; lorsque l'entreprise rencontre deux types de difficultés se sont en général des difficultés financières et conjoncturelles.

La concurrence est inexistante pour 36 % des entreprises sans doute en raison de leur forte dépendance. Pour les autres il s'agit le plus souvent d'une concurrence régionale.

La moitié des entrepreneurs trouve la réglementation fiscale inadaptée.

Alors que les réglementations administratives et de contrôle sont assez bien perçues par l'ensemble, la réglementation fiscale fait 45 % de mécontents et 35 % trouvent que la réglementation sociale est inadaptée à leur activité.

Parmi les remarques les plus souvent citées : « le transport léger a les mêmes contraintes que les autres sans les avantages » ; « les autres pays font de la concurrence avec des 4,5 T » ; « les tarifs poussent les chauffeurs à être dangereux sur la route » ; « les étrangers ne sont pas contrôlés ».

Les chefs d'entreprise sont demandeurs de « vraies formations au transport » que ce soit en gestion (calcul des coûts d'exploitation, des marges) ou en préparation « en cours du soir » au certificat de capacité, d'« informations par l'administration », demandes qui font ressortir un manque d'organisation de la profession dans le transport léger et surtout un manque de relais.

Pour en savoir plus : le document Transport léger en Poitou-Charentes est disponible sur le site de l'ORT (www.ort-poitou-charentes.asso.fr).