



PREMIER MINISTRE



Avril 2008

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

« Développement, compétitivité économique
et emploi »

Annexes – Volume 1

Maurice BERNADET, président
avec la collaboration de Denise RAVET

Rapports et documents



Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

*« Développement, compétitivité
économique et emploi »*

Annexes - Volume 1

Maurice BERNADET, président
avec la collaboration de Denise RAVET

Avril 2008

SOMMAIRE

Annexe 1 - L'activité du transport routier et de la logistique - L'activité du transport mesuré en tonnes chargées et en tonnes kilomètres (chiffres publiés dans le Mémento des transports).....	7
Annexe 2 - L'activité du transport routier et de la logistique - L'activité du transport mesuré en tonnes-kilomètres (chiffres publiés dans les Comptes des Transports de la Nation).....	15
Annexe 3 - L'activité du transport routier et de la logistique - La répartition du transport routier entre compte propre et compte d'autrui	19
Annexe 4 - L'activité du transport routier et de la logistique - La production au prix de base, mesurée en valeur	21
Annexe 5 - Les entreprises de transport routier (code 602)	27
Annexe 6 - Les entreprises d'entreposage (code 631).....	35
Annexe 7 - Les entreprises d'organisation de transport de fret (code 634)	39

Annexe 1 - L'activité du transport routier et de la logistique

L'activité du transport mesuré en tonnes chargées et en tonnes kilomètres

(chiffres publiés dans le Mémento des transports)

Les graphiques qui suivent reposent sur les statistiques publiées par le SESP dans le Mémento statistique du transport à l'adresse :

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=46

Selon les modes, les sources sont les suivantes :

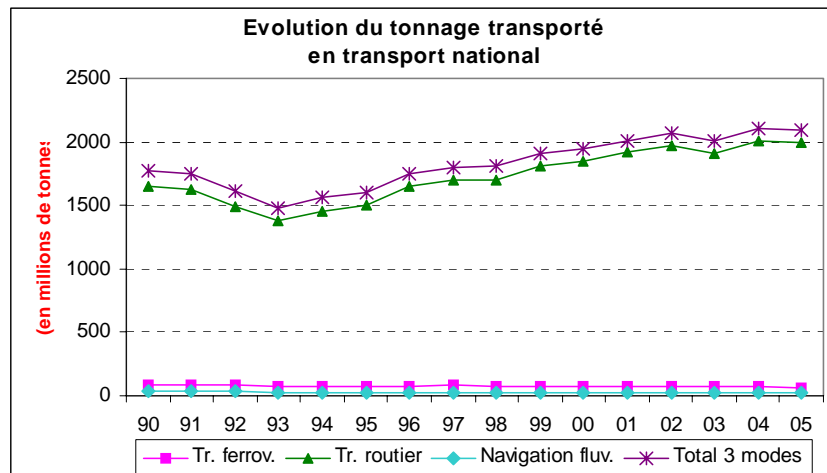
Transport ferroviaire	SNCF
Transport routier	SESP (Enquête TRM)
Transport fluvial	Voies Navigables de France

Quant à la signification des chiffres, les précisions suivantes doivent être apportées :

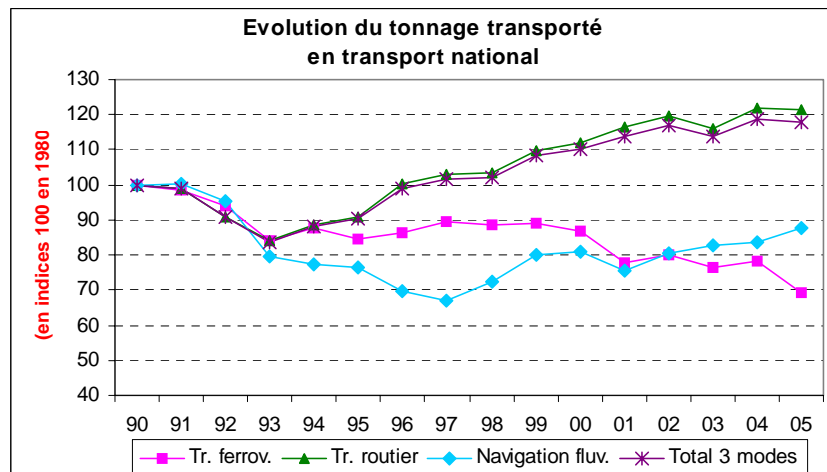
1. S'agissant de la définition du transport national et du transport international :
 - transport national : il s'agit des transports dont l'origine et la destination sont situés sur le territoire national ;
 - transport international : il s'agit des transports dont l'origine ou la destination ou les deux dans le cas du transit sont situés à l'extérieur du territoire national.
2. S'agissant de la signification des chiffres selon les modes
 - transport ferroviaire : il s'agit du transport réalisé par la SNCF qui, pour les années considérées, se confond avec les chiffres du transport réalisé sur le réseau national. Le graphique relatif au transport ferroviaire international ne comprend pas le trafic de transit ;
 - transport routier : il s'agit du seul transport réalisé par les véhicules immatriculés en France et pour l'international il ne comprend pas le trafic de transit réalisé par des véhicules français. Les chiffres du mode routier ne tiennent donc pas compte des transports effectués par des véhicules immatriculés à l'étranger, qu'il s'agisse du transport de cabotage pour le transport national ou des transports sur importation et sur exportation ou en transit pour le transport international ;
 - transport fluvial (navigation intérieure). Les chiffres sont ceux du transport sur le réseau national et comprennent donc le transport réalisé par des bateaux immatriculés à l'étranger.

On constate donc que les chiffres ne sont pas strictement comparables. Ils sont tous hors transit, mais le transit n'a pas la même importance relative selon les modes (cf. remarque en fin de note) ; les chiffres du mode routier sont clairement sous-estimés par rapport aux deux autres modes, puisqu'ils ne comprennent pas les transports réalisés sous pavillon étranger...

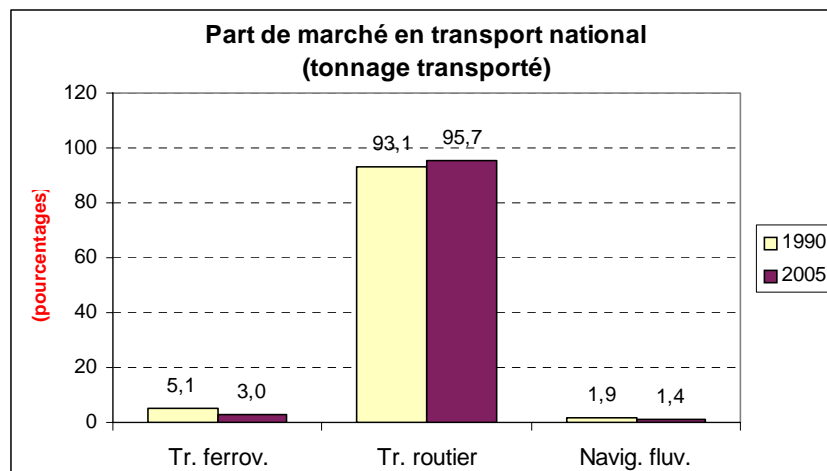
Tonnage chargé en transport national



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

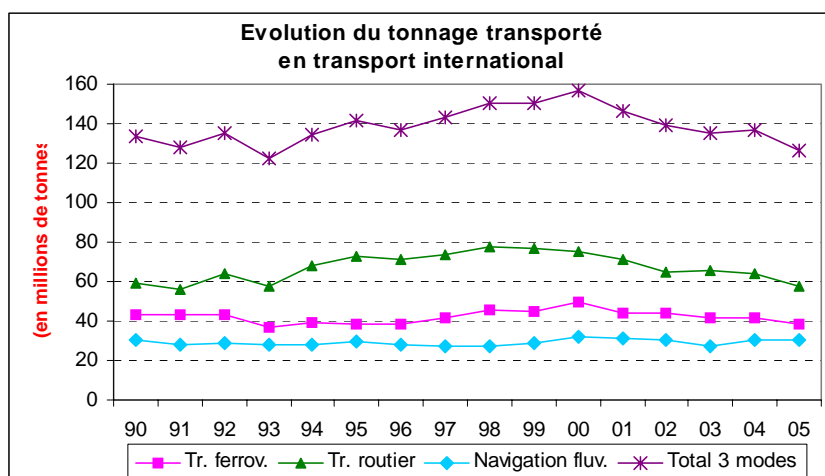


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport 2007 - 2008

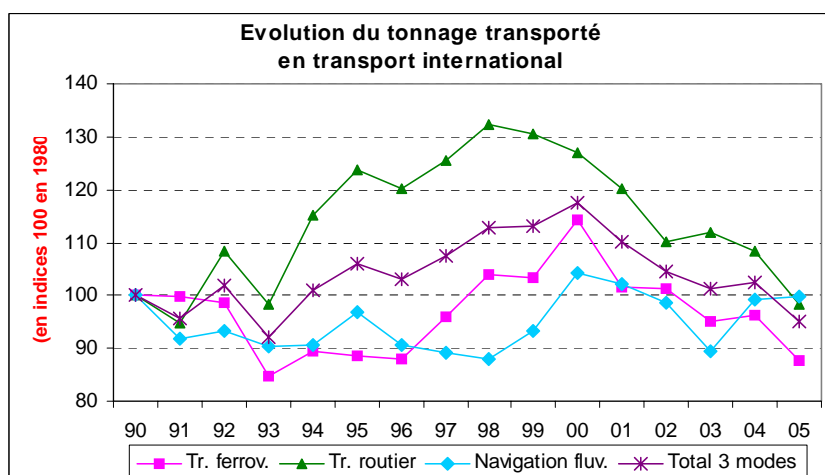


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

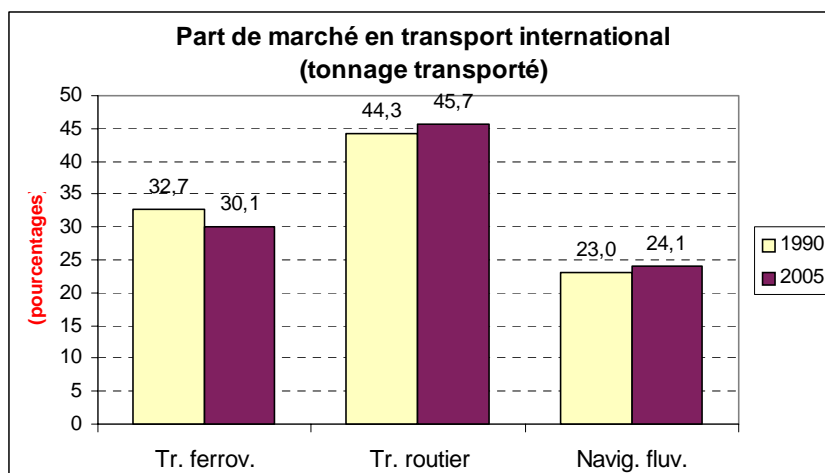
Tonnage chargé en transport international



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

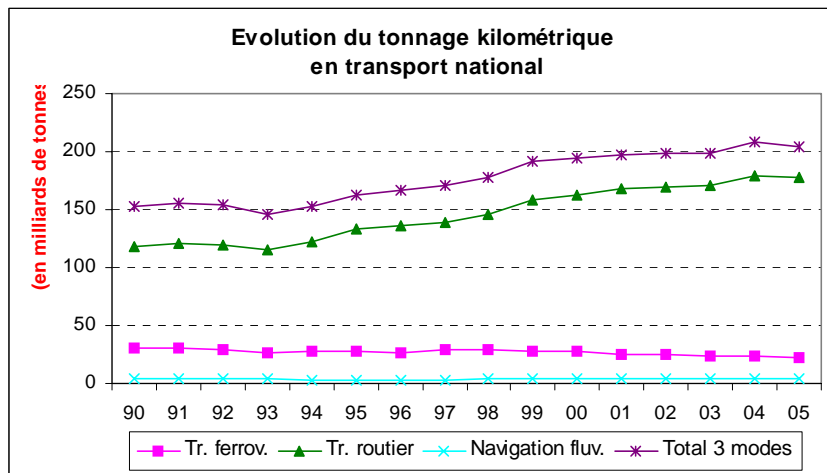


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

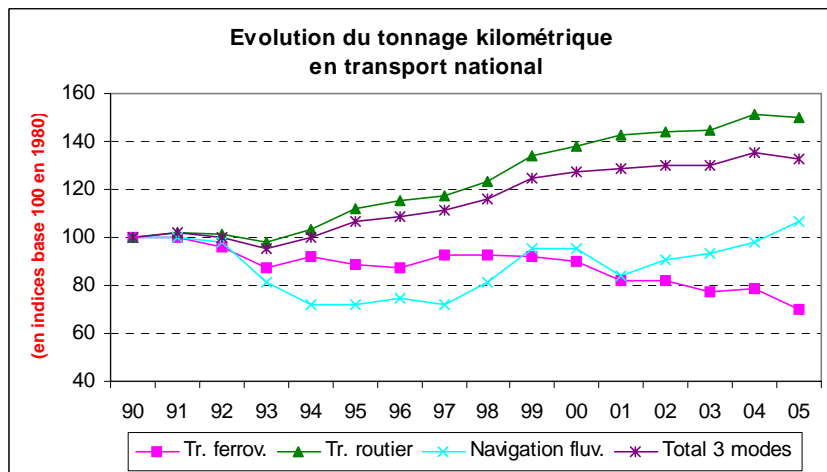


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

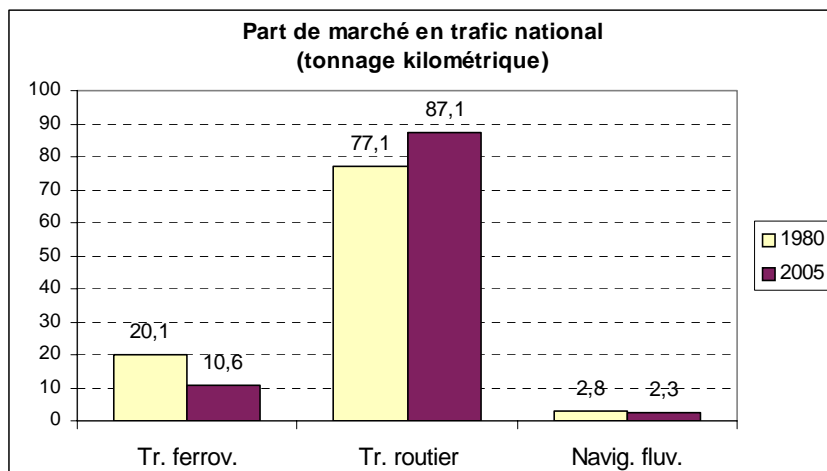
Tonnage kilométrique en transport national



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

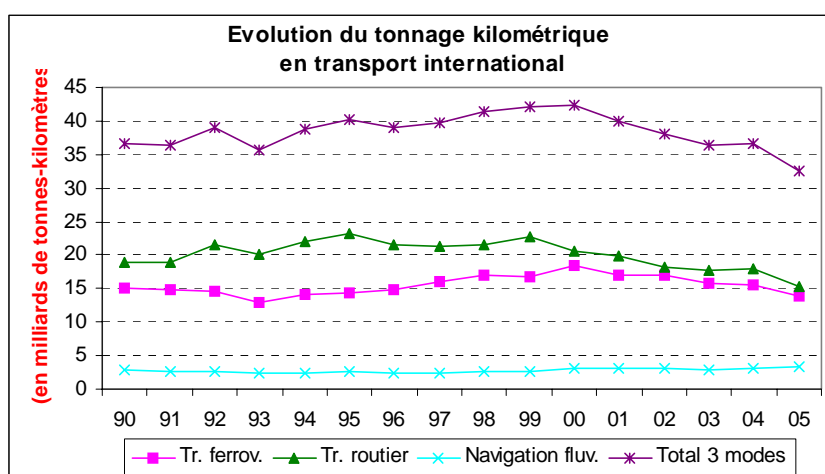


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

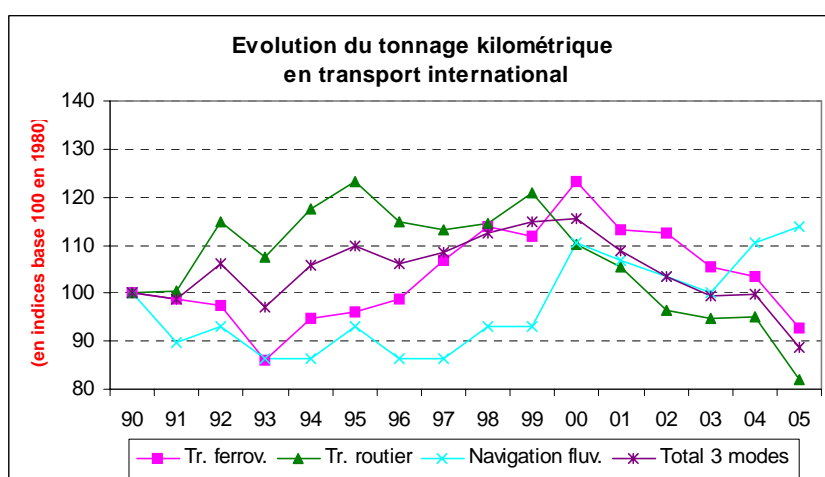


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

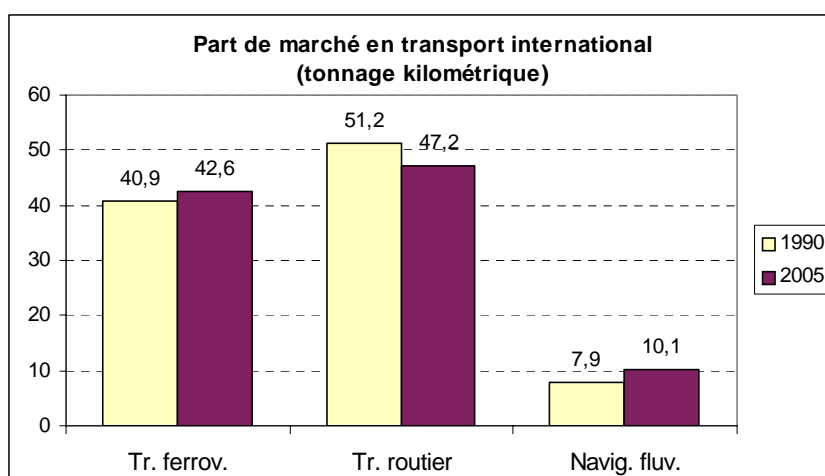
Tonnage kilométrique en transport international



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

Remarque complémentaire s'agissant du transit

En tonnage

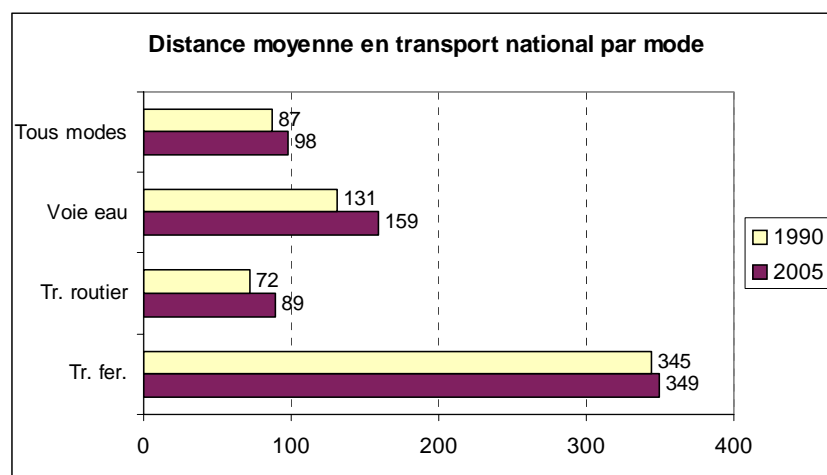
Le transit ferroviaire se situe à 7,5 millions de tonnes en 2005 ; mais il est passé par 14,9 en 1997) et était encore à 12,6 millions de tonnes en 2001. Il représente 5,2 milliards de tonnes-kilomètres en 2005 (12,8 % de son trafic total) ; il était à peu près au même niveau en 1990 (5,7 milliards de t-k), mais il est passé par 10,2 milliards en 1998.

Le transit par des véhicules routiers immatriculés en France est faible, de l'ordre de 1 million de tonnes. En tonnes-kilomètres il a décliné passant de 2 milliards de t-k en 1992 à 0,5 milliard en 2002. Ces chiffres ne sont plus communiqués depuis quelques années.

Le transit fluvial variait entre 10 et 12 millions de tonnes et aux alentours de 2,7 milliards de t-k dans les années 1998-2001, mais l'importance de ce chiffre s'expliquait par le trafic sur le Rhin.

Distances moyennes de transport

En rapportant les tonnes-kilomètres aux tonnes chargées, on obtient la distance moyenne de transport. Pour le transport national, on obtient le graphique suivant :



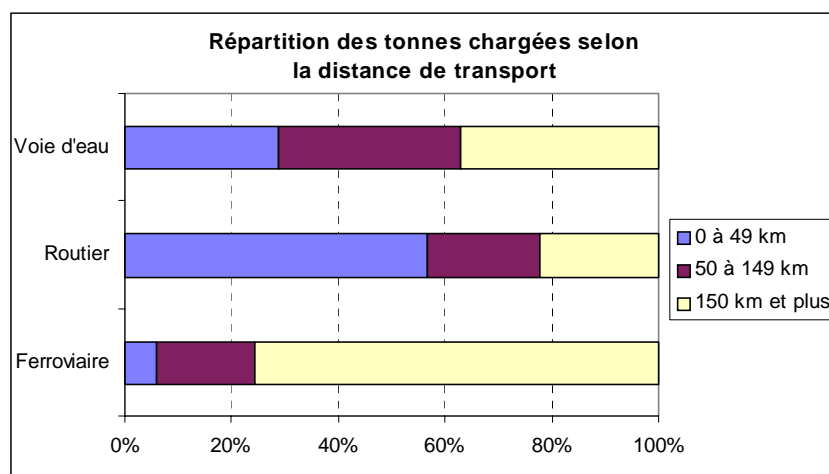
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

Ces distances moyennes sont la conséquence d'une répartition très différente des trafics selon les tranches de distance. En tonnes chargées et en tonnes-kilomètres la répartition est la suivante, en 2004 :

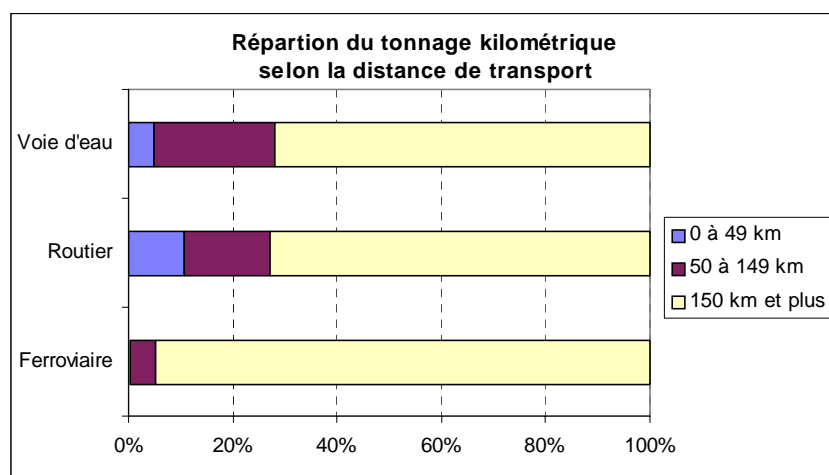
	Ferroviaire	Routier	Voie d'eau
En tonnes			
0 à 49 km	5,9	56,8	28,8
50 à 149 km	18,6	20,9	34,2
150 km et plus	75,5	22,3	37,0
Total	100,0	100,0	100,0
En tonnes kilomètres			
0 à 49 km	0,4	10,6	4,8
50 à 149 km	4,7	16,6	23,2
150 km et plus	94,9	72,8	72,0
Total	100,0	100,0	100,0

Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

D'où les graphiques :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento des statistiques du transport

Annexe 2 - L'activité du transport routier et de la logistique

L'activité du transport mesuré en tonnes-kilomètres

(chiffres publiés dans les Comptes des Transports de la Nation)

Le SESP publie dans les Comptes des Transports de la Nation (cf.

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/xls/Annexes_M - Transports de marchandises cle5d1bed-1.xls)

des statistiques relatives aux tonnes-kilomètres produites par les différents modes de transport terrestres à la fois moins et plus complètes que celles qu'on trouve dans le Mémento.

Les chiffres concernent les transports intérieurs c'est-à-dire les transports dont le parcours est situé sur le territoire national. Ils comprennent par conséquent :

- les transports nationaux ;
- la partie sur territoire national des transports sur importation et sur exportation ;
- la partie sur territoire national du transit.

Ces statistiques sont moins complètes que celles que l'on trouve dans le Mémento puisque la mesure n'est effectuée qu'en tonnes-kilomètres.

Mais elles sont aussi plus complètes puisqu'elles intègrent, au côté des transports réalisés par les véhicules de plus de 3,5 t immatriculés en France que reprenait le Mémento, une estimation des transports réalisés par les VUL d'une part et les transports réalisés sur le territoire national par les véhicules immatriculés à l'étranger, y compris le cabotage, d'autre part.

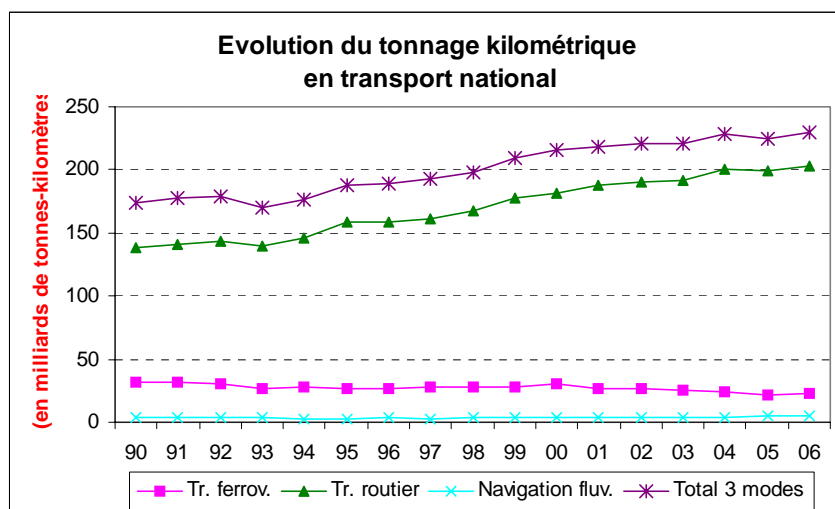
Les sources (et donc la signification des chiffres) sont les mêmes que celles des chiffres publiés dans le Mémento.

Les transports réalisés par les VUL résultent d'estimations à partir du Bilan de la circulation routière.

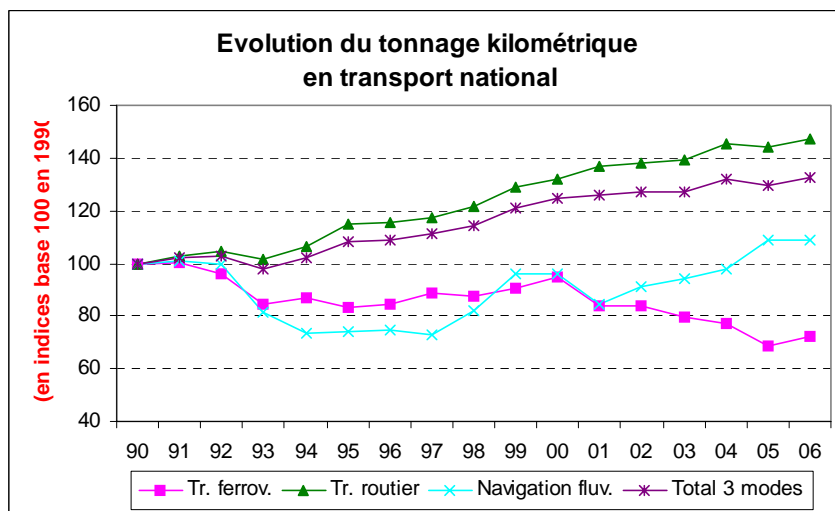
Les transports réalisés par les véhicules étrangers résultent d'estimations réalisées selon une procédure adoptée par le SESP il y a plusieurs années, s'appuyant notamment sur l'enquête Transit de 1993, actualisés à partir de données des douanes, des enquêtes TRM réalisées à l'étranger et des mesures de la circulation réalisées par le SETRA. Ils doivent être prochainement révisés en tenant compte des résultats de l'enquête Transit de 2004, du sondage de la circulation 2004 et de l'amélioration des résultats des enquêtes TRM étrangères, tant du point de vue de la qualité de ces enquêtes que de leur champ. Cette révision devrait se traduire par une majoration des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français par les véhicules étrangers. Les résultats définitifs de cette révision seront probablement publiés en mars 2008, dans le prochain rapport provisoire de la Commission des Comptes de la Nation. Mais déjà le rapport de la Commission des Comptes pour 2006 annonce, s'agissant du Transit par le pavillon étranger « Les travaux menés en 2007 dans la perspective d'un rebasement font état d'un niveau supérieur à 60 Gt.km » (alors que le chiffre inscrit sous cette rubrique pour 2006 est de 56,2 Gt.), et s'agissant du transport international « Les travaux réalisés en 2007... font état d'un niveau de 46,3 Gt.km » (chiffre correspondant dans les Comptes de 2006, 31,0 Gt.km)

Si les chiffres du Mémento avaient l'avantage de permettre de rapprocher les données en tonnes et les données en tonnes-kilomètres, ils avaient l'inconvénient de sous-estimer le poids du transport routier, ce qui n'est pas le cas (ou ce qui est moins le cas) des chiffres publiés dans les Comptes des Transports de la Nation.

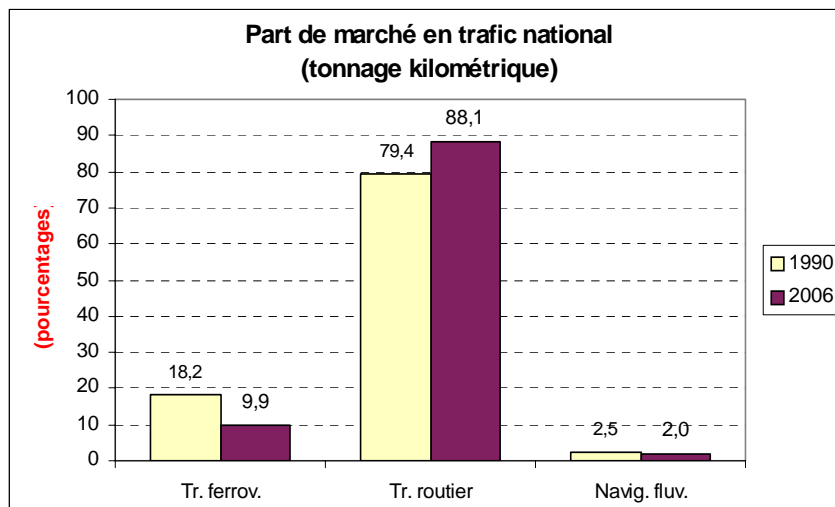
Tonnage kilométrique en transport national



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

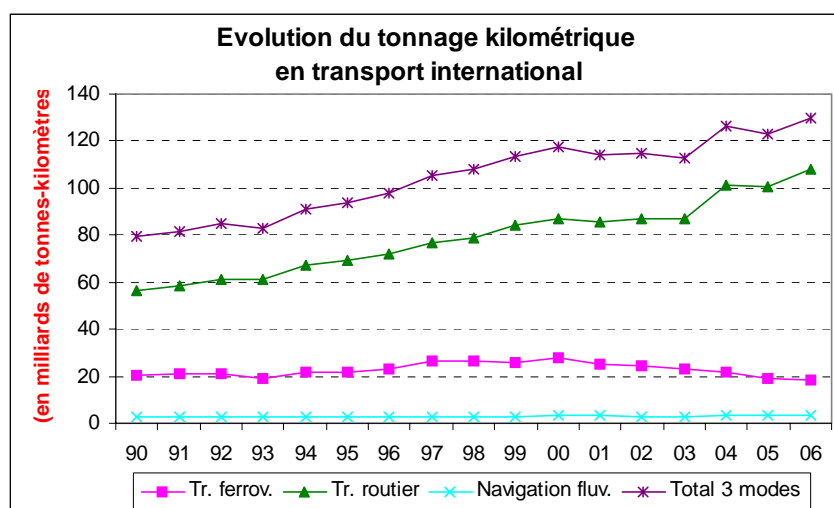


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

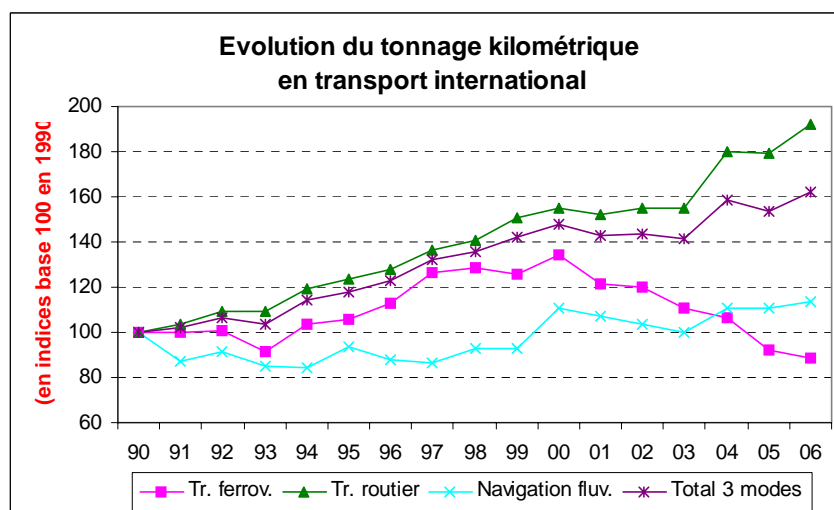


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

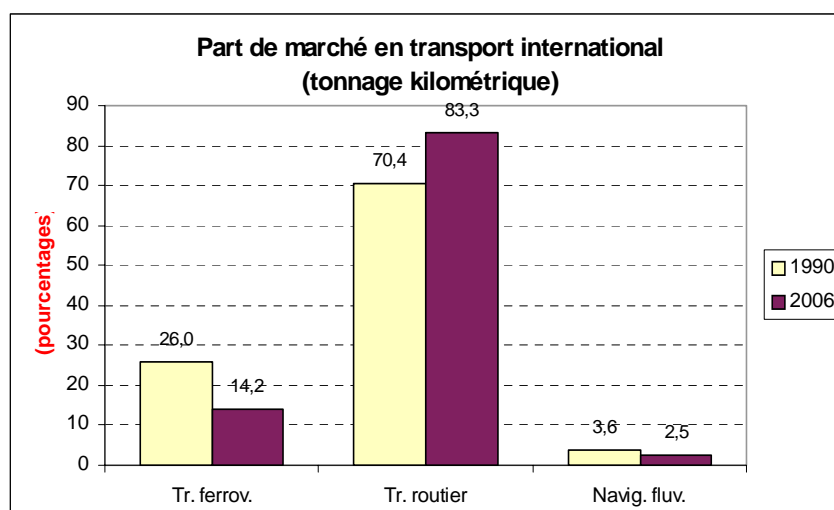
Tonnage kilométrique en transport international



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

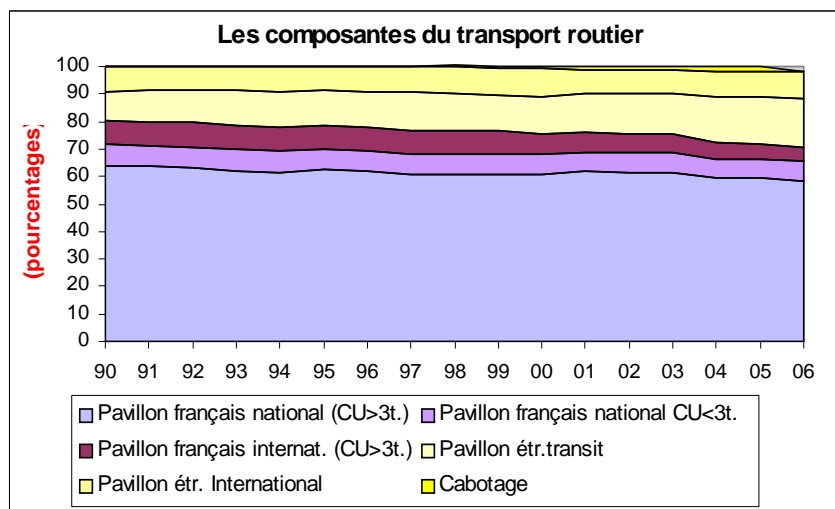


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

Les composantes du transport routier (hors transit par véhicules français - qui est négligeable)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

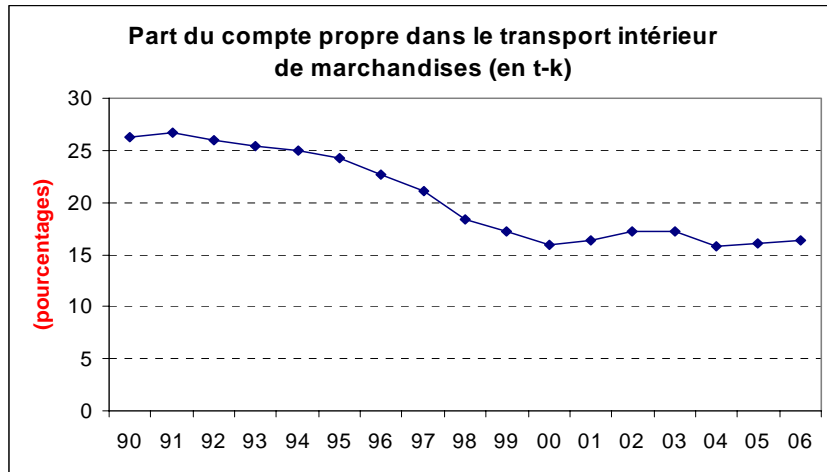
Annexe 3 - L'activité du transport routier et de la logistique

La répartition du transport routier entre compte propre et compte d'autrui

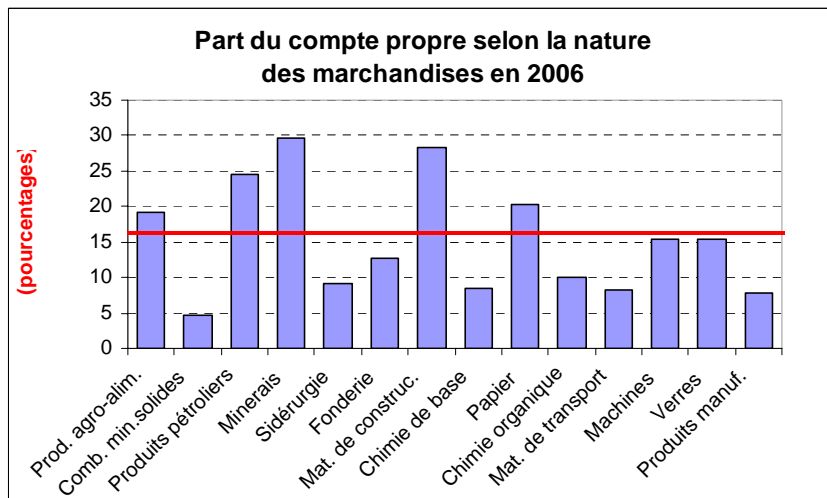
Les graphiques qui suivent reposent sur les statistiques publiées par le SESP dans les Comptes des Transports de la Nation et plus précisément dans les annexes du Rapport sur les comptes de 2005 accessibles à l'adresse :

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/xls/Annexes_M_-_Transports_de_marchandises_cle5d1bed.xls

Ces chiffres résultent de l'exploitation de l'enquête TRM qui portent à la fois sur le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui. Ils concernent le transport intérieur réalisé par les véhicules immatriculés en France de charge utile supérieure à 3,5 tonnes.



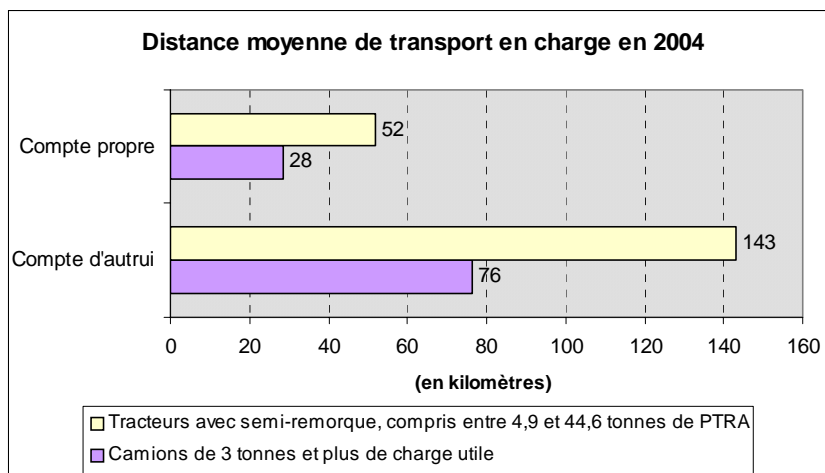
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



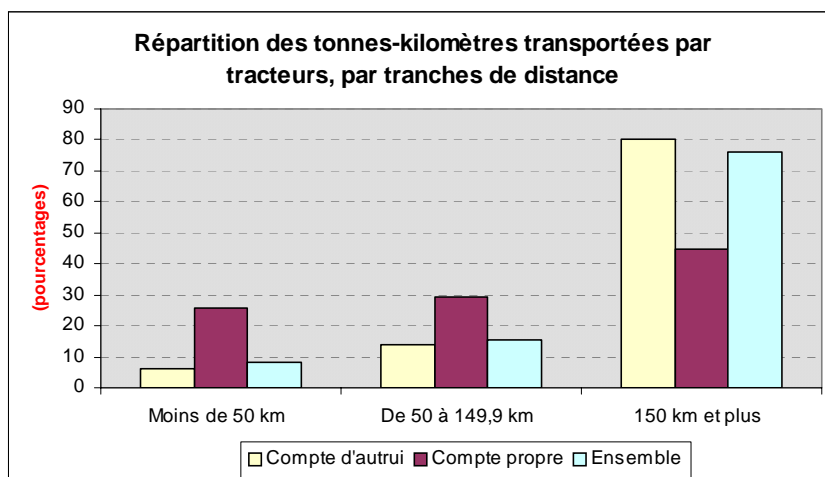
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

Les distances moyennes de transport en compte d'autrui et en compte propre

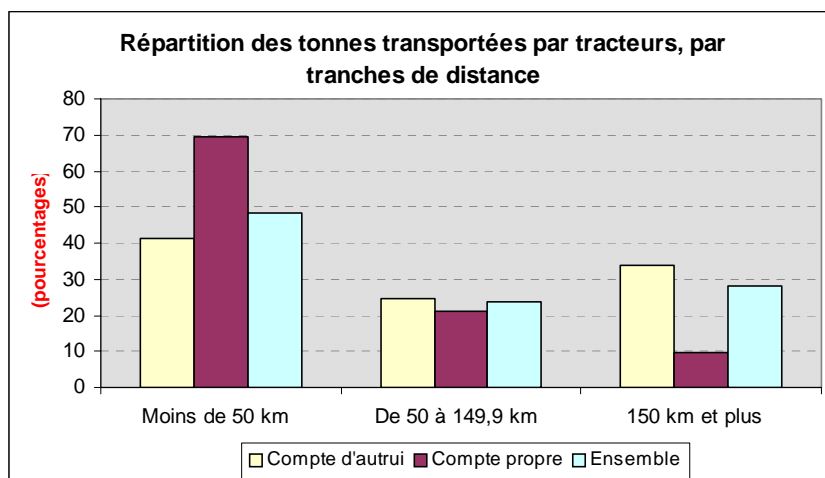
Les graphiques ci-dessous sont établis à partir des statistiques du Mémento. Elles concernent le transport national et la partie française des trajets internationaux (transit exclu) pour l'année 2004.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

Annexe 4 - L'activité du transport routier et de la logistique

La production au prix de base, mesurée en valeur

La mesure en unités physiques (tonnes transportées ou tonnage kilométrique produit) de l'activité de transport de marchandises est, du point de vue économique, peu satisfaisante, dans la mesure où la valeur des prestations est très variable d'un mode à l'autre et même à l'intérieur d'un même mode. La valeur du transport d'une tonne-kilomètre est beaucoup plus forte en transport routier qu'en transport ferroviaire, et, dans le transport routier, en messagerie qu'en transport de lot. Si l'on raisonne en valeur, l'image de la répartition modale est donc sensiblement différente de celle qu'on obtient en mesurant l'activité des modes en tonnes chargées ou en tonnes-kilomètres.

La mesure en valeur a par ailleurs l'avantage de permettre de comparer l'activité de tous les modes, alors qu'il n'y a guère de sens à comparer, en raisonnant en tonnes ou en tonnes-kilomètres, l'activité de modes aussi différents, du point de vue des caractéristiques physiques (distances, capacité de chargement...), que le transport aérien ou le transport maritime d'une part et le transport routier ou le transport ferroviaire d'autre part.

La production en valeur des branches et sous-branches est publiée dans les Comptes des Transports de la Nation. Elle concerne les opérateurs français (résidents pour utiliser le mot exact) exclusivement. Par ailleurs le changement de base de la Comptabilité nationale a entraîné des ruptures de séries.

Les comptes en base 1995 s'appuient sur la nomenclature NAF des activités, entrée en vigueur en 1993, et indiquent la production au prix de base (concept qu'on peut assimiler, par approximation, au chiffre d'affaires) par les sous-branches, en distinguant généralement les sous-branches marchandises des sous-branches voyageurs. Toutefois les activités d'auxiliaires de transport ne sont pas ventilées entre voyageurs et marchandises. Les chiffres sont disponibles de 1993 à 2003.

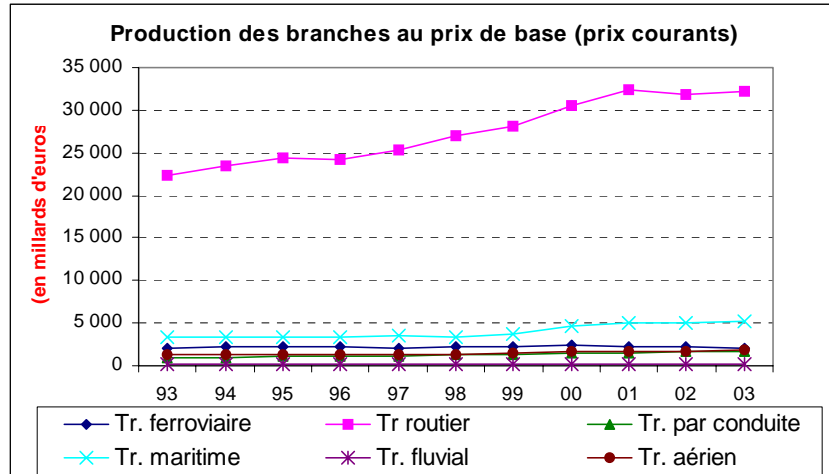
A partir de 2003 la comptabilité nationale a adopté la base 2000 et les chiffres sont disponibles sur la période 1999-2005.

Les comptes en base 1995

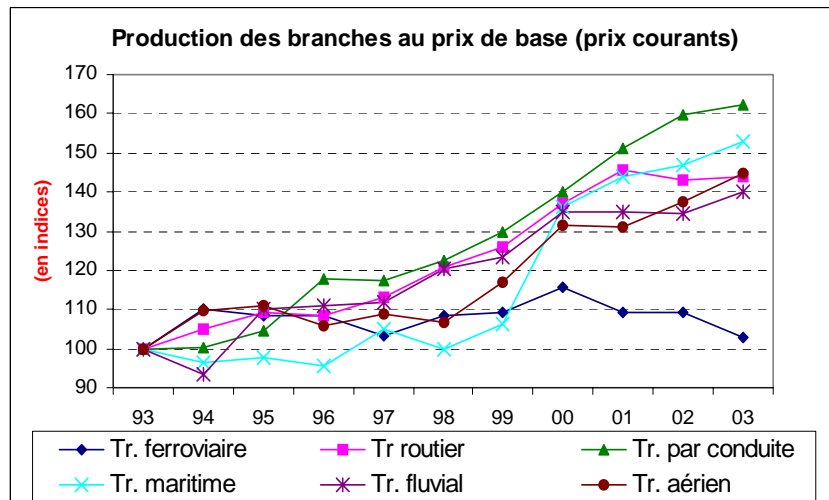
La distinction entre les activités de production de transport de marchandises et de transport de voyageurs n'est pas faite pour le transport maritime et pour le transport fluvial. On sait cependant, d'après le compte satellite de 1992, qu'en transport maritime l'activité marchandises représentait environ 90 % de l'activité totale de ce mode, et en transport fluvial que l'activité marchandises représentait autour de 50 % de l'activité totale. En admettant que ces pourcentages sont restés stables sur la période, on peut donc reconstituer une série de la production en marchandises des différents modes.

Les chiffres disponibles existent en monnaie courante et en monnaie constante (prix de 1995). Nous avons retenu les chiffres en monnaie courante.

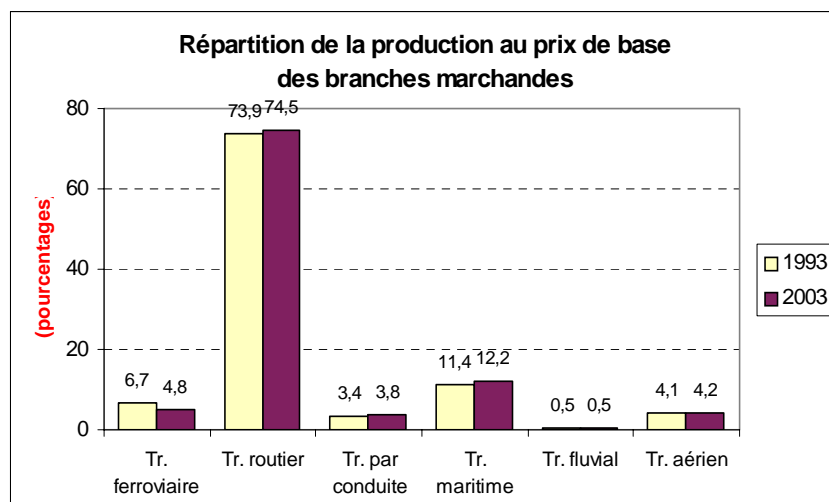
On peut dès lors établir les graphiques suivants :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



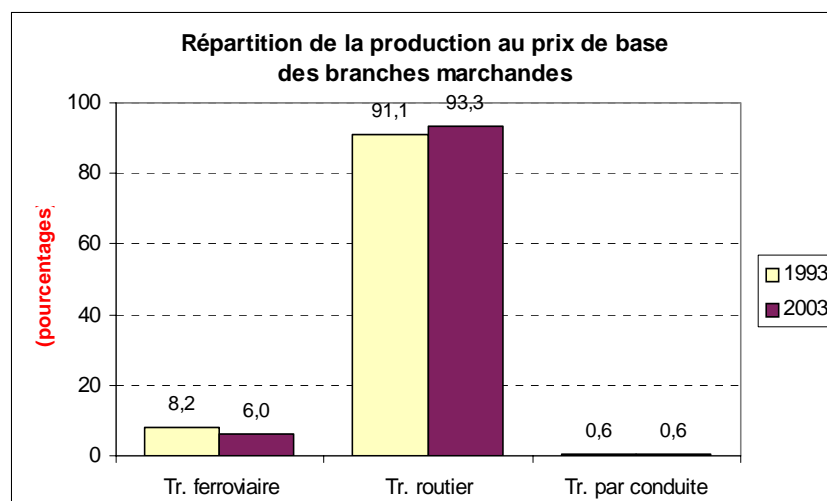
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

Le transport routier apparaît clairement comme le mode dominant par rapport à l'ensemble des transports, terrestres ou non. Sa croissance a cependant été plus lente que celle du transport par conduite ou du transport maritime, et est équivalente à celle du transport aérien. L'indice base 100 en 1993 atteint en 2003 le niveau 144. On notera que le transport fluvial fait presque aussi bien que le transport routier (indice 140 en 2003), sa croissance étant quasi continue depuis 1994. En part de marché, le transport routier augmente faiblement, passant de 73,9 à 74,5.

Si on restreint l'analyse aux seuls transports terrestres et même plus précisément aux trois modes ferroviaire, routier et fluvial, les évolutions en parts de marché, sont les suivantes :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

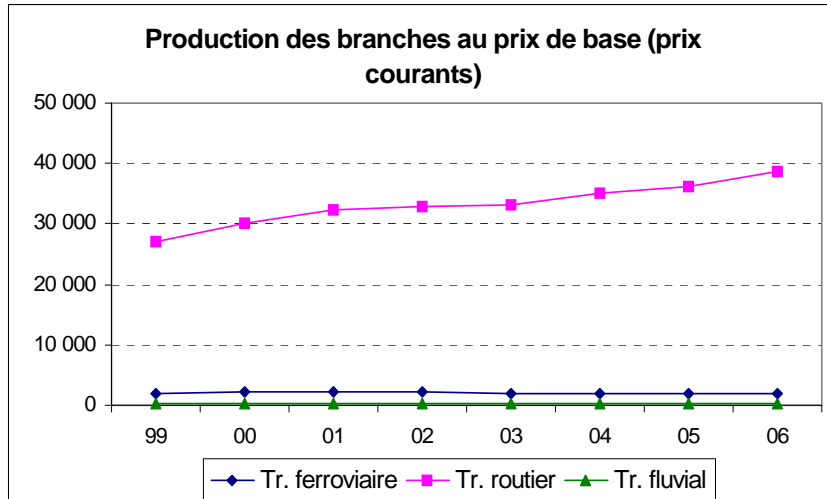
Le transport routier dépasse donc 93 % de la production (chiffre d'affaires) de ces trois modes. Mais il faut rappeler que ces chiffres ne concernent que l'activité des entreprises françaises de transport pour compte d'autrui. Or il existe du compte propre, dont le niveau est nul en transport ferroviaire et faible en transport fluvial, mais qui est au contraire très développé en transport routier.

Le compte satellite des transports pour 1993 fournissait une estimation de la valeur du transport routier pour compte propre, et en intégrant cette estimation dans la valeur de la production, on trouve que la part du mode routier est, en 1995 année pour laquelle les calculs ont été effectués, supérieure à 95 %, et sans doute proche de 96 % de la production totale des trois modes.

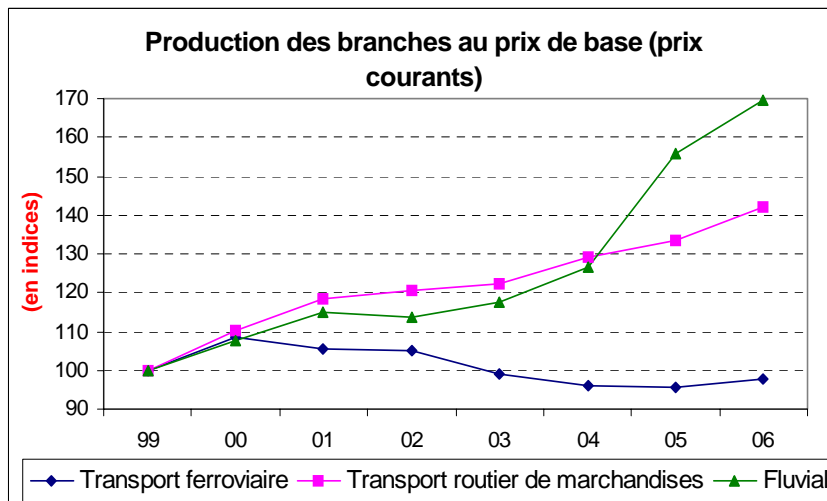
Les comptes en base 2000

Le changement de base s'accompagne de quelques modifications conceptuelles et méthodologiques entraînant une rupture de série. Pour autant, la grandeur mesurée est toujours la production au prix de base, la nomenclature des activités est inchangée, et la ventilation entre activité marchandises et activité voyageurs n'étant toujours pas faite pour le transport fluvial, nous avons supposé que la part de l'activité marchandises dans la production était de 50 %.

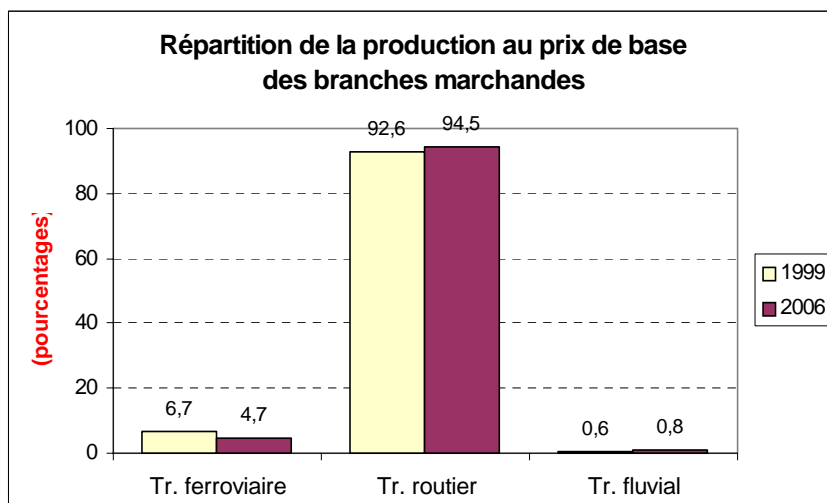
Sur la période 1999-2006, et en ne retenant que les modes de transport terrestre on obtient les graphiques suivants :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publié dans les Comptes des Transports de la Nation

Ces graphiques montrent que la croissance du transport fluvial est, sur l'ensemble de la période, et surtout à partir de 2003, plus forte que celle du transport routier. Mais en part de marché, ce mode reste, selon le critère de la valeur des prestations, marginal. Le fer continue de perdre des parts de marché, que le transport routier s'approprie.

L'approche en termes de valeur de la production des modes accuse donc le constat que l'on pouvait déjà tirer des statistiques en tonnes-kilomètres, à savoir la domination et la croissance de la domination du mode routier en transport terrestre.

Annexe 5 - Les entreprises de transport routier (code 602)

Les graphiques qui suivent reposent sur les statistiques publiées par le SESP résultant de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE), statistiques accessibles à l'adresse :

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=750,

complétées par des informations directement communiquées mais non encore publiées par le SESP concernant l'année 2005

La méthodologie de cette enquête est présentée à l'adresse :

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=154&var_preview=oui

Les entreprises sont classées en fonction de leur code APE (activité principale de l'entreprise). Lors de son inscription au fichier SIRENE, toute entreprise se voit attribuer par l'INSEE un code caractérisant son activité principale par référence à la nomenclature d'activités française (NAF). On sait que ce code, bien qu'il soit régulièrement mis à jour, ne traduit pas toujours la réalité de l'entreprise à laquelle il s'applique...

La catégorie Transport routier de marchandises renvoie au code APE 602, qui comprend lui-même quatre sous rubriques :

- le transport routier de marchandises de proximité (602L) ;
- le transports routier de marchandises interurbain (602M) ;
- le déménagement (602N) ;
- la location de camions avec conducteurs (602P).

Nous laisserons de côté le déménagement.

L'EAE, comme son nom l'indique, s'intéresse aux entreprises. Or les « entreprises » de transport de taille élevée sont en fait des groupes organisés en filiales, généralement selon un double critère, par « métier » (nature de marchandises transportées et en conséquence carrosserie des véhicules) et par zone géographique. Dans les statistiques de l'EAE, un grand groupe, réunissant une cinquantaine d'entreprises n'apparaît pas en tant que tel ; en revanche ces cinquante entreprises sont comptées, donnant par conséquent une idée inexacte de l'état de la concentration dans le secteur. On peut faire l'hypothèse que si les petites entreprises (moins de 20 salariés) sont bien des entreprises indépendantes, en revanche les entreprises de taille « moyenne » (entre 20 et 100 salariés) sont sans doute dans une forte proportion des filiales de groupes.

1) Les entreprises de transport routier (codes 602) selon l'EAE 2005

	602L	602M	602P	Total
Nombre d'entreprises	20 430	12 764	1 430	34 624
Effectifs employés	123 796	191 883	20 799	336 478
Chiffre d'affaires (en millions d'€)	10 620,8	21 279,1	1 920,8	33 820,7
Parc moteur	93 026	141 407	21 181	255 614
Poids des différentes catégories d'entreprises dans le total				
Nombre d'entreprises	59,0	36,9	4,1	100,0
Effectifs employés	36,8	57,0	6,2	100,0
Chiffre d'affaires	31,4	62,9	5,7	100,0
Parc moteur	36,4	55,3	8,3	100,0
Taille moyenne				
Effectifs employés	6,1	15,0	14,5	9,7
Chiffre d'affaires par entreprise (en milliers d'€)	519,9	1 667,1	1 343,2	976,8
Chiffre d'affaires par personne (en milliers d'€)	85,8	110,9	92,4	100,5
Parc moteur	4,6	11,1	14,8	7,4

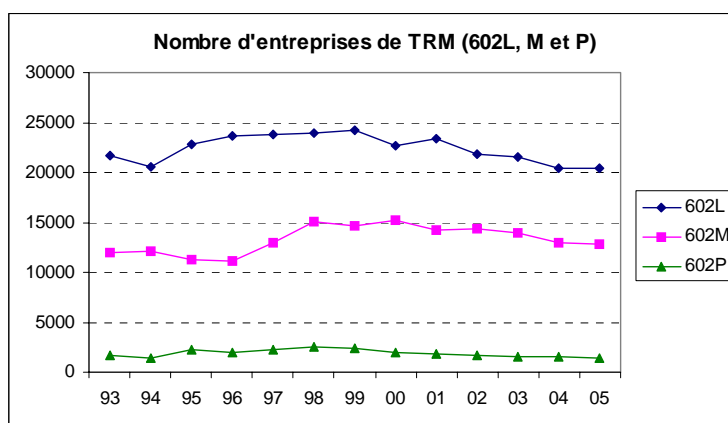
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

Les effectifs employés comprennent à la fois les salariés et les non-salariés.

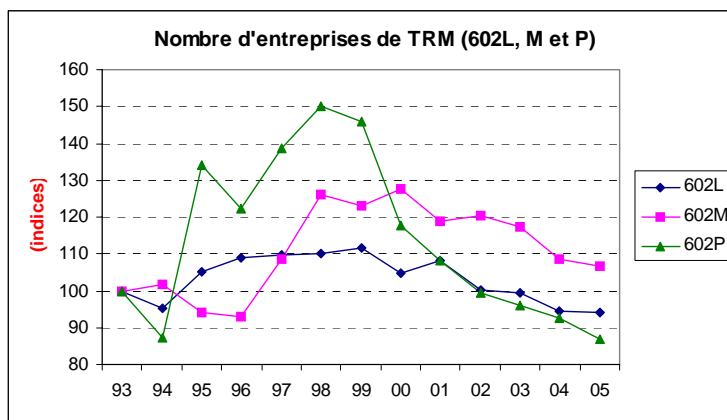
Le chiffre d'affaires est net hors taxes ; il peut résulter d'activités secondaires qui ne sont pas du transport ; il comprend la sous-traitance confiée.

Le parc moteur résulte de l'addition des camions (VUL de moins de 3,5 tonnes et PL) et des tracteurs.

2) Evolution du nombre des entreprises de TRM (602L, 602M et 602P)

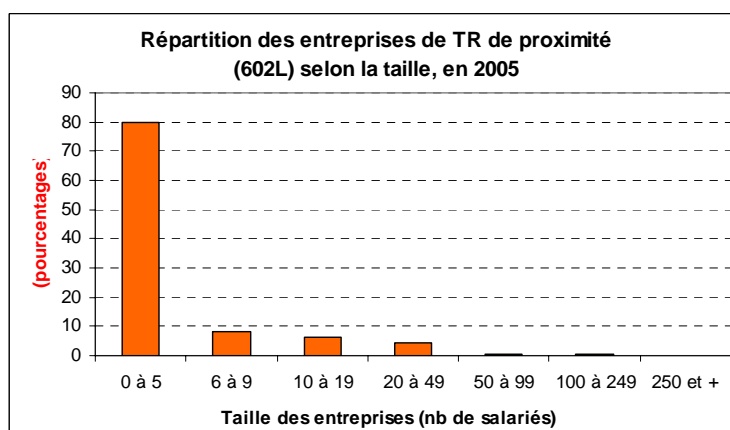


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

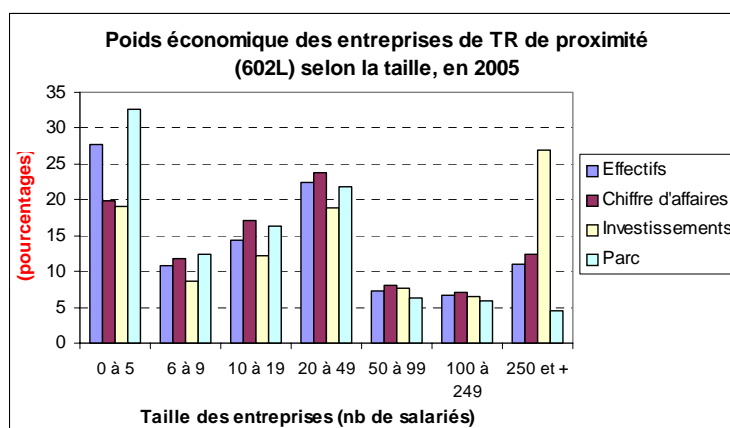


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

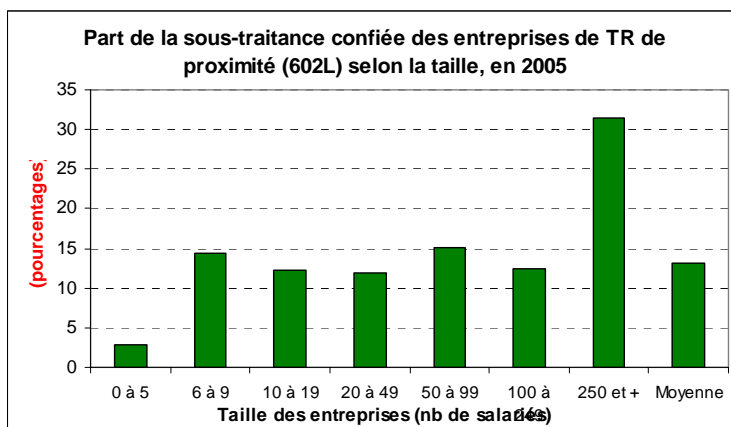
3) Les entreprises de transport routier de marchandises de proximité (602L) en 2005



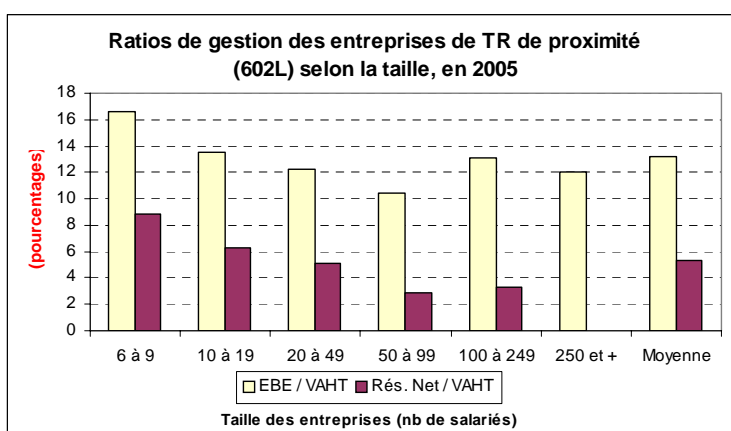
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

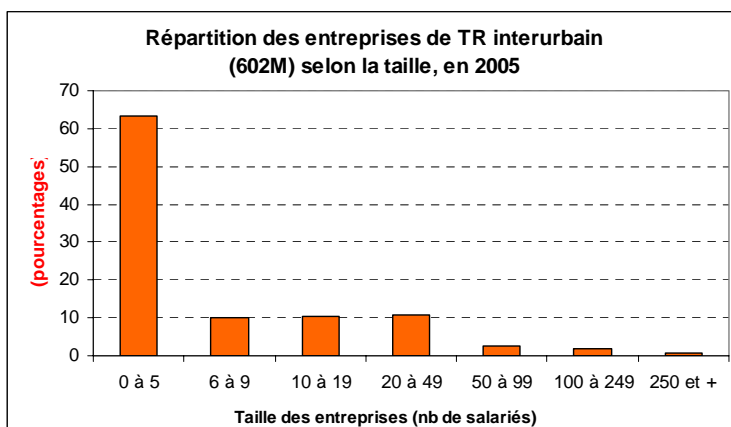


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

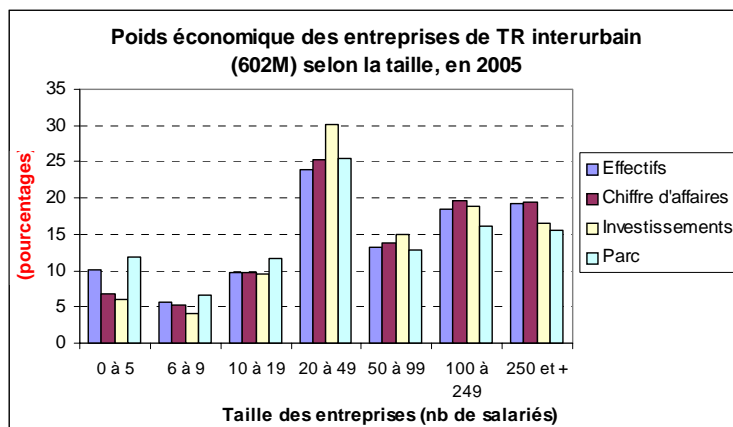


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

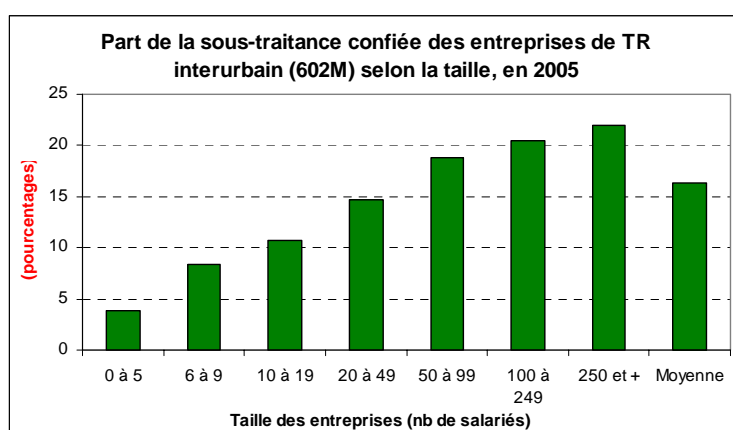
4) Les entreprises de transport routier de marchandises interurbain (602M) en 2004



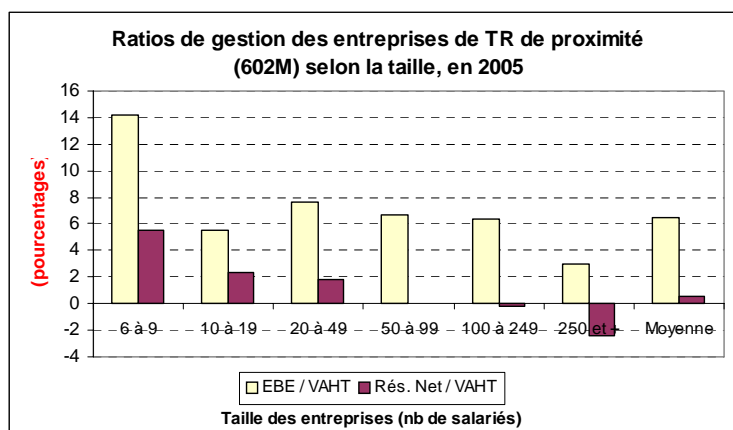
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

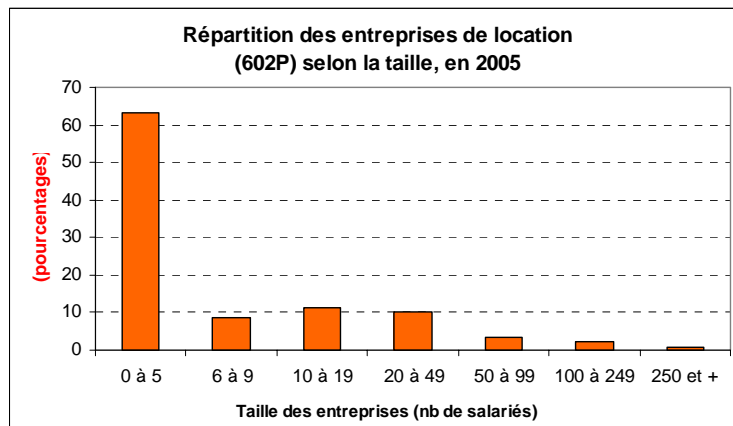


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

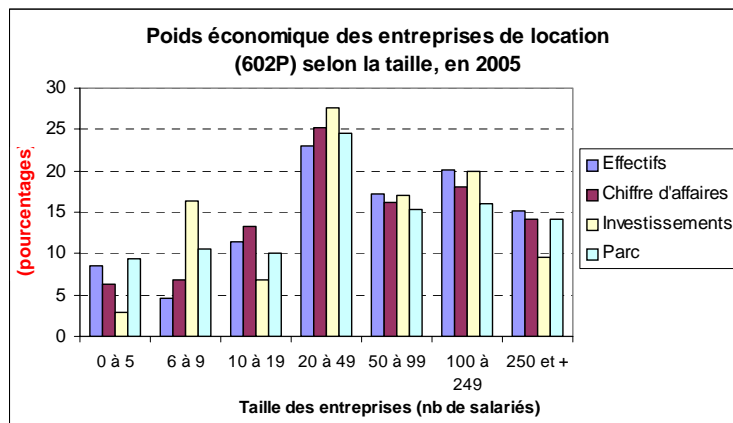


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

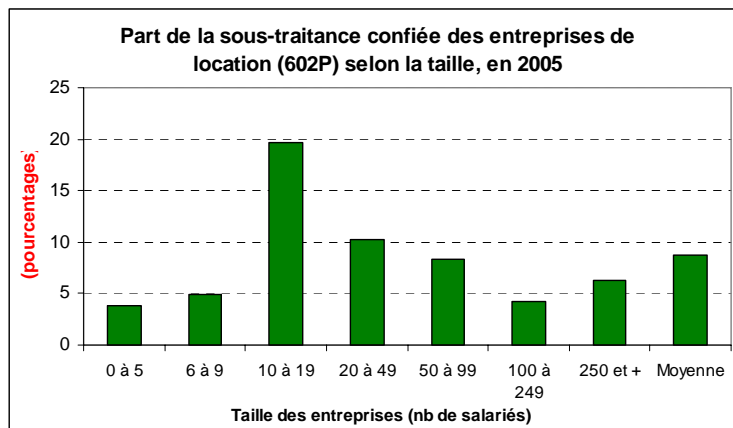
5) Les entreprises de location de camions avec conducteurs (602P) en 2004



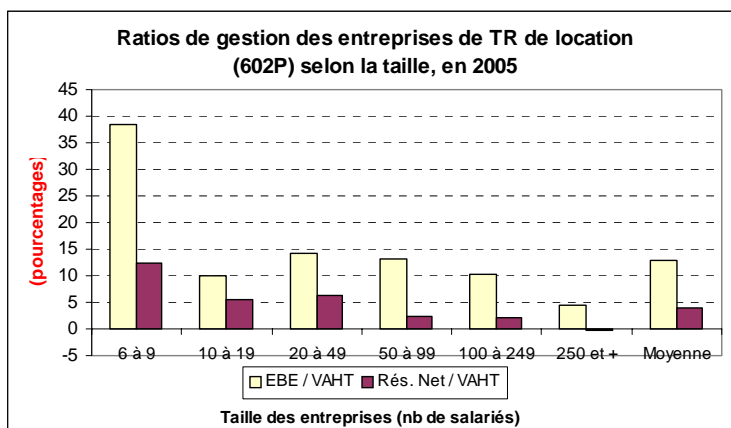
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



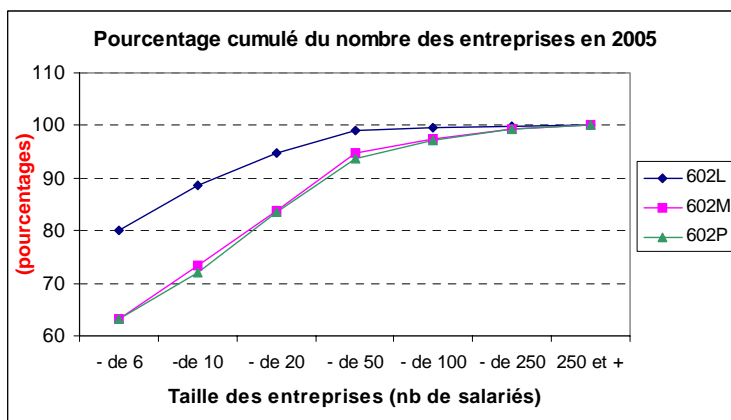
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

6) La concentration des entreprises en 2005

Le graphique suivant illustre la différence de concentration entre les secteurs relevant du code 602 de la NAF.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

Annexe 6 - Les entreprises d'entreposage (code 631)

Les entreprises d'entreposage, définies comme assurant « l'exploitation pour compte de tiers d'installations d'entreposage ou de lieux de stockage (entrepôts, silos, hangars, ...) y compris à caractère industriel ou agricole », peuvent être assimilées à des entreprises « de logistique », même si la réciproque n'est pas vraie. La logistique ne se réduit pas à l'entreposage, et on trouve des activités de logistique dans des entreprises classées sous d'autres intitulés et d'autres codes, notamment les entreprises de manutention - sans compter évidemment les activités de logistique « pour compte propre » dans les entreprises industrielles ou commerciales.

Les entreprises d'entreposage sont réparties entre les entreprises d'entreposage frigorifique (code 631D) et non frigorifique (code 631E). Le SESP assure l'Enquête Annuelle d'Entreprise des entreprises d'entreposage non frigorifique ; le ministère de l'Agriculture est responsable de l'EAE des entreprises d'entreposage frigorifique.

Cette note concerne les entreprises d'entreposage frigorifique et non frigorifique dont les statistiques sont, pour ces dernières, publiées par le SESP à l'adresse http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/T/eaet/EAET_2004/cd_data/index_secteur.html.

Les chiffres de l'année 2005 ne sont pas encore publiés et ont été communiqués par le SESP.

Résultats généraux en 2005 pour les entreprises d'entreposage frigorifique (en millions d'euros pour les valeurs monétaires)

Nombre d'entreprises	306
Effectif total	5 533
Chiffre d'affaires net (HT)	543,1
Sous-traitance	18,7
VAHT	222,7
EBE ¹	33,4
Résultat net (°)	34,6
Investissement	44,3

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

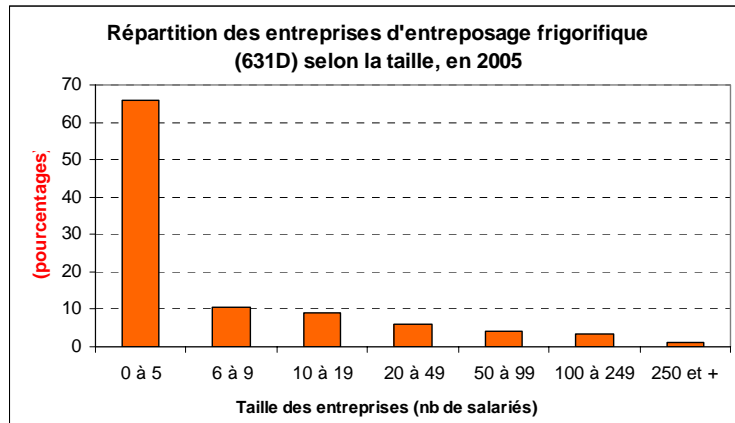
Résultats généraux en 2005 pour les entreprises d'entreposage frigorifique

Nombre d'entreprises	1 227
Effectif total	33 202
Chiffre d'affaires net (HT)	5 041,3
Sous-traitance	501,7
VAHT	1 614,4
EBE ²	378,6
Résultat (°)	101,1
Investissement	320,3

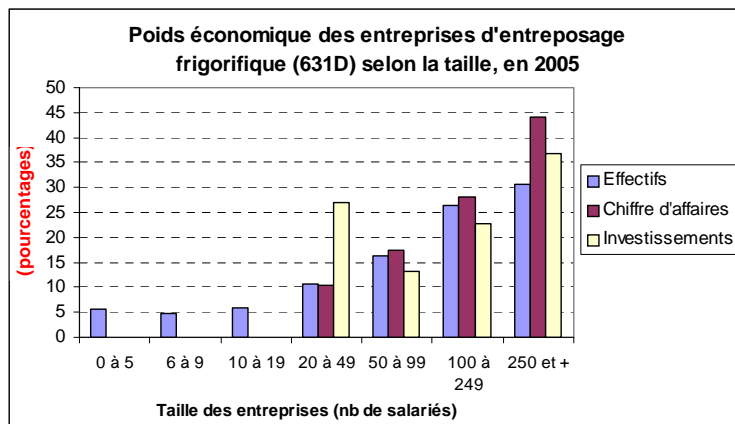
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

(1) Entreprises de taille supérieure égale ou supérieure à 20 salariés. Les entreprises de moins de 20 salariés remplissent un questionnaire simplifié dans lequel de nombreuses informations ne sont pas demandées. Ainsi on ne dispose ni de l'EBE, ni du résultat net pour ces entreprises. De même, ne sont pas connus le chiffre d'affaires, le montant des investissements et le montant de la sous-traitance confiée. D'où les lacunes dans les graphiques détaillés ci-dessous. Dans le second graphique, la répartition du chiffre d'affaires et des investissements en fonction de la taille des entreprises est calculée sur le total des entreprises de taille égale ou supérieure à 20 salariés.

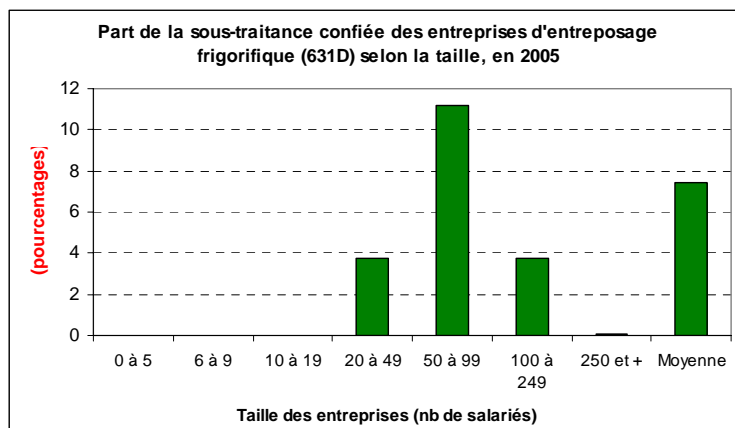
(2) Entreprises de taille supérieure à 5 salariés.



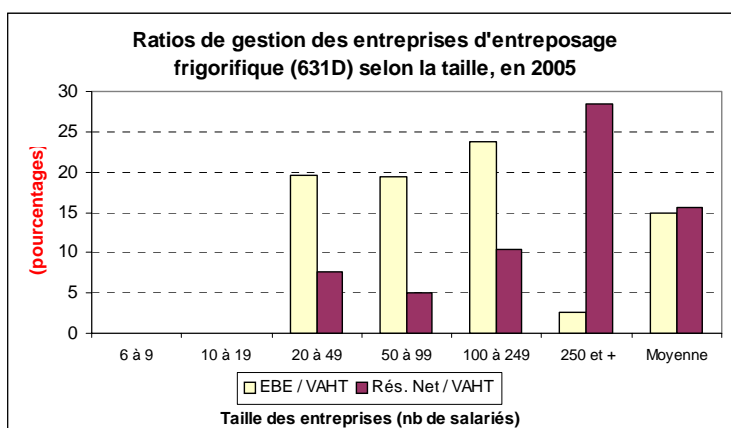
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



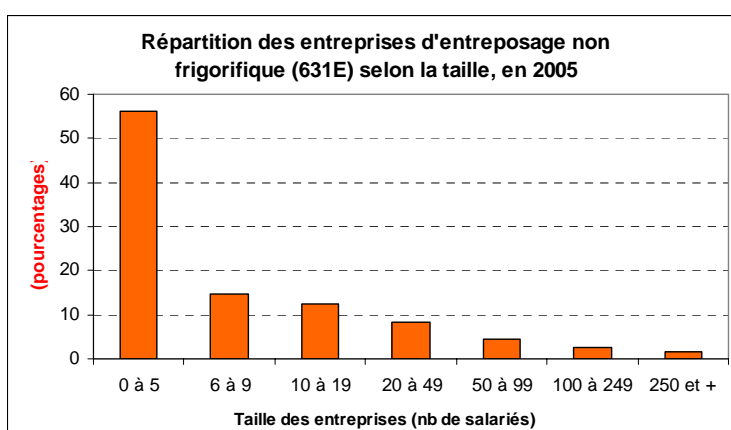
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



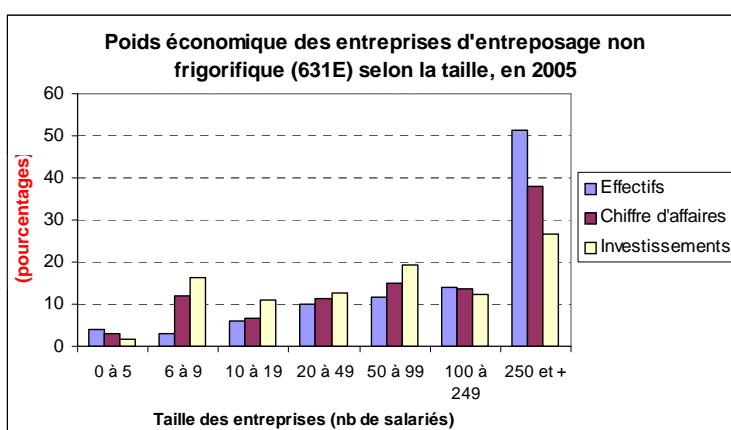
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



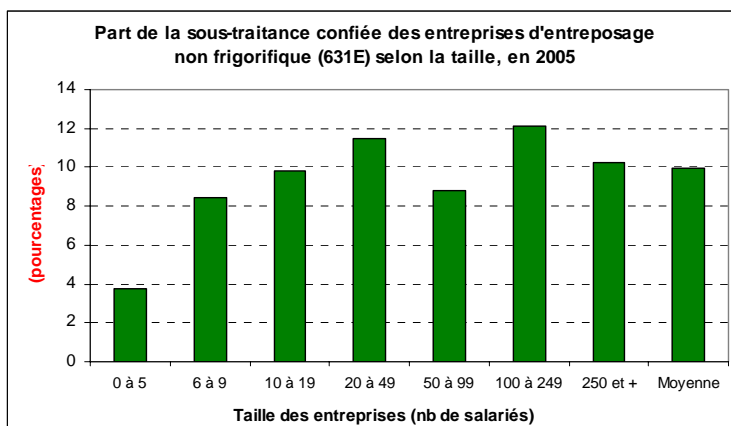
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



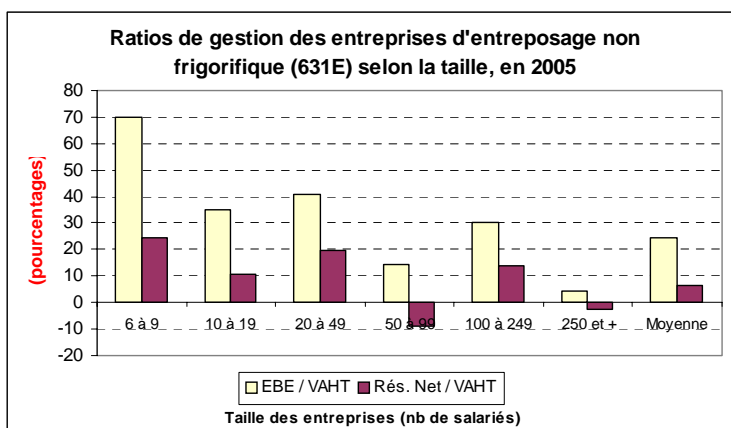
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Annexe 7 - Les entreprises d'organisation de transport de fret (code 634)

Les entreprises classées dans cette catégorie comprennent :

*« - l'ensemble des activités de services visant à prendre en charge l'organisation du transport de fret pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- les activités logistiques spécialisées qu'implique cette organisation, telles que le conditionnement, l'emballage, le stockage, l'étiquetage, la collecte, le groupage, les formalités en douane, les contrôles sanitaires ou phytosanitaires éventuels, les formalités d'assurance, fiscales, bancaires, les visas consulaires, la mise en oeuvre de moyens de transport adaptés, terrestres, maritimes ou aériens, etc. »*

Elles sont ventilées en trois sous catégories :

- 634A Messagerie, fret express : la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de 3 tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire ; le fret express de marchandises ;
- 634B Affrètement : l'affrètement terrestre, maritime et aérien (ou une combinaison de ces moyens) qui consiste à confier des envois sans groupage préalable à des transporteurs publics ;
- 634C Organisation des transports internationaux : l'organisation logistique des transports de marchandises en provenance ou à destination du territoire national, ou international, par tous les modes de transports appropriés ; le transit terrestre, maritime ou aérien ; les activités de commissionnaire en douane.

Ces différentes sous catégories sont plus ou moins proches du transport routier de marchandises. La plus proche est celle de la messagerie puisque les messagers font appel quasi exclusivement au transport routier, au point que le SESP regroupe parfois les entreprises 602L, 602M, 602P et 634A dans une rubrique qu'il appelle « Transport routier élargi ».

Mais l'affrètement est également proche du transport routier puisque, en national³, c'est également au mode routier qu'ils font le plus largement appel.

Ces entreprises dont le rôle consiste à organiser le transport, mais non à l'assurer lui-même (en principe ; mais elles sont souvent aussi, pour une partie minoritaire de leur activité, transporteurs) ont des caractéristiques générales très sensiblement différentes des entreprises de TRM.

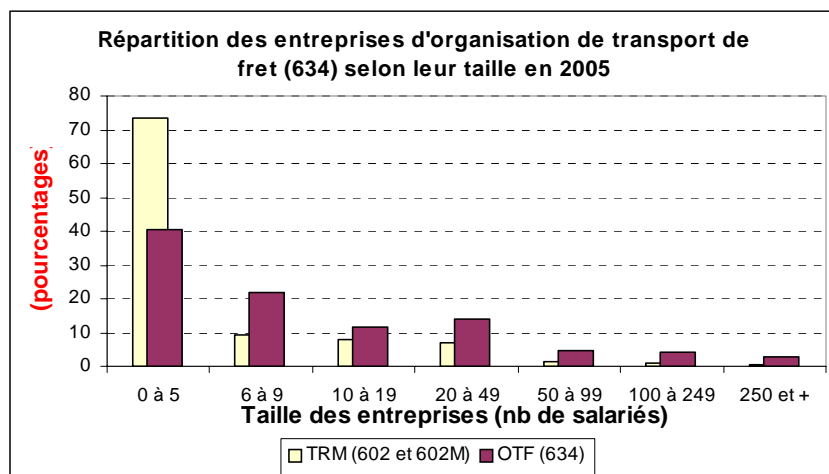
Les statistiques publiées par le SESP résultent de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE), statistiques accessibles à l'adresse :

http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/T/eaet/EAET_2004/cd_data/index_secteur.html

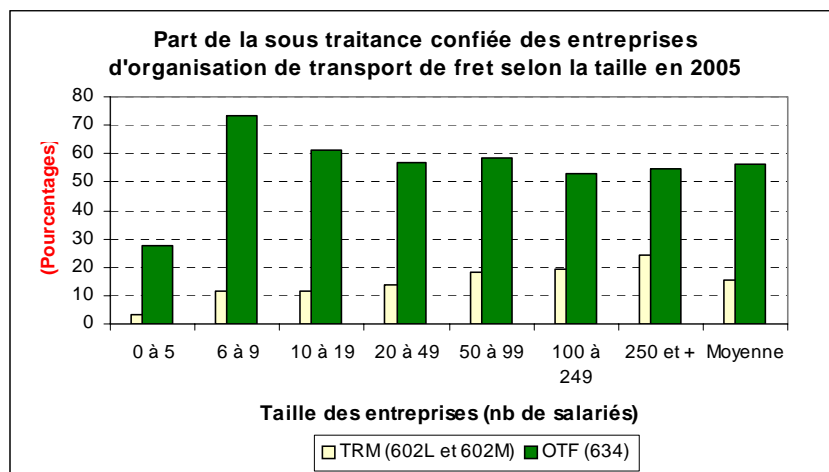
pour l'année 2005, les chiffres non encore publiés ont été communiqués par le SESP.

(3) Les entreprises qui font de l'affrètement international relèvent du code 634C.

1) Les entreprises d'organisation de transport de fret (634), comparées aux entreprises de TRM (602L et 602M)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



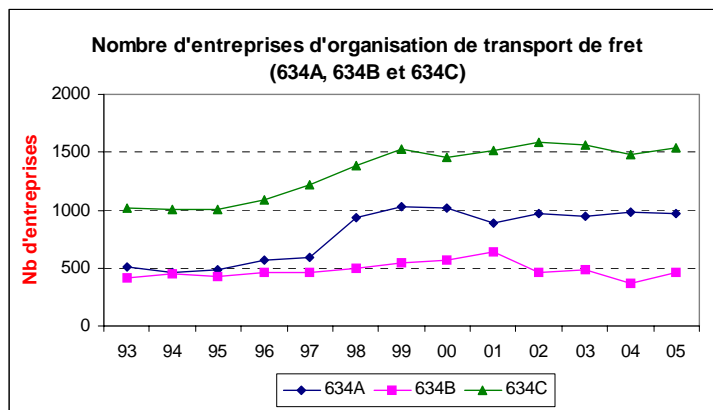
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

2) Les entreprises d'organisation de transport de fret (ensemble des codes 634) selon l'EAE 2005

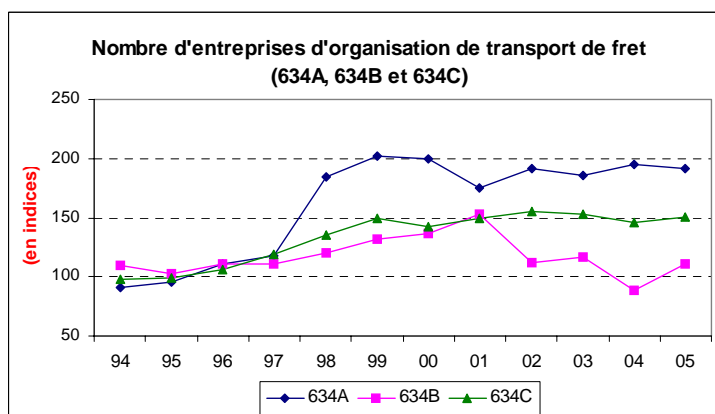
	634A	634B	634C	Ensemble
Nombre d'entreprises	973	460	1 536	2 969
Effectifs employés	74 132	9 178	52 843	136 153
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	11 272,7	3 041,3	14 469,7	28 783,7
Poids des différentes catégories d'entreprises dans le total				
Nombre d'entreprises	32,8	15,5	51,7	100,0
Effectifs employés	54,4	6,7	38,8	100,0
Chiffre d'affaires	39,2	10,6	50,3	100,0
Taille moyenne				
Effectifs employés	76,2	20,0	34,4	45,9
CA par entreprise (en millions d'euros)	11,6	6,6	9,4	9,7
CA par personne employée (en milliers d'euros)	152,1	331,4	273,8	211,4

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

3) Evolution du nombre des entreprises d'organisation de transport de fret (634A, 634B et 634C)

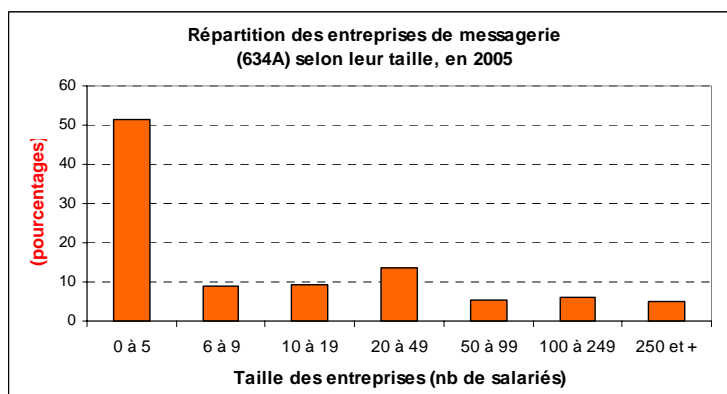


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

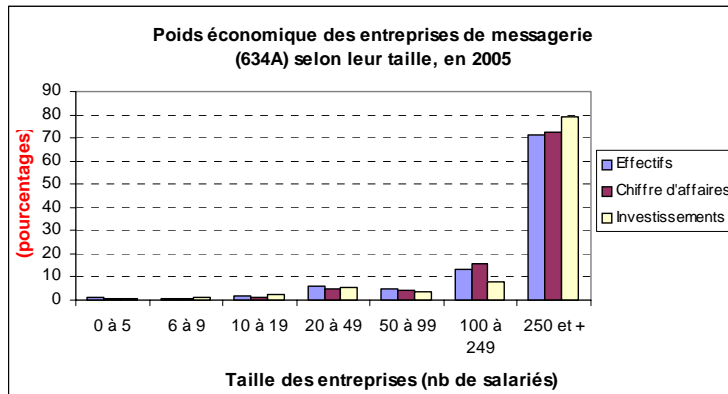


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

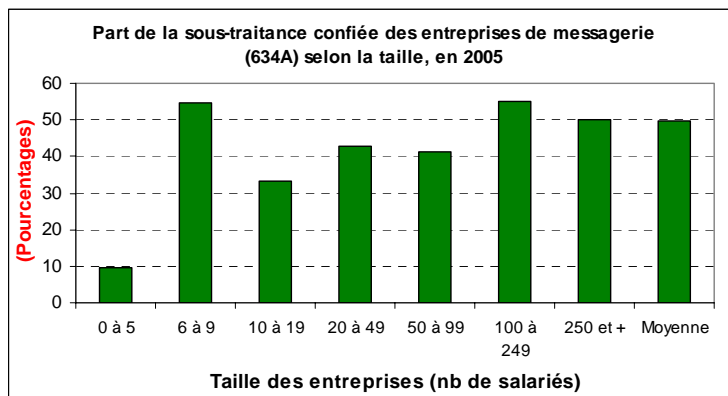
4) Les entreprises de messagerie (634A) en 2005



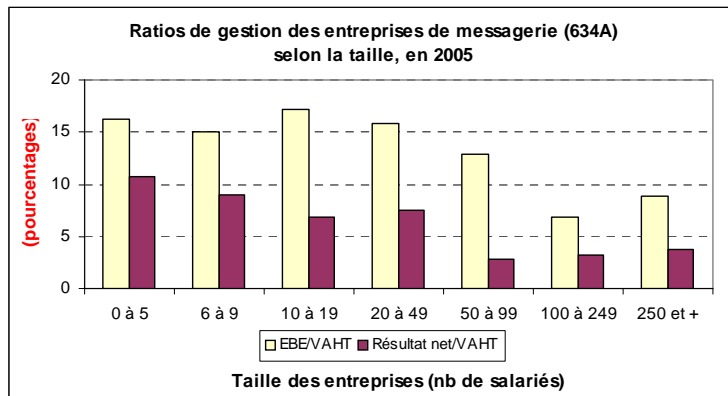
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

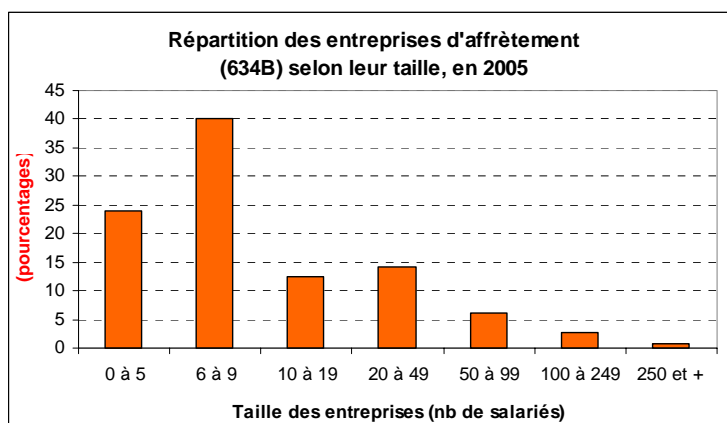


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

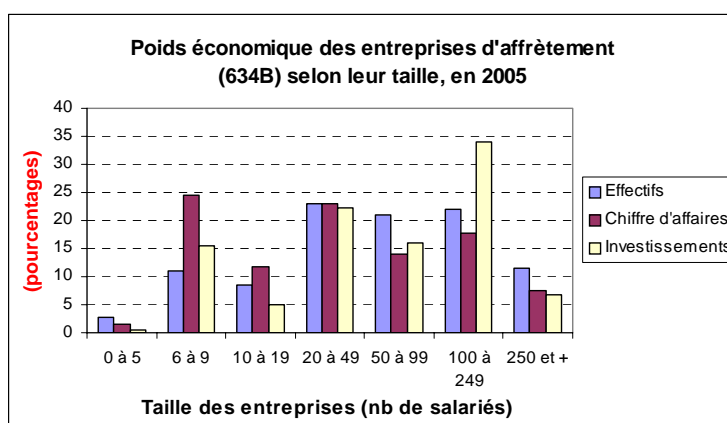


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

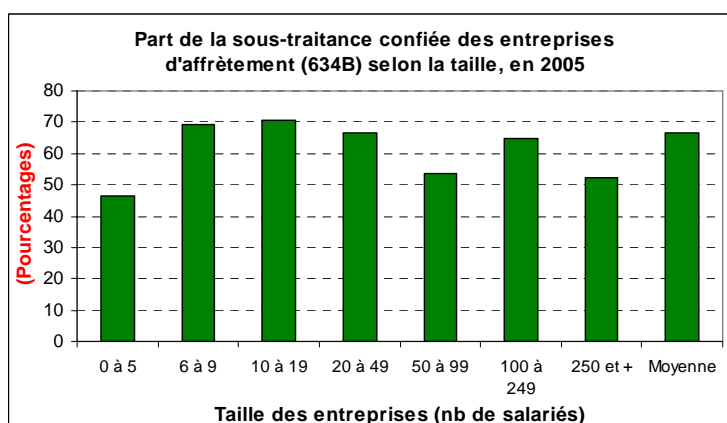
5) Les entreprises d'affrètement (634B) en 2005



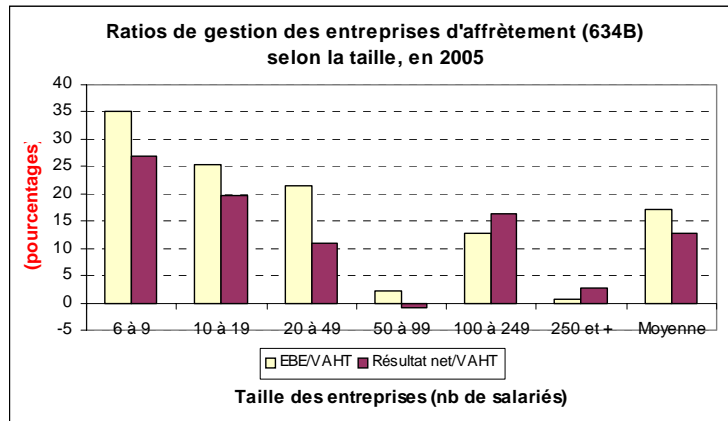
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

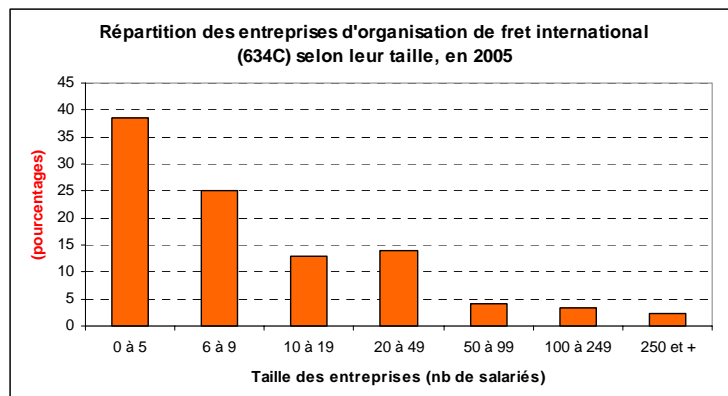


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

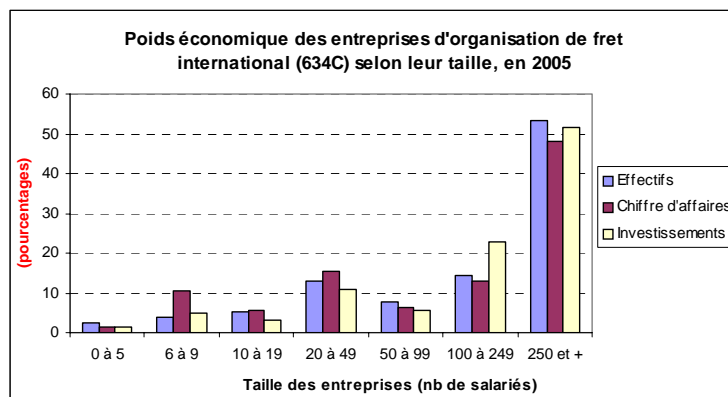


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

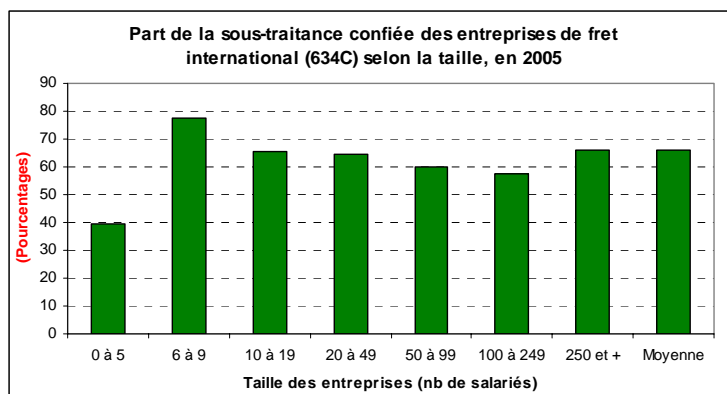
6) Les entreprises d'organisation de fret international (634C) en 2005



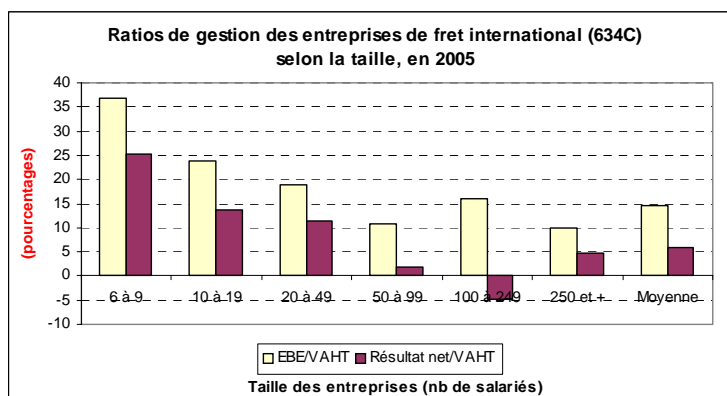
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête Annuelle d'Entreprise