

## Le marché de l'urgent conquis par le transport léger

D'apparition récente, le secteur du transport léger est en passe d'achever la professionnalisation de son activité. Métier difficile, il a engendré des innovations organisationnelles efficaces pour développer sa spécificité : le transport urgent. Arrêt qualitatif et quantitatif sur l'image d'un secteur en voie de rationalisation.

Le transport léger ou transport de marchandises pour compte d'autrui à l'aide de véhicules utilitaires légers s'est d'abord développé dans l'ombre des messagers afin de répondre aux exigences croissantes en matières de flux tendus, de flexibilité, de transport urgent. En l'absence de réglementation spécifique, le secteur a connu une croissance très forte, mais souvent anarchique, à partir des années quatre-vingt. Ne nécessitant qu'une très faible mise de fonds initiale et un simple permis B, le transport léger a longtemps eu mauvaise réputation. Pour mettre un terme aux dérives, le gouvernement a mis en place, depuis août 1999, un dispositif réglementaire destiné à assainir le secteur. Ces entreprises doivent désormais s'inscrire au registre des transporteurs et, pour cela, satisfaire aux conditions d'honorabilité, de capacités professionnelle et financière (915 euros par véhicule). Ce dispositif a été complété par la mise au point du contrat type «sous-traitance» et «location de véhicule avec chauffeur» permettant de clarifier les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants, notamment sur les risques de leur requalification par différentes instances juridiques sous forme de travail dissimulé (voir la rubrique «travail dissimulé» dans les numéros du BTL). Malgré ces nouvelles obligations, le secteur reste mal connu et difficilement identifiable, du fait de la masse des véhicules utilitaires légers (VUL) utilisés en compte propre. Les VUL utilisés dans le transport public ne représentent en effet que 1% du parc total en activité. Le CNR se devait donc de faire le point sur les différentes activités de ce secteur, tant sur un plan qualitatif que quantitatif. Ce sont ces deux points qui seront successivement abordés dans cet article.

### Le transport léger : une activité multiforme

Le domaine d'étude retenu se situe au croisement de deux critères : le type de véhicule et leur utilisation dans le cadre d'une activité professionnelle de transport pour compte d'autrui.

#### Les véhicules utilitaires légers

Les véhicules utilitaires légers (VUL) regroupent tout véhicule moteur, dont le PTAC est inférieur à 3,5 T, utilisé aux fins de transport d'objets utilitaires. Ces objets sont tout aussi bien des marchandises, que des outillages ou des échantillons.

Le parc, très hétérogène, comprend des deux-roues, des breaks, des fourgonnettes, des camionnettes, des camions...<sup>1</sup>

Particularités attachées à ce type de véhicule : son faible encombrement le rend apte aux déplacements urbains, particulièrement dans les zones à forte densité de trafic et de stationnement. La charge utile du véhicule dépend de ses caractéristiques et surtout de son poids. Paradoxalement, plus le véhicule est grand, plus il est lourd et moins sa charge utile est importante. Ainsi, on peut charger 1,2 tonne sur un 16 m<sup>3</sup> ; 1,1 tonne sur un 19 m<sup>3</sup> ; 800 kg sur un 22 m<sup>3</sup> et 300 kg de moins si l'on rajoute un hayon. Le choix d'un véhicule dépend donc d'un arbitrage entre volume et poids. Logiquement, les capacités de transports réduites de ce type de véhicule conduisent à l'utiliser pour des trajets fréquents de courte distance et des objets en petit nombre. D'où l'appellation de «transport léger» par opposition aux transports lourds réalisés avec des véhicules dont le tonnage augmente avec la distance (camions, trains, navires) et des flux massifs. L'utilisation croissante de VUL répond à la diversification et la parcellisation des flux de transport et des envois.

<sup>1</sup> Le nombre de deux-roues mobilisés dans le transport léger demeure inconnu à l'heure actuelle. Il n'était couvert par aucune des enquêtes réalisées par le SES sur le transport

routier de marchandises. L'enquête quinquennale en cours sur les véhicules de moins de 5 T de poids total ne corrigera pas cette lacune.

### **L'utilisation des VUL**

Selon la dernière enquête du SES sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers en 1996, il ressort que les particuliers utilisent 38% du parc des VUL. Les professionnels (62% des utilisateurs) s'en servent principalement dans les secteurs suivants :

- \* la construction (24% du parc utilisé) ;
- \* le commerce (20% du parc utilisé) ;
- \* les services aux entreprises y compris les postes et télécommunications (11% du parc utilisé) ;
- \* l'agriculture, la sylviculture et la pêche (11% du parc utilisé) ;
- \* l'administration (6% du parc utilisé).

Dans le secteur des transports (4% du parc), seuls 18% des VUL étaient utilisés pour compte d'autrui.

Parmi les utilisateurs professionnels, 30% des véhicules sont utilisés par des entreprises individuelles, 54% par des sociétés, le solde revenant aux administrations et associations. On relève que la proportion importante d'artisans dans les utilisateurs de VUL est encore plus nette dans l'agriculture (55% du parc de VUL dans ce secteur), l'industrie agricole (48%), les services aux particuliers (43%) et la construction (40%). On retrouvera cette proportion dans le transport pour compte d'autrui. L'utilisation des VUL semble donc corrélée avec la taille de l'entreprise utilisatrice.

En moyenne, ces véhicules parcourent 16 200 km par an, les entreprises réalisant un kilométrage annuel moyen (22 600 km) deux fois plus important que les particuliers (11 000 km). Relevons que les entreprises individuelles (artisans) se situent entre ces deux extrêmes, avec 17 200 km par an. Ce faible kilométrage, comparativement au transport pour compte d'autrui, s'explique par des trajets principalement à caractère local (85% des trajets).

Parmi les motifs évoqués pour l'utilisation de VUL figure en première place le transport d'outils (70% des interrogés). Le ramassage en compte propre ne vient qu'en deuxième position, avec 42% de réponses. Le transport pour compte d'autrui n'intervient qu'en dernière position, avec 7% des réponses, sauf évidemment dans le secteur du transport où ce motif apparaît dans 56% des cas. Le transport pour compte d'autrui apparaît donc comme une utilisation très marginale de l'immense masse des véhicules utilitaires légers.

### **L'utilisation pour compte d'autrui de VUL**

Du fait des capacités des véhicules (moins de 3,5 tonnes de PTAC), le secteur du transport léger ne concerne que les activités de transport dont le chargement n'excède pas en général une tonne et demie.

Le transport léger recouvre deux activités :

- \* une activité de transport spécifiquement réglementée depuis août 1999 avec des véhicules de quatre roues ;
- \* une activité de transport avec des véhicules à deux roues qui n'a pas de réglementation spécifique (essentiellement les coursiers). Ces entreprises disposent également d'un parc de quatre roues.

On peut ainsi distinguer plusieurs types de métier dans le transport léger.

#### **\* *Le transport léger affecté aux opérations terminales pour la messagerie traditionnelle et express***

Le transport léger intervient dans les opérations terminales pour la messagerie express.

Selon Dupeyron, responsable de l'enquête messagerie au SES, *la messagerie est une modalité du transport de marchandises qui traite, par des moyens essentiellement routiers, les envois de moins de trois tonnes constitués de colis par un enlèvement, un groupage/dégroupage et une distribution. Son système d'exploitation repose sur des*

*plates-formes régionales de groupage/dégroupage rayonnant en étoile et sur des lignes qui les relient entre elles, permettant une couverture du territoire national dans un délai compris entre 24 heures et 48 heures» (CCTN [2001]).*

Deux «produits» de la messagerie concernent principalement les entreprises de transport léger : la messagerie express et la messagerie monocolis.

\* La messagerie express : elle procède à l'enlèvement du ou des colis avant 18 heures pour le(s) livrer le lendemain avant 10 heures ou 12 heures. Dans cette activité, les délais de livraisons sont garantis ; les outils informatiques assurent le suivi des livraisons et la remontée d'informations. Au premier trimestre 2001, le poids moyen était de 30 kilogrammes et le prix moyen de l'ordre de 0,91 euro par kilogramme.

\* La messagerie monocolis (ou petit colis) : elle concerne l'envoi de colis unique, d'un poids maximum de trente kilogrammes et de dimensions calibrées. Ce segment assure les mêmes prestations que dans la messagerie express. Le poids moyen varie entre 2,8 et 6,8 kg selon les réseaux et le prix moyen par colis de 3,05 euros ou 3,81 euros.

Ces deux produits utilisent les entreprises de transport léger de la même manière, pour réaliser les opérations terminales de ramasse et de distribution.

La messagerie express et monocolis est marquée par un fort dualisme, pour reprendre l'expression de

P. Salini. D'un côté, on trouve les gros expressistes ou les intégrateurs, qui ne font pas à proprement parler du transport léger mais l'utilise en lui confiant les prestations de transport en sous-traitance. Ces entreprises sont de ce fait plus proches du commissionnaire de transport que du transporteur proprement dit. De l'autre côté, on trouve une pléthore de petites et moyennes entreprises qui réalisent les opérations terminales de ramasse et de distribution. Ces entreprises sous-traitantes ont en effet l'avantage de bien connaître la région où elles sont implantées et sont donc à même d'offrir une desserte efficace et de qualité dans le cadre d'une activité régionale. La sous-traitance constitue la solution organisationnelle privilégiée par les messagers, que ce soit à l'étranger (comme en témoigne la récente étude du Belge STV) ou en France, où les grands donneurs d'ordre comme Exapaq ou Jet Services ont environ 400 à 500 sous-traitants. Cette solution n'est pas sans risque sur le plan juridique, compte tenu de la frontière floue existant entre la sous-traitance et le salariat déguisé.

Dans cette configuration organisationnelle, les tournées de ramasse et de distribution des colis et l'ensemble de la logistique (scanne des colis, suivi informatique du colis, etc.) - sont organisées par les messagers/donneurs d'ordre, mais réalisées par les sous-traitants. L'organisation en étoile du réseau permet une massification des flux et offre au sous-traitant une activité relativement régulière. Comme le mentionne C. Marault, PDG de TCM EXPRESS (89), entreprise travaillant en sous-traitance pour Jet Service, la région d'Auxerre représente un marché d'environ 1 500 points de livraison par jour. La régularité des activités de ramasse/distribution et le caractère hybride du système tarifaire pratiqué par TCM EXPRESS (forfait + point de livraison) lui permettent de développer son activité avec compétence et professionnalisme dans une perspective de croissance.

Les tournées représentent en moyenne 75 points de livraison par jour sur une semaine de cinq jours par véhicule exploité. Chaque matin, le chauffeur-livreur arrive à 6 heures au dépôt de Jet Service pour charger les colis. Il scanne (ou «bipe») les colis à l'aide d'une «scannette-GSM» puis édite la feuille de livraison et part en tournée (entre 7h et 7h30) en suivant l'ordre des colis (qui eux-mêmes ont été triés de façon à correspondre à cet ordre). Les chauffeurs sont équipés de badges «JET SERVICES» grâce auxquels ils se font reconnaître auprès des points de livraison. De même, les véhicules sont mis aux couleurs par les soins de Jet Service, afin de faciliter leur identification. La tournée matinale s'achève en général au dépôt avant midi. L'après-midi, les chauffeurs entament la tournée dite de «ramasse» afin d'enlever les colis et les apporter au dépôt de Jet Service. Du fait de l'organisation des tournées et de l'organisation spécifique à TCM EXPRESS, un véhicule roule entre 125 000 et 150 000 km par an.

Une des spécificités de l'express est sa capacité à assurer la traçabilité des envois, contrairement à la messagerie traditionnelle. Certaines entreprises sont même prêtes à fractionner leurs envois en plusieurs petits colis de moins de 30 kg (le seuil entre le petit colis et le colis) plutôt que de les envoyer groupés sur une palette. Ce faisant, elles sont sûres que le produit parviendra à destination, en ayant la possibilité de suivre en temps légèrement différé le trajet du colis. Les chauffeurs sont en effet tous équipés de «scannettes-GSM» qui émettent deux fois au cours d'une tournée : la première fois à 9 h, une fois les colis les plus importants livrés ; la seconde fois à 12 h, au dépôt, après la tournée.

Pour C. Marault, «la sous-traitance est un partenariat» mutuellement fructueux. Plus que de «sous-traitance», il convient en effet de parler de «co-traitance». *«Si le service est de qualité, ils sont moins regardants sur les prix. De plus, ils savent qu'en cas de pépin, ils peuvent compter sur lui»* argumente-t-il. Intensité, rapidité, mémoire des tournées, capacité d'écoute des clients, sont l'ensemble des qualités requises aux chauffeurs-livreurs dans l'express, souligne C. Marault afin de corriger la mauvaise image dont souffre le secteur.

Cet entrepreneur du transport léger dénonce en effet les tarifs de certains artisans transporteurs qui, soutient-il, ne peuvent être pratiqués sans enfreindre la législation sociale et routière. Pour renforcer son propos, C. Marault cite le cas d'un louageur facturant à 0,30 euro du kilomètre parcouru, alors que lui ne peut pas descendre en dessous de 0,61 euro du kilomètre parcouru (aller-retour). Cet artisan peut en effet, en l'absence d'une contrainte sur les temps de conduite analogue au règlement 3820, travailler plus de 12 heures par jour, six jours sur sept, et parcourir jusqu'à 250 000 km par an...

#### \* **La course à la demande**

Il est rare qu'une entreprise de transport léger n'exerce qu'une seule activité. Dès qu'elle commence à croître, elle cherche à diversifier son activité, à offrir des prestations à plus forte valeur ajoutée. En général, elle propose donc également une activité de course à la demande, soit à titre principal, soit à titre secondaire, comme c'est le cas de TCM EXPRESS.

Cette activité consiste à répondre à toute demande d'envoi urgent de colis de moins de 300 kg. La caractéristique première de cette activité est l'urgence. Contrairement à l'express, la course à la demande ne dépend pas exclusivement de grands donneurs d'ordre messagers. La clientèle est potentiellement plus diversifiée, l'activité du secteur moins organisée. S'il existe des réseaux, comme ALLO COLIS, TAXICOLIS, COLITEL, TCS, ou plus récemment l'URGENT, les moyens sont nettement moins importants que ceux mobilisés dans l'express. Les procédures mises en place dans ces réseaux n'obéissent pas à une logique de massification des flux ; elles ont avant tout pour objectif de diminuer les retours à vide qui constituent l'écrasante majorité des cas («95%» avance R. Bisson, dirigeant de SEP SERVICES et animateur du réseau Cargo Sprint) dans ce segment d'activité. C'est dans cette optique qu'ont été développées des bourses de véhicules par ces réseaux.

Le principe développé dans la bourse de Cargo Sprint est de proposer «en ligne» des véhicules disponibles pour réaliser des courses sur des trajets précis. Le chargeur peut ainsi repérer d'éventuels véhicules sur le départ. S'il est intéressé, il s'inscrit sur le trajet donné. Cargo Sprint contacte alors le client en lui proposant le tarif. Si le client est d'accord, Cargo Sprint contacte le transporteur qui se chargera d'effectuer la prestation. La prestation est facturée à Cargo Sprint qui la reverse ensuite au transporteur préalablement référencé. Cargo Sprint joue donc le rôle d'interface entre la demande et l'offre. A terme, la validation téléphonique devrait être supprimée au profit de la transaction sécurisée par Internet afin de faciliter la transaction.

La course à la demande n'est pas une activité exclusivement régionale. Elle implique de réaliser des courses nationales, voire internationales avec des véhicules utilitaires légers. Là, le temps n'a parfois pas de prix. Chaque entreprise de ce secteur a transporté, au moins une fois dans son histoire, une pièce de rechange dont l'absence bloquait toute

une chaîne de production. La production à flux tendu et l'absence de stocks engendre des risques de ruptures de chaîne qui sont le fait de la course à la demande. Les coûts engendrés par la suspension de l'activité justifient de mobiliser un véhicule pour acheminer la pièce de rechange, parfois sur de très grandes distances, quel qu'en soit le prix. J.-Cl. Letheule, dirigeant de LCI, évoque, non sans nostalgie, le jour où il a dû transporter d'une traite, de Milan jusqu'à Paris, la pièce de rechange de la foreuse utilisée pour percer le tunnel de Bercy dans le cadre du projet Météore. Les horaires de travail sont de ce fait très souples, les colis transportés très variés, avec une clientèle très large. Le caractère ponctuel et universel des prestations fait dire à J.-C. Letheule qu'il réalise du «taxi de marchandises».

Les activités sont extrêmement variées. SEP SERVICES fait de la messagerie express et transporte des produits biomédicaux et sanguins ainsi que des matières dangereuses, sans parler de ses tournées bancaires. TCM EXPRESS gère les colis qui sortent des normes «monocolis» de JET SERVICES. LCI transporte des pièces d'avions pour la Suisse.

Comme dans la course urbaine, qui se caractérise par l'utilisation de deux-roues en espace urbain, le dispatcheur joue un rôle crucial dans l'activité. Dans le bureau de réception de SEP SERVICE, la dispatcheuse reçoit les appels des clients et répond à leur demande. En 2001, raconte R. Bisson, il arrivait parfois 4 coups de fil en même temps, ce qui nécessitait la présence d'une deuxième personne en renfort, pouvant réceptionner le trop-plein d'appel. La dispatcheuse note les informations pertinentes, se charge de trouver et de contacter un chauffeur disponible à proximité du lieu d'enlèvement, informe le client de l'heure de passage et indique alors au chauffeur le lieu précis d'enlèvement de la marchandise et sa destination. Elle retranscrit ensuite ces informations dans l'ordinateur afin d'optimiser le suivi et la gestion du parc. L'opération ne dure pas plus de quelques minutes. Une fois la marchandise livrée, le chauffeur contacte la dispatcheuse pour l'informer de l'heure de la livraison et de sa disponibilité.

Malgré ce professionnalisme, la course à la demande n'est plus une activité très rentable. *«L'âge d'or des années quatre-vingt-dix est révolu, soupire R. Bisson. Désormais, si une entreprise s'en tient à la seule activité de tractionnaire, poursuit-il, elle ne s'en sort plus. Il est impératif de développer des prestations annexes à forte valeur ajoutée»*. En parcourant 90 000 km par an, un couple chauffeur/véhicule n'est rentable que s'il réalise un chiffre d'affaires minimum de 7 000 euros par mois, explique J.-Cl. Letheule. C'est ainsi que R. Bisson réalise l'installation, voire la maintenance, du matériel informatique qu'il livre. De même, LCI développe son activité d'entreposage auprès de HEPPNER. La concurrence des «loueurs» est en effet trop forte, surtout depuis l'obligation de s'inscrire au registre des transporteurs et la mise en œuvre des 35 heures. Certaines entreprises sont alors tentées par des gains illégaux de productivité. Par exemple, si le PTAC des véhicules est théoriquement limité à 3,5 T, le gabarit et la puissance des nouveaux véhicules incitent les petits transporteurs à dépasser ces limitations. Ainsi, commente R. Bisson, *«la tentation est grande pour un transporteur léger de charger son 22 m<sup>3</sup> avec 6-7 palettes d'un poids total de 2 tonnes ou 2,5 tonnes. Si l'on avise qu'une camionnette peut désormais faire un 160 sur l'autoroute sans problème, un 22 m<sup>3</sup> chargé au-delà de sa limite peut faire beaucoup de dégâts en cas d'accident»*.

En raison de cette concurrence, les prix pratiqués dans cette activité sont souvent très bas, voire «abusivement bas». Nombreux sont ceux qui font faillite du fait d'une profonde méconnaissance de leurs coûts. Leur histoire est désormais banale : une personne ne connaissant pas le métier décide d'exercer cette activité pour éviter le chômage. Il achète son camion en crédit-bail sur 5 ans. En roulant 12 000 kilomètres par mois, «son camion est mort au bout de deux ans». Il lui reste trois ans d'endettement alors que le camion est inutilisable. En s'étant fait payer au prix minimum pour survivre et en travaillant six jours sur sept, il a «mangé son salaire» sur les deux premières années et se retrouve en liquidation judiciaire, avec souvent son pavillon saisi pour rembourser sa dette. Si, pour parfaire ce cas typique, il «ne roule pas au jaune», il est en mesure de facturer 0,23 euro du km les deux premières années ... Ces «mercenaires», pour reprendre l'expression de J.-L. Bourdil, exercent une très forte pression concurrentielle

sur les entreprises qui tentent de se structurer. Sur ce terrain, le secteur rencontre les mêmes problèmes que dans la messagerie express.

\* **La tournée urbaine**

Une des activités relativement rentable consiste à assurer des tournées urbaines avec des valeurs ou des objets. C'est le cas des navettes de banques, d'assurances, etc. Il s'agit la plupart du temps de navette qui s'effectuent de nuit, pour être tranquille en matière de circulation. La ramasse se fait dans la journée avec une livraison la nuit dans un sas, sans personne pour signer un récépissé.

\* **La livraison complète du dernier kilomètre**

Le transport du «dernier kilomètre» constitue, là encore, une activité distincte des précédentes du fait que la livraison s'effectue auprès de particuliers. Elle implique de ce fait d'autres savoir-faire, d'autres modes d'organisation.

STAR'S SERVICE, spécialisée dans la livraison de produits alimentaires à domicile, est une des rares grosses entreprises exploitant quasi-exclusivement des véhicules utilitaires légers. Avec 23 M euros de chiffre d'affaires, 1 000 employés et 700 véhicules, STAR'S SERVICE domine incontestablement le marché de la livraison complète du dernier kilomètre. Elle a pour clientèle la grande distribution, puisque pratiquement toutes les grandes enseignes, comme Auchan, Carrefour, Monoprix ou Casino, ont confié cette activité à STAR'S SERVICE. La plupart (90%) de ses véhicules sont mis aux couleurs de l'enseigne, les 10% restant étant affectés aux pics de livraisons. L'entreprise est répartie dans six agences en France et une au Portugal (à Lisbonne) et travaille sur 195 sites. Elle réalise 1,5 million de livraisons par an.

L'activité de la livraison à domicile de produits alimentaires, au départ des magasins, implique de gérer plusieurs contraintes :

- \* multi températures ;
- \* multi packaging ;
- \* multi sites ;
- \* créneaux horaires de livraison en H + 2 ou H + 3 après la prise de commande ;
- \* poids moyen d'une livraison : 45 kg ;
- \* zones à forte densité de circulation et d'accès difficile.

Les moyens logistiques et informatiques utilisés sont donc importants. Les véhicules sont équipés de systèmes de tracking/tracing (GPS + GSM + scannette). L'informatique permet d'assurer une traçabilité forte des marchandises. Elle permet également d'établir des calculs de disponibilités, tenant compte des contraintes de logis. Là encore, les dispatcheurs jouent un rôle crucial dans la gestion des demandes et des offres. Les moyens déployés sont ici plus importants, puisque l'importance de la flotte et des sites implique l'utilisation de logiciels d'optimisation des flux, des vidéoprojecteurs permettant aux dispatcheurs de suivre les déplacements, l'état des demandes et des véhicules disponibles, les contraintes horaires, etc.

Rien d'étonnant à ce que STAR'S SERVICE soit marqué par une logique capitaliste forte, avec des soutiens financiers, une problématique très éloignée de l'immense majorité des entreprises de transport léger.

De taille plus modeste, mais toujours nettement supérieure à la moyenne (14 salariés, 10 véhicules), TCM EXPRESS s'est spécialisé dans le créneau de la livraison aux particuliers de marchandises volumineuses (60% de son chiffre d'affaires) pour le compte d'entreprises de vente par correspondance, les «VPC-istes» comme La Redoute, la Camif, etc... Cette activité nécessite souvent l'emploi d'un double équipage pour effectuer la manutention des objets encombrants. Elle implique également des livraisons sur rendez-vous, donc des contacts téléphoniques et directs avec les particuliers. Les savoir-faire mobilisés sont donc différents de ceux exigés pour la course ou la livraison express de colis. Deux et bientôt trois personnes sont mobilisées pour la gestion des quais au dépôt et l'accueil téléphonique. Ces contraintes organisationnelles pèsent sur les coûts

supportés par l'entreprise et le conduisent à pratiquer une tarification spécifique. De plus, les services annexes (mise en service des appareils, leur réparation, l'enlèvement des encombrants, etc.) font l'objet de facturation spécifique.

La livraison du dernier kilomètre est donc une activité à forte valeur ajoutée qui permet à TCM EXPRESS, tout comme à STAR'S SERVICE, d'avoir une base solide pour leur croissance à venir.

### **Le transport léger dans l'Enquête Annuelle d'Entreprises 2000**

On le voit le transport léger recouvre des situations et des activités très diverses. Sur le plan statistique, elles sont difficiles à identifier. Au sens large, les entreprises dont l'activité principale est le transport routier de marchandises à l'aide, pour partie, de véhicules utilitaires légers sont recensées sous divers codes NAF : le transport routier de marchandises proprement dit (602L ou transport de proximité, 602 M ou transport interurbain, 602 N ou déménagement, 602 P ou location de véhicules avec chauffeurs), l'organisation de transport de fret (634), les autres activités de courrier (641C), les transports de fonds (746Z), le routage (748G). C'est le champ qui a été retenu par le rapport Defoug-Pfalzgraf. Nous retiendrons ici un champ plus restreint (et plus habituel) comme l'ont fait Rageau et Laguzet dans leur étude sur le transport léger : 602LMNP+634A (messagerie express) correspondant au transport de marchandises pour compte d'autrui augmenté de la messagerie.

A la demande du CNR, une exploitation spécifique de l'Enquête Annuelle d'Entreprise 2000 a été réalisée par le SES afin de mesurer l'importance du transport léger<sup>2</sup>. Elle a permis d'identifier les entreprises qui satisfaisaient deux critères :

- \* avoir un chiffre d'affaires significativement concentré (90%) dans le sous-secteur considéré ;
- \* avoir un parc composé à plus de 70% de véhicules utilitaires légers.

Ce double critère permet d'identifier les entreprises réalisant principalement du transport léger. En fait, nous verrons qu'elles font plus que satisfaire ces deux critères, tant leurs activités sont exclusivement concentrées sur le seul transport léger.

<sup>2</sup> Qu'il nous soit permis de les remercier ici encore pour cette collaboration.

### **Le nombre d'entreprises**

En 2000, le SES estimait à 19 200 le nombre d'entreprises de transport léger (soit en augmentation de 9% par rapport à 1999). La grande majorité (71%) de ces entreprises exercent leur activité dans le transport de proximité. Mais, de façon surprenante, on en trouve un nombre non négligeable dans d'autres secteurs d'activités, comme dans l'interurbain (19% des entreprises de transport léger).

Le nombre d'entreprises du transport léger a progressé, selon l'EAE, de plus de 50% entre 1995 et 2000, avec un rythme de + 8,5% par an. Sur la même période, le nombre de VUL utilisés par ces entreprises progressait de 120%, soit un rythme de croissance annuelle moyenne de 17%.

Les statistiques de la DRE permettent d'avoir une idée de l'importance des entreprises encore non inscrites au registre des transporteurs. En Ile-de-France, première région d'implantation d'entreprises de transport léger, la DRE Ile-de-France a dû faire face à une explosion des dossiers de candidature. 3 590 licences de transport furent délivrées en 2000, 1 660 en 2001, soit 5 250 licences en deux ans... Et encore, renchérit Mme Sutour Cassagne, de la DRE Ile-de-France, «*certaines entreprises choisissent délibérément de ne pas s'inscrire au registre, afin d'éviter -entre autres - la contrainte de la capacité financière (pourtant peu élevée) de 915 euros par véhicule*». La DRE s'attendait en effet à inscrire au registre des transporteurs, pour la seule Ile-de-France, environ 7 000 entreprises qui étaient déjà inscrites au RCS. On peut donc en déduire qu'à ce jour, un quart de ces entreprises ne se sont pas inscrites au registre des transporteurs. La phase de régularisation devait pourtant s'achever en septembre 2000. Une partie non négligeable des entreprises du secteur exerce donc illégalement la profession de transporteur, même si cette fraction tend à diminuer. Cette situation s'explique par le fait

que rien ne distingue un VUL utilisé pour compte d'autrui surtout en l'absence de logo sur le véhicule dans la masse des VUL utilisés en compte propre.

L'effectif dans le transport léger en 2000	TRM Régional	TRM Interurbain	Déménagement	Location	Messagerie, fret express	Total
nombre d'entreprises	13 640	3 714	417	952	512	19 235
effectif total	30 976	10 340	1 725	2 021	10 926	55 988
effectif non salarié*	37%	26%	13%	39%	3%	28%
effectif salarié*	63%	74%	87%	61%	97%	72%
dont effectif roulant**	48%	59%	47%	52%	28%	46%

\* en % de l'effectif total

\*\* en % de l'effectif salarié

Poids du transport léger dans les sous-secteurs	Total entreprises	Entreprises de 0 à 5 salariés	Entreprises de 6 salariés et plus	Effectif total	Effectif non salarié	Effectif salarié
proximité	59,8%	66,3%	19,8%	30,7%	65,6%	23,3%
interurbain	24,3%	33,3%	6,0%	5,4%	31,5%	4,2%
déménagement	28,0%	44,8%	6,2%	11,9%	33,4%	10,8%
location	49,1%	62,6%	7,6%	9,1%	64,0%	5,9%
messagerie	50,4%	78,1%	21,4%	13,6%	77,0%	13,3%
total	45,3%	55,4%	11,3%	13,7%	54,6%	10,6%

## Les caractéristiques des entreprises

Dans le transport léger comme dans le reste du transport de marchandises, l'organisation du secteur reste très duale : une pléthore de très petites entreprises côtoient quelques grandes entreprises pour lesquelles elles travaillent en sous-traitance. En effet, 94% des entreprises de transport léger n'emploient pas plus de 5 salariés. Ce pourcentage est nettement inférieur en messagerie, où seulement 4 entreprises de transport léger sur 5 emploient moins de 6 salariés.

Un grand nombre d'entreprises (plus de 4 entreprises sur 5) de transport léger n'emploient même aucun salarié. Le déménagement fait figure d'exception, puisque seulement une entreprise sur deux n'a pas de salarié. Les artisans transporteurs représentent de ce fait une proportion importante (28%) de l'effectif du secteur.

L'effectif moyen par entreprise est de 2,9 personnes, la messagerie se distinguant là encore du lot avec un effectif moyen par entreprise de 21,3 personnes. On remarquera également que la structure du personnel diffère profondément en messagerie, puisque moins d'une personne sur trois (31%) conduit un véhicule, contrairement aux autres sous-secteurs (85% en moyenne). Dans les entreprises de plus de 6 salariés, l'effectif roulant ne représente plus que 27% de l'effectif total en messagerie.

Par comparaison avec l'ensemble du secteur, les entreprises de transport léger représentent en nombre près de la moitié des entreprises de transport routier de marchandises. Cette importance est particulièrement nette dans le transport de proximité où près de 60% des entreprises, voire deux entreprises individuelles sur trois, font du transport léger.

Malgré cette importance numérique, le transport léger ne concerne que 14% des personnes occupées dans le TRM et un salarié du secteur sur dix. La très petite taille de ces entreprises explique cette faible importance, puisqu'elles représentent 55% des entreprises de moins de 6 salariés et 55% des entreprises individuelles.

## Le parc dans le transport léger

Le parc utilisé par les entreprises de transport léger est presque exclusivement (98,5%) composé de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC (le reste étant des camions de moins de 19 tonnes). Avec un parc total de 44 000 VUL les entreprises disposent en moyenne d'un parc de 2,3 véhicules, avec un maximum de 7,1 véhicules en messagerie. En rapportant l'effectif roulant (salarié et non salarié) au nombre total de véhicules moteurs, on obtient un ratio chauffeur/véhicule moyen très proche de 1 dans tous les sous-secteurs (0,93 en moyenne sur l'ensemble).



Relativement à la masse de VUL utilisés en propre, les VUL utilisés pour compte d'autrui pèsent moins de 1% du total du parc. On dénombrait en effet, au 1er janvier 2001, plus de 4,8 millions de véhicules utilitaires légers (hors deux-roues) de moins de 15 ans<sup>3</sup>. Le parc de VUL utilisé pour compte d'autrui constitue donc bien une goutte d'eau dans l'océan du parc utilisé en compte propre.

En revanche, les entreprises de transport léger utilisent près des deux tiers (62%) du parc de VUL de l'ensemble des entreprises de transport routier de marchandises. Comparé à l'ensemble des véhicules moteurs utilisés dans le TRM pour compte d'autrui, le parc des entreprises de transport léger ne pèse que 15% du parc total. L'exception concerne le transport de proximité, puisque les VUL utilisés dans le transport léger représentent le tiers du parc total de véhicules moteurs de ce sous-secteur.

<sup>3</sup> Au 1<sup>er</sup> janvier 2002, le parc total frôlait la barre des 5 millions de VUL de moins de 15 ans.

Entreprises de transport léger	Régional	Interurbain	Déménagement	Location	Messagerie	Total
CA transport (M€)	1 560	644	114	114	1 541	3 972
dont CA transport hors sous-traitance confiée	90%	89%	83%	90%	48%	73%
Investissements corporels hors apports (M€)	83	26	5	7	21	142
Résultat net/CA (6 salariés et +)	2,9%	1,1%	-0,1%	5,1%	-1,4%	-0,04%

Poids du transport léger dans les sous-secteurs	Carrions jusqu'à 3,5 T de PTAC	Carrions de 3,5 T à 19 T de PTAC	Carrions de plus de 19 T de PTAC	Remorques	Tracteurs routiers	Serri-remorques	Total véhicules moteurs
proximité	78,0%	1,5%	0,2%	1,0%	0,0%	0,0%	32,2%
interurbain	49,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,1%
déménagement	30,6%	1,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	12,8%
location	34,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,4%
messagerie	49,4%	1,4%	0,3%	1,0%	0,2%	0,1%	15,3%
total	62,0%	1,0%	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	15,2%

## Le CA et la rentabilité de l'activité de transport léger

Le chiffre d'affaires transport représente globalement près de 4 milliards d'euros, se répartissant principalement entre deux activités d'importance égale (39% du CA total pour chacune) : le transport de proximité et la messagerie. Si l'on exclut la part sous-traitée, le transport de proximité réalise près de la moitié (48,3%) du chiffre d'affaires du transport léger, loin devant la messagerie. En effet, si le taux de sous-traitance avoisine en général 10%, la messagerie fait là encore figure d'exception en confiant plus de la moitié de son activité en sous-traitance. D'ailleurs, compte tenu du rôle joué par la sous-traitance dans l'organisation de l'activité dans ce sous-secteur, les professionnels emploient plutôt le terme de «cotraitance».

Poids du transport léger dans les sous-secteurs	Chiffre d'affaires net (HT)	Chiffre d'affaires transport	Chiffre d'affaires transport hors sous-traitance	VAHT	Frais de personnel	Investissements corporels (hors apports)	dont matériel de transport et maintenance
proximité	21,1%	21,9%	21,7%	23,7%	19,8%	20,4%	5,9%
interurbain	3,5%	3,6%	3,7%	4,4%	3,8%	3,3%	0,9%
déménagement	10,5%	10,7%	10,1%	9,3%	5,1%	12,3%	3,0%
location	6,4%	6,7%	6,5%	7,7%	5,9%	4,7%	0,4%
messagerie	14,5%	14,7%	14,2%	14,4%	15,3%	10,8%	2,9%
total	10,1%	10,4%	9,9%	11,3%	10,0%	9,0%	2,0%

Si les entreprises de moins de 6 salariés dominent en nombre le secteur du transport léger, elles ne réalisent, en moyenne, que 40% du chiffre d'affaires net total. En messagerie, les entreprises de 6 salariés et plus occupent 98% du marché. Si l'on fait abstraction de la messagerie, en ne retenant que les activités de transport hors sous-traitance, les entreprises de moins de 6 salariés occupent près de 60% du marché.

Les entreprises de transport léger n'exercent, dans leur immense majorité, qu'une seule activité, puisqu'en moyenne 99% du chiffre d'affaires d'un secteur est concentré dans la branche correspondante d'activité. Les entreprises de transport léger ne diversifient donc pas leur activité.

Sur le seul transport de proximité, le chiffre d'affaires a progressé de près de 89% en cinq ans, soit un rythme de croissance annuel moyen de 13,4%, confirmant ainsi les propos de M. Bisson concernant «l'âge d'or» du transport léger.

Malgré cette forte croissance, les résultats financiers sont encore très fragiles dans le transport léger. En messagerie, notamment, le résultat net s'avère négatif pour l'année 2000. L'excédent brut d'exploitation, qui normalement décrit ce qui reste à l'entreprise une fois les salaires versés et les consommations intermédiaires décomptées, est même négatif ! Dans les autres sous-secteurs, le ratio *résultat net/chiffre d'affaires* est assez faible, à l'exception de la location où il dépasse 5%.

Compte tenu de cette faible rentabilité et de la petite taille des entreprises, les investissements sont logiquement faibles (142 M euros, soit moins d'un milliard de francs) et tournent autour de 2 500 euros par personne occupée, avec un maximum en location de véhicule avec chauffeur (3 600 euros par personne occupée) et un minimum en messagerie (1 900 euros).

Comparé à l'ensemble des entreprises de transport routier de marchandises, la taille financière des entreprises de transport léger est grosso modo dix fois moins importante que celle des autres entreprises de transport routier de marchandises.

Le chiffre d'affaires du transport léger ne représente en effet que le dixième du marché du TRM, avec toutefois une part de marché plus importante (21%) dans le transport de proximité. Les mêmes ordres de grandeurs se retrouvent pour la valeur ajoutée (hors taxes), les frais de personnels et le montant des investissements corporels. Le moindre coût des véhicules utilisés expliquent la faible part (2%) que représentent les investissements en matériel de transport et de manutention dans l'ensemble du TRM.

Comparativement aux autres entreprises de transport routier de marchandises, le secteur du transport léger est donc non seulement «léger» par les caractéristiques de son outil de production (type de véhicule, parc, effectif salarié), mais également par son activité et sa dimension financière.

### La structure du compte de résultat

L'examen de la structure des charges pesant sur les entreprises de transport léger fournit des éléments d'explication de la faible rentabilité des entreprises de transport léger.

L'Enquête Annuelle d'Entreprise permet en effet d'établir une structure approximative des charges pesant sur les entreprises de 6 salariés et plus dans ce secteur.

Après retraitement des données établies par le SES et une fois déduites les charges sans liens directs avec l'activité de transport exécutée en propre par l'entreprise («achats de marchandises et matières premières», «frais de sous-traitance transport»), nous avons obtenu la structure suivante :

#### Décomposition des charges du compte de résultat (en pourcentage)

Entreprises de transport léger	Regional	Interurbain	Déménagement	Location	Messagerie	Total
Carburant	7,9	21,8	3,7	9,0	2,3	6,4
Entretien et réparations externes	3,7	5,1	1,8	3,8	2,4	3,1
Sous-traitance hors transport	6,3	1,6	1,4	1,9	4,6	4,6
Amortissements	2,5	2,7	1,8	1,1	2,4	2,5
Charges financières	0,9	0,9	1,0	1,1	7,5	4,5
Redevances de crédit-bail	3,2	4,2	1,5	1,6	0,7	1,9
Location financière et autres charges locatives	8,8	7,8	6,3	10,1	7,5	7,9
Assurances	2,8	3,4	2,3	2,1	1,1	1,9
Salaires et charges	51,8	49,6	46,5	47,6	45,2	47,8
Personnel extérieur	0,8	0,8	6,8	0,1	3,1	2,2
Impôts, taxes et versements assimilés	2,4	2,1	2,1	2,1	3,4	2,9
Autres charges externes	8,9	0,0 <sup>4</sup>	24,8	19,5	19,7	14,2
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

<sup>4</sup> Les données disponibles faisant apparaître une valeur négative – logiquement impossible –, il a été opté de prendre une valeur par défaut égale à zéro afin d'éviter de déformer la structure des charges.

**Part des entreprises de 6 salariés et plus dans l'ensemble du transport léger (en pourcentage)**

Entreprises de transport léger	Régional	Interurbain	Déménagement	Location	Messagerie	Total
Nombre d'entreprises	4,6	8,1	9,6	3,8	20,7	5,8
Effectif total	28,3	33,6	49,7	26,7	92,1	42,4
CA net total	33,5	38,1	60,0	38,4	97,6	60,0
CA transport hors frais de sous-traitance transport	30,2	34,3	57,8	32,7	95,3	48,4
Investissements corporels	17,4	23,8	32,4	7,6	91,8	29,5

Plusieurs résultats significatifs ressortent de ces calculs :

- \* La faiblesse surprenante du poste de carburant par rapport aux véhicules lourds employés dans le TRM. A l'exception de la longue distance où ce poste représente plus du cinquième des charges, il ne pèse que 6% des charges pour l'ensemble des autres sous-secteurs. L'absence de statistiques disponibles sur les distances parcourues par les VUL par segment d'activité ne nous permet pas d'expliquer cette faiblesse.
- \* L'importance des charges de personnel, qui représentent la moitié des charges.
- \* Le poids non négligeable (8%) de la location financière et autres charges locatives, qui laisse supposer que ce mode de financement des véhicules est dominant dans le transport léger.
- \* L'importance relative des autres charges externes en déménagement et en messagerie. C'est vers ces deux activités que le poids du carburant semble anormalement bas. En l'état actuel des données disponibles, il n'a pas été possible de déterminer une relation éventuelle entre ces deux constats.

La fragilité du secteur résulte donc avant tout du poids des frais de personnels dans l'ensemble des charges. Certes, la structure retenue ne concerne que les entreprises de 6 salariés et plus, soit moins de 6% du nombre total d'entreprises, mais près de la moitié des personnes occupées dans le secteur. De plus, l'année 2000 constitue une année charnière dans la mise en œuvre des lois Aubry sur la réduction du temps de travail. Ces résultats sont donc à prendre avec précaution.

Le transport léger apparaît, au terme de cette étude, comme un secteur certes « poids plume » mais dorénavant bien implanté dans le paysage routier. Ces entreprises, encore fragiles sur le plan financier, consolident leurs activités sur des segments à plus haute valeur ajoutée que la simple traction. La professionnalisation gagne incontestablement du terrain dans ce secteur autrefois dominé par la loi de la jungle. L'offre se structure, tant au niveau même des entreprises de transport léger qu'entre les grands donneurs d'ordre et leurs sous-traitants. Le dispositif régulateur du secteur mis en place à partir d'août 1999 commence à produire son effet, malgré la persistance de dysfonctionnements, notamment en matière de connaissance des coûts.

source : EAE 2000

**Emeric LENDJEL**