

Le journal des transports

Mars 2007



Sommaire

P. 2/4 POLITIQUE DES TRANSPORTS : LE TRANSPORT EN 2 ROUES

- Nouvelle réglementation applicable aux entreprises de transport routier de marchandises utilisant des véhicules de moins de quatre roues

P. 5/6 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Sécurité routière / synthèse générale du bilan 2005
- Bibliographie

P. 7/10 EMPLOI DANS LES TRANSPORTS : EXPLOITATION DES DADS 2004

- L'emploi dans les transports : près de 100 000 postes en Provence-Alpes-Côte d'Azur

P. 11 ENTREPRISES

- Évolution des capitaux propres des entreprises de Transport routier de marchandises

P. 12 VIE DE L'ORT

- L'Assemblée générale ordinaire a eu lieu le 21 février 2007
- Carnet

éditorial

2006 s'est achevée pour l'ORT par l'organisation d'une journée technique sur « les innovations technologiques dans les transports ». La richesse des exposés, des illustrations et des débats a confirmé, si besoin était, les conséquences à attendre de ces innovations pour les utilisateurs, les Autorités Organisatrices des Transports et les professionnels dans les domaines des technologies de l'information et des communications, du matériel, de l'énergie et des impacts environnementaux des transports.

L'année 2007 s'annonce comme une année charnière pour notre Association à double titre.

En ce qui concerne le programme d'actions tout d'abord. Après consultation, l'ensemble des membres s'est montré favorable à une reprise des manifestations et des courts débats thématiques. En outre, la modification des statuts adoptée en assemblée générale extraordinaire permet maintenant à l'ORT d'accueillir les Autorités Organisatrices de Transports dans le collège des membres Associés. Le programme d'actions s'en trouve dynamisé, en cherchant à satisfaire les attentes des Collectivités territoriales et des membres institutionnels et celles des Professionnels des transports de voyageurs et de marchandises. Ce programme d'actions est ambitieux et envisage l'organisation d'une ou deux journées techniques, de plusieurs demi-journées thématiques sous la forme de courts débats et la publication de quatre journaux des transports. Gageons que ce programme d'actions contribuera à dynamiser les échanges entre tous les membres, objectif qui constitue le fondement même de notre association.

Sur le plan du financement ensuite. Outre les cotisations versées par ses membres, l'association bénéficiait depuis six ans d'un financement de l'État et du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur contractualisé dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006. La fin du CPER 2000-2006 remettait en cause ce mode de financement.

Au cours du dernier Conseil d'Administration, le Conseil Régional, par la voix de son vice-président, a toutefois réaffirmé son intérêt pour notre organisation et apportera son soutien financier par le biais d'une dotation annuelle hors contrat de projet.

La Direction Régionale de l'Équipement, en tant que membre associé et forte de sa réorganisation et de ses nouvelles missions, a également réaffirmé la permanence du soutien financier de l'État ainsi que son implication dans la vie de notre association.

Ce premier numéro du Journal des Transports 2007 illustre bien cette volonté à travers les contributions des divers services de la DRE concernés par les transports.

L'ensemble des articles montre la cohérence de leurs actions : information réglementaire nationale relayée aux professionnels, analyses des données disponibles sur des sujets aussi variés et importants que l'analyse financière des entreprises, la sécurité routière et l'emploi dans le secteur.

Franck Taillandier

*Chef du Service Transports et Déplacements
Direction Régionale de l'Équipement PACA*

numéro
60

Nouvelle réglementation applicable aux entreprises de transport routier de marchandises utilisant des véhicules de moins de quatre roues

par Michel FABIANI, DRE/ICT



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



FNTR
FÉDÉRATION
NATIONALE DES
TRANSPORTS
ROUTIERS



SNTL
Syndicat
National des
Transporteurs
Légers



FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE
TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE



À compter du 1^{er} janvier 2007, la réglementation des transports routiers de marchandises devient applicable aux coursiers (*loi 2006-10 du 5 janvier 2006, art. 24*).

Vous devez donc vous inscrire au registre des transporteurs et des loueurs de la région dont dépend géographiquement votre entreprise.

Vous disposez d'un an, soit jusqu'au 31 décembre 2007, pour vous inscrire au registre des transporteurs.

[1] Entreprises qui, au 1^{er} janvier 2007, ne sont pas immatriculées au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers

Les entreprises qui ont débuté leur activité de transport public routier de marchandises à partir du 1^{er} janvier 2007 en utilisant, exclusivement ou non, des véhicules motorisés de moins de quatre roues doivent, en plus de leur immatriculation au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers, être inscrites au registre des transporteurs et des loueurs tenu par le préfet de région, direction régionale de l'équipement (DRE), en application de l'article 1^{er} du décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié relatif aux transports routiers de marchandises.

L'immatriculation d'une entreprise au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers est effectuée lorsque celle-ci est préalablement inscrite au registre des transporteurs et des loueurs. A cet effet, la DRE traite les demandes d'inscription en liaison avec les centres de formalités des entreprises (CFE).

L'inscription est, en effet, soumise au respect des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle, en application des articles 2, 3 et 4 du décret précité. Avant que l'entreprise ne commence à exercer son activité, il est donc nécessaire que la DRE vérifie si elle respecte bien les conditions d'accès à la profession.

[2] Entreprises qui, au 1^{er} janvier 2007, sont immatriculées au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers

Les entreprises en activité à cette date et qui utilisent déjà des véhicules motorisés de moins de quatre roues devront régulariser leur situation dans les conditions suivantes :

a) **Les entreprises qui utilisent exclusivement des véhicules motorisés de moins de quatre roues**

Ces entreprises auront toute l'année 2007 pour demander leur inscription au registre des transporteurs et des loueurs et la délivrance d'une licence de transport intérieur et de copies conformes de licence. Elles devront satisfaire aux conditions d'honorabilité professionnelle et de capacité financière et seront dispensées de satisfaire à la condition de capacité professionnelle.

b) **Les entreprises qui utilisent des véhicules motorisés à quatre roues et qui, en outre, ont une activité de course en utilisant des véhicules de moins de quatre roues**

Ces entreprises sont inscrites au registre des transporteurs et des loueurs et sont détentrices d'une licence communautaire et/ou d'une licence de transport intérieur.

Elles auront toute l'année 2007 pour demander, si elles n'en ont pas, une licence de transport intérieur et des copies conformes de licence pour les véhicules de moins de



Les entreprises concernées

Les entreprises qui effectuent du transport routier de marchandises **pour compte d'autrui** (transport public) ou **de la location de véhicules motorisés avec conducteur** à l'aide de véhicules motorisés de **moins de 4 roues**. Elles doivent donc être obligatoirement inscrites au registre du commerce et des sociétés (RCS) et au registre des transporteurs et des loueurs.

Exemple : une entreprise de course qui transporte des plis ou des petits colis pour un client (un architecte, un garage), contre une rémunération, effectuée du transport public. Elle appartient à la catégorie des entreprises de transport et doit être inscrite au registre des transports et des loueurs.

Ne sont pas concernées par cette nouvelle réglementation les entreprises qui effectuent du transport pour leur propre compte.

Sites Internet

■ Administration

- **Direction générale de la Mer et des Transports**
www.transports.equipement.gouv.fr
- **Adresses des directions régionales de l'équipement**
www.equipement.gouv.fr/
(rubrique « sites locaux »)
- **Formulaires CERFA concernant le transport routier de marchandises** (n° 11411 et suivants)
www2.equipement.gouv.fr/formulaires/
(puis cliquer sur « Sur ce site »)

■ Organisations professionnelles

- **Fédération nationale des transports routiers**
www.fntr.fr
- **Syndicat national des transports légers**
www.sntl.fr
- **Fédération des entreprises de transport et logistique de France**
www.e-tlf.fr
- **Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles**
www.unostra.com

Les fiches disponibles

- Vous souhaitez créer une entreprise de course en utilisant des véhicules motorisés de moins de 4 roues
- Vous avez une activité de course avec des véhicules motorisés de moins de 4 roues et votre entreprise était en activité au 1^{er} janvier 2007
- Vous êtes inscrit au registre des transporteurs et des loueurs.

SOURCE : DGMT/SG/AG - bureau des Politiques de communication et de documentation - décembre 2006

quatre roues. La capacité financière devra être suffisante pour tenir compte des véhicules utilisés pour l'activité de course (900 € par véhicule).

c) Les entreprises qui n'ont aucune activité de course à l'aide de véhicules motorisés de moins de quatre roues et qui souhaitent développer une telle activité à partir du 1^{er} janvier 2007

Ces entreprises sont inscrites au registre des transporteurs et des loueurs et sont détentrices d'une licence communautaire et/ou d'une licence de transport intérieur.

Pour pouvoir utiliser des véhicules de moins de quatre roues, elles devront demander, si elles n'en ont pas, une licence de transport intérieur et des copies conformes de licence. La capacité financière devra être suffisante pour tenir compte des véhicules utilisés pour l'activité de course.

Elles ne disposent d'aucun délai de régularisation.

Que doit faire le chef ou le futur chef d'entreprise ?

Entreprises non immatriculées au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers au 1 ^{er} janvier 2007	Entreprises qui, au 1 ^{er} janvier 2007, sont déjà immatriculées au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers	Entreprises déjà inscrites au registre des transporteurs et des loueurs, exerçant déjà une activité de course avec des véhicules motorisés de moins de 4 roues, ou souhaitant diversifier son activité en faisant de la course avec des véhicules motorisés de moins de 4 roues
Il doit s'inscrire au registre du commerce et des sociétés et au registre des transporteurs et des loueurs.	Depuis le 1 ^{er} janvier 2007, en plus de l'inscription au registre du commerce et des sociétés (RCS), il doit demander l'inscription de son entreprise au registre des transporteurs et des loueurs tenu par le service transports de la direction régionale de l'équipement (DRE) dont dépend géographiquement le siège social de l'entreprise.	Si les conditions de capacité professionnelle et d'honorabilité professionnelle de l'entreprise inscrite sont satisfaites, elles le sont également pour la nouvelle activité de course. Par contre, la capacité financière de l'entreprise devra être suffisante pour tenir compte des véhicules utilisés pour l'activité de course. Le montant de la capacité financière pour les véhicules de moins de 4 roues est de 900€ par véhicule en métropole et de 600€ par véhicule dans les départements d'outre-mer. Les véhicules pris en compte pour déterminer le montant de la capacité financière sont tous les véhicules que l'entreprise utilise pour son exploitation.



Attention, pour déterminer la capacité financière à remplir au titre de votre activité de course, les délais sont différents selon votre situation :

- pour régulariser l'activité de course exercée au 1^{er} janvier 2007, vous disposez d'un délai d'un an, soit jusqu'au 31 décembre 2007
- pour développer une nouvelle activité de course, vous devez satisfaire sans délai à la condition de capacité financière.

Suite page 4

Quelles sont les conditions à remplir pour s'inscrire au registre des transporteurs et des loueurs ?

■ La capacité professionnelle

La capacité professionnelle est reconnue par le justificatif de capacité professionnelle. La personne qui dirige l'entreprise ou la personne qui dirige son activité de transport doit être titulaire du justificatif de capacité, délivré par les préfets de région dans les conditions suivantes :

- directement auprès du service des transports de la DRE pour les personnes titulaires du baccalauréat professionnel « spécialité exploitation des transports »
- à l'issue d'un stage de 10 jours suivi avec succès portant sur la réglementation des transports, la gestion et l'exploitation d'une entreprise de transport.

La liste des organismes de formation habilités à faire ces formations vous sera communiquée par la DRE.

■ La capacité financière

Cette condition est satisfaite lorsque l'entreprise dispose de capitaux propres ou, dans la limite de la moitié de la capacité financière exigible, de garanties financières, correspondant au montant calculé à partir des véhicules.

Son montant est de 900€ par véhicule en métropole et de 600€ par véhicule dans les départements d'outre-mer.

Les véhicules pris en compte pour déterminer le montant de la capacité financière sont tous les véhicules que l'entreprise utilise pour son exploitation.

■ L'honorabilité professionnelle

Cette condition est vérifiée par l'administration auprès du service du casier judiciaire, sur la base du bulletin n°2 (B2). Elle doit être satisfaite par les personnes suivantes, en fonction de la forme juridique de l'entreprise :

- le commerçant chef d'entreprise individuelle
- les gérants des SARL
- la personne physique salariée qui, dans une entreprise, a la responsabilité de l'activité de transport et qui répond à la condition de capacité professionnelle
- les dirigeants d'autres types d'entreprises (SA, etc.).

Quelles sont les démarches à effectuer ?

Pour l'inscription au RCS	Adressez-vous au Centre de formalités des entreprises du tribunal de commerce dont dépend géographiquement votre entreprise.
Pour l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs	Adressez-vous à la Direction régionale de l'équipement (DRE) dont dépend géographiquement votre entreprise, correspondant au lieu d'implantation de son siège social.
Vous êtes déjà inscrit au registre des transporteurs et des loueurs	Vous devez remplir et adresser à la Direction régionale de l'équipement (DRE) qui tient le registre des transporteurs et des loueurs dans lequel votre entreprise est inscrite : <ul style="list-style-type: none"> – soit la déclaration annuelle relative à la condition de capacité financière qui tient compte des véhicules de moins de 4 roues que l'entreprise utilise pour son exploitation (exercice au 1^{er} janvier 2007 d'une activité de course) – soit une nouvelle déclaration annuelle relative à la condition de capacité financière pour tenir compte de votre nouvelle activité de course à compter du 1^{er} janvier 2007.

La délivrance des titres de transport (licence de transport intérieur et copies conformes de licence)

Registre des transporteurs et des loueurs	Remise des documents par la DRE	Commentaires, limitations et obligations
Première inscription	Dès votre inscription au registre des transporteurs et des loueurs, la DRE dont vous dépendez vous délivrera une licence de transport intérieur (conservée au sein de l'entreprise) et des copies conformes de licence (titres administratifs de transport).	<ul style="list-style-type: none"> • La licence comportera la mention limitative suivante : « Activité de transport ou de location assurée exclusivement à l'aide de véhicules de moins de quatre roues ». • Le nombre de copies conformes attribuées à chaque entreprise dépend du nombre de véhicules utilisés dans le cadre de son activité, sous réserve que la capacité financière de l'entreprise soit suffisante. • Une copie conforme de licence doit obligatoirement accompagner chaque véhicule utilisé par l'entreprise pour son activité.
Déjà inscrit	Sur la base des nouvelles informations que vous aurez communiquées, et selon votre situation, la DRE vous délivrera des copies conformes de licence supplémentaires pour les véhicules de moins de 4 roues utilisés dans le cadre de l'activité de course, sous réserve que la capacité financière de l'entreprise soit suffisante.	<ul style="list-style-type: none"> • Si vous n'avez qu'une licence communautaire, la DRE vous délivrera une licence de transport intérieur et le nombre de copies conformes de licence correspondant aux véhicules utilisés pour l'activité de course. • Une copie conforme de licence doit obligatoirement accompagner chaque véhicule utilisé par l'entreprise pour son activité.



Sécurité routière / synthèse générale du bilan 2005

Par Olivier GRAND, DREIORSR

Le bilan 2005 de l'insécurité routière de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) laisse apparaître une diminution générale de -4,5% du nombre d'accidents corporels, de -9,6% du nombre de tués et de -2,5% du nombre de blessés par rapport à l'année 2004 qui était bissextile.

Ces résultats sont meilleurs qu'au niveau national pour l'année 2005. Cette baisse se décline de la façon suivante :

Chiffres d'accidentologie de l'année 2005



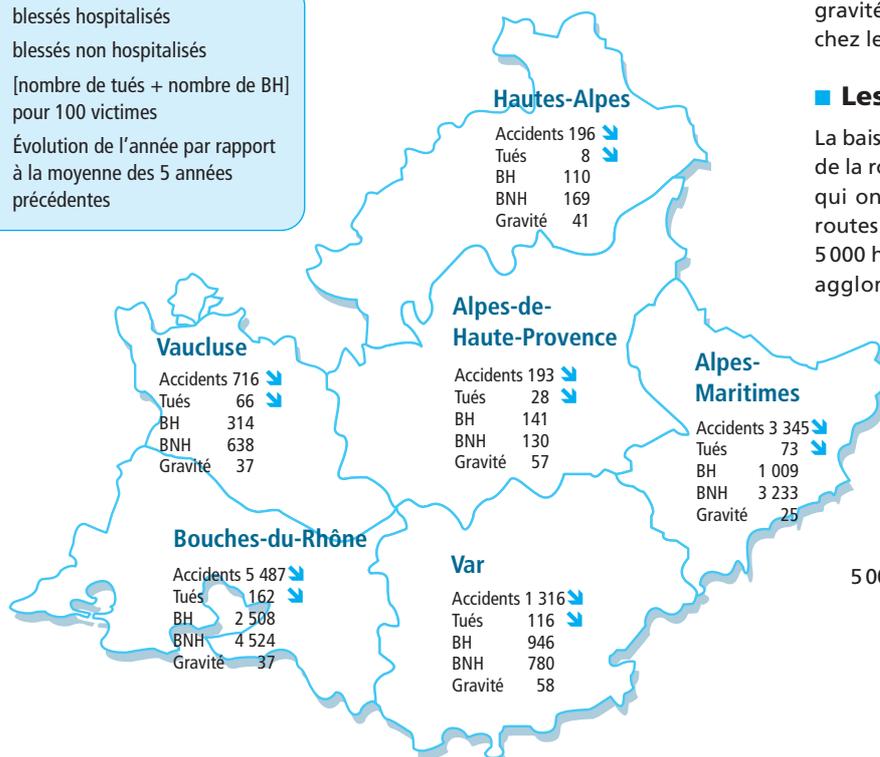
France

Accidents	84 525	↘
Tués	5 318	↘
BH	39 811	
BNH	68 265	
Gravité	40	

Provence-Alpes-Côte d'Azur

Accidents	11 253	↘
Tués	453	↘
BH	5 028	
BNH	9 474	
Gravité	37	

BH blessés hospitalisés
BNH blessés non hospitalisés
Gravité [nombre de tués + nombre de BH] pour 100 victimes
 ↘ ↙ Évolution de l'année par rapport à la moyenne des 5 années précédentes



■ Les usagers de la route

La baisse est surtout sensible pour les piétons et les usagers de voitures de tourisme. En revanche les cyclomotoristes (+6 tués), les usagers de poids lourds, les motocyclistes et les cyclistes n'ont pas suivi cette tendance générale à la baisse. Les usagers de la route les plus touchés en PACA restent les motocyclistes, les piétons et les cyclomotoristes.

■ Les classes d'âges

La baisse a le plus bénéficié aux usagers de 15 à 64 ans. Par contre les classes d'âges qui ont moins accompagné cette tendance sont les usagers de 65 ans et plus (+13,3% de tués) et les usagers de 0 à 14 ans. Le taux de tués par million d'habitants et le taux de victimes par million d'habitants, en 2005 en PACA, sont plus importants pour les usagers de 15 à 24 ans. La gravité des accidents est la plus forte en PACA chez les usagers de 65 ans et plus.

■ Les types de lieux

La baisse a principalement profité aux usagers de la route hors agglomération. Mais les lieux qui ont moins imité cette tendance sont les routes dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants (+21,1% de tués) et dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants.

La part d'accidents corporels et la part des tués sont plus fortes en PACA qu'au niveau national, pour les agglomérations de plus de 5 000 habitants. La gravité des accidents en PACA est six fois plus importante hors agglomération par rapport à celle en agglomération de plus de 5 000 habitants.

Suite page 6



■ Les types de routes

La baisse a essentiellement bénéficié aux usagers des routes nationales et des « voies communales et autres ». Au contraire les types de routes qui ont moins adhéré à cette tendance sont les autoroutes (+20 tués) et les routes départementales. La gravité des accidents est la plus forte sur les routes départementales et la plus faible sur les « voies communales et autres ».

■ Les départements

La baisse a particulièrement profité aux usagers de la route dans les départements des Hautes-Alpes et du Vaucluse. A l'opposé les autres départements se sont écartés de cette tendance : les Alpes-de-Haute-Provence (+3 tués), le Var (+3,3% de tués), les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône. La gravité des accidents est la plus élevée dans les Alpes-de-Haute-Provence et le Var, et la plus faible dans les Alpes-Maritimes, les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse.

■ Les mois de l'année

La baisse a spécialement bénéficié aux usagers de la route durant les mois de février à avril et les mois de juillet à novembre. En revanche les mois de l'année 2005, qui ont moins suivi cette tendance, sont les mois de juin (+42,5% de tués), de décembre, de mai et de janvier. La gravité des accidents est plus forte de juin à décembre.

■ Les jours de la semaine

La baisse a surtout profité aux usagers de la route les lundis, mardis, jeudis et vendredis. Par contre les jours de la semaine qui ont moins imité cette tendance sont les dimanches (+14,0% de tués), mercredis (+4,3% de tués) et samedis. La gravité des accidents est la plus forte du vendredi au lundi.

Bibliographie

- **Étude sur l'accidentologie des motocyclettes en Provence-Alpes-Côte d'Azur** - Etude d'enjeux, CETE Méditerranée, septembre 2005.
- Recherche et sécurité routière, pour une action publique renouvelée - MSH Alpes, PREDIT, Cahiers, Risques collectifs et situations de crise, n° 6 novembre 2006.



■ Les heures du jour

La baisse a le plus bénéficié aux usagers entre 5 et 9 heures, entre 11 et 13 heures, entre 15 et 16 heures et entre 18 et 19 heures. Mais les heures de la journée qui ont moins accompagné cette tendance sont entre 13 et 15 heures (+13 tués) et entre 16 et 18 heures (+19 tués). La gravité des accidents est la plus forte entre 20 et 7 heures.

■ Part des accidents corporels avec alcool

En 2005 en région PACA, la part des accidents corporels avec alcool, par rapport à la période 2000-2004, augmente de +0,5 point. La part des tués impliqués dans des accidents corporels avec alcool baisse de -13,0 points. Ce dernier chiffre est à prendre avec précaution avec les nouvelles définitions de gravité.

■ Le trafic en région PACA

Sur la période 2000 à 2005 il augmente annuellement sur tous les types de routes : +2,2% par an sur les autoroutes, +1,0% par an sur les routes nationales et +0,9% par an sur les routes départementales.



L'emploi dans les transports : près de 100 000 postes en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Par Jean-Marc AMBIELLE, DRE / STD

En 2003, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 98 500 postes de travail relevaient du secteur des transports. Ils étaient occupés, le plus souvent, à temps complet et très majoritairement par des ouvriers dont la plupart étaient des conducteurs exposés à un turnover élevé. Dans un secteur composé essentiellement d'établissements artisanaux, les emplois étaient offerts majoritairement par les unités de moins de 50 salariés. Le transport routier des voyageurs offrait les plus hauts salaires du transport terrestre.

■ Le transport routier de marchandises, premier employeur des transports terrestres

En 2003, en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le secteur des transports¹ offrait environ 108 500 postes salariés dont 98 500 non annexes². Près de 30 000 de ces derniers (30%) relevaient du transport routier des marchandises (TRM). Cette branche, premier employeur du secteur, devançait, selon ce critère, les services auxiliaires des transports (près de 28 500 postes) ainsi que les transports ferroviaires et routiers de voyageurs (14 000 chacun). Toutes quatre regroupaient 87% de l'ensemble des postes non annexes.

La région PACA représentait 7,5% des 1 316 000 postes non annexes des transports de l'Hexagone, proportion voisine de la part de PACA dans l'économie du pays (7,2% du PIB). Mais, selon les branches professionnelles, la part régionale des emplois était très variable, révélant ainsi les caractéristiques de la région, notamment, sa dimension maritime. En effet, PACA détenait 42% des postes salariés nationaux liés à la mer. La région réservait aussi une part, certes plus modique, mais relativement élevée, aux services auxiliaires des transports (10%). De même, du fait du peuplement de la région et de son caractère touristique, le transport routier de voyageurs (7,8%), était relativement développé en transports réguliers (8%) et non réguliers de voyageurs

(7,7%); il l'était moins en transports urbains (6,9%) ou par taxi (3,9%). Le TRM régional avec 7,2% des postes nationaux, affectait un poids relatif plutôt faible (6,4%) aux transports interurbains, la plus grosse branche en termes d'emplois (15 700 postes). Les parts relatives du ferroviaire (5,1%), de l'aérien (4,5%) et de la voie navigable (3,7%) étaient nettement inférieures.

■ Conducteur : un emploi à temps complet, soumis à un turnover élevé

En 2003, les postes de conducteur étaient à 88% à temps complet³, cette condition étant plus développée dans le TRM (92%) que dans le TRV (80%) en raison du caractère touristique et saisonnier de ce dernier : en effet, les activités relevant de l'organisation d'excursion et de circuits touristiques n'offraient que 69% des postes à temps complet. Et le transport par taxi 60%.

Le transport terrestre⁴ employait 16 150 conducteurs comme salariés permanents⁵. En 2003, le « turnover » des chauffeurs a été de 43% : ainsi, sur dix postes permanents à temps complet de conduite, plus de quatre étaient tenus, soit par des personnes étrangères à l'entreprise l'année précédente, soit y occupant d'autres postes.

Cet important turnover pourrait résulter d'une image dégradée du secteur auprès des salariés. On connaît, en effet, les difficultés de recrutement des chauffeurs, liées à des conditions de travail difficiles et des plans de carrière incertains.

En 2003, les conducteurs permanents des transports terrestres avaient, en moyenne, 41,5 ans. Comme ceux du TRM. L'écart d'âges était faible entre ces derniers et ceux des services auxiliaires (40,5 ans) ou du TRV (42,5 ans).

Suite page 8



Selon les estimations d'emploi de l'Insee, le secteur des transports de PACA employait 82 800 salariés en 2003, soit un nombre inférieur de 16% aux 98 500 postes non annexes issus des DADS. En fait, ces deux sources ne mesurent pas la même population : l'Insee estime le nombre de salariés à un instant précis (le 31 décembre 2003, par exemple); les déclarations annuelles permettent le dénombrement des postes occupés par les salariés tout au long d'une année, en sachant que le nombre de postes ne correspond pas au nombre de salariés : un salarié ayant travaillé dans plusieurs établissements au cours d'une année comptera pour plusieurs postes, quelle que soit la durée des contrats.

A noter qu'en termes de nombre moyen de postes non annexes (somme des postes non annexes pondérés par la durée d'emploi), le chiffrage des postes des DADS est ramené à 80 700. Pour chaque salarié, les DADS fournissent des caractéristiques sur l'état civil, la catégorie socioprofessionnelle, les périodes d'emploi et les rémunérations.

1. Hors agences de voyages et téléphériques.
2. Un poste est considéré comme non annexe si le volume de travail associé est « suffisant » en termes de rémunération et de volume de travail : la rémunération nette est alors supérieure à 3 SMIC mensuels ou le nombre d'heures salariées est supérieur à 120 et la durée de travail à 30 jours.
3. Un poste est dit à temps complet s'il correspond, au moins, à 80% de la durée moyenne hebdomadaire calculée au sein de son secteur d'activité pour des établissements de même taille.
4. Défini, ici, comme le regroupement du TRM, du TRV (hors téléphériques) et des services auxiliaires de transports (hors agences de voyage).
5. Un salarié est qualifié de permanent s'il travaille tout au long de l'année à un même poste.



Mais, par rapport à l'ensemble des salariés occupant des postes non annexes, les conducteurs permanents avaient, en moyenne, trois ans de plus, en raison, probablement, de l'obligation de faire ses preuves pour bénéficier de ce statut.

Les conducteurs du secteur des transports étaient employés presque exclusivement (93%) par les entreprises de transport routier. Chez ces dernières, 67% des postes, en moyenne, étaient des postes de conduite. Deux branches du transport routier dérogeaient à ce taux élevé : le transport urbain de voyageurs (57% de postes de conduite) et, surtout, le déménagement (32%). Dans toutes les autres branches du transport routier, sur dix postes proposés, sept ou plus revenaient à des conducteurs.

■ L'univers sexué des transports

En 2003, le métier de conducteur des transports était à 97% un métier d'homme. Pour les femmes, les perspectives d'emploi à ce poste étaient plus élevées dans le transport routier de voyageurs (7% de

femmes) ou les services auxiliaires (5%) que dans le transport routier de marchandises (1%) où les tâches de manutention y dissuadent la féminisation des emplois.

D'une façon générale, les transports sont un secteur essentiellement masculin. La présence des femmes y est le plus souvent très discrète (17%). Le transport non terrestre (air et eau) et les services auxiliaires avec un tiers des effectifs féminins font un peu exception. La même situation prévaut dans l'Hexagone.

Point commun aux deux sexes, en PACA, de meilleures conditions de rémunération étaient proposées dans les entreprises de transport de voyageurs. En revanche, les écarts de salaires entre hommes et femmes y étaient aussi les plus élevés (16%). Enfin, le faible nombre de conductrices dans les services auxiliaires des transports, doit inciter à des commentaires prudents sur les conditions de rémunération apparemment plus élevées des femmes. Elles peuvent être le reflet de caractéristiques particulières (structure d'âges, statut...) inhérentes à la population restreinte de ce groupe.

Salaires annuels nets moyens des salariés permanents à temps complet des transports terrestres (en euros)

	Homme	Femme	Ensemble	Ecart H/F
Transport routier de voyageurs	22 101	18 507	21 865	-16,3%
Transport routier de marchandises	16 799	14 770	16 779	-12,1%
Services auxiliaires	16 086	17 104	16 137	+6,3%
Ensemble	18 365	17 621	18 342	-4,1%

SOURCE : Insee / DADS 2003



Photo L.C.

■ Des salaires plus élevés dans le TRV

Le niveau moyen des salaires annuels nets perçus par les conducteurs de PACA était très proche de celui de l'échelon national, sauf dans le transport routier de voyageurs. Dans cette dernière branche, la moyennes régionale était dopée par les plus fortes rémunérations dans les transports réguliers de voyageurs et de transports urbains.

Selon les branches, les niveaux de rémunérations différaient très sensiblement. Les transports routiers de voyageurs avaient les plus forts salaires, pour toutes les catégories socioprofessionnelles, en

raison, probablement, de la forte proportion de très grands établissements, plus lucratifs. A l'inverse, le transport routier de marchandises (TRM) se caractérisait par des salaires moindres sauf pour les métiers de conduite, mieux rétribués (+3%) que dans les services auxiliaires.

Salaires annuels nets moyens des salariés permanents à temps complet en 2003 (en euros)

	Transport routier de marchandises	Service auxiliaire de transport	Transport routier de voyageurs
PACA	16 780	16 320	21 860
France	16 740	16 860	18 750
PACA / France	+0,2%	-3,2%	+16,6%

SOURCE : Insee - DADS 2003

■ Les branches à faible qualification emploient relativement plus de jeunes

En PACA, les salariés des transports terrestres avaient, en moyenne, 38,6 ans, un âge très voisin de leurs homologues nationaux. La pyramide des âges provençale se caractérisait par une base réduite (un salarié sur 8 de moins de 26 ans) et un sommet élargi (un sur 6 de plus de 50 ans).

Le critère d'âge discriminait nettement les personnels du transport routier des voyageurs, singularisés par une relative rareté de jeunes (6% seulement) et une forte proportion des plus de 50 ans (24,7%). La moyenne d'âges (41,8 ans) y était supérieure de quatre années environ à celle des salariés des transports de marchandises (37,9 ans) et des services auxiliaires (37,7 ans) avec une proportion de jeunes double de celle des transports de marchandises et une part des « seniors » inférieure de dix points. Mais la part des jeunes salariés culminait dans les activités de déménagement, de manutention et de transport de marchandises de proximité, toutes activités de moindre technicité.



Répartition des salariés⁽¹⁾ des transports par classes d'âges (en 2003)

	Age moyen	< 26 ans	> 50 ans
Autres transports routiers de voyageurs	42,6	5,8%	29,0%
Transports routiers réguliers de voyageurs	42,1	6,3%	26,6%
Transports urbains de voyageurs	41,6	5,2%	22,6%
Transport aérien	41,5	4,9%	21,1%
Transport de voyageurs par taxis	39,8	9,4%	22,6%
Location de camions avec conducteur	39,3	8,3%	15,7%
Gestion d'infrastructure de transport	38,7	14,8%	20,0%
Transports routiers de marchandises interurbains	38,6	11,8%	16,0%
Manutention et entreposage	37,4	16,9%	13,3%
Transports terrestres	38,6	12,9%	16,9%
Organisation de transport de fret	36,8	12,3%	12,3%
Transports routiers de marchandises de proximité	36,8	16,1%	12,7%
Transport maritime	35,9	18,9%	10,3%
Déménagement	35,6	24,2%	12,5%

(1) Occupant des postes non annexes.

SOURCE : Insee - DADS 2003



Photo L.C.

En comparaison le personnel du transport maritime apparaissait comme plutôt jeune (35,9 ans) avec une part substantielle de très jeunes actifs (19%). A l'inverse, les salariés du transport aérien avaient des caractéristiques très proches de ceux du TRV.

■ Un tissu très dense de petits établissements

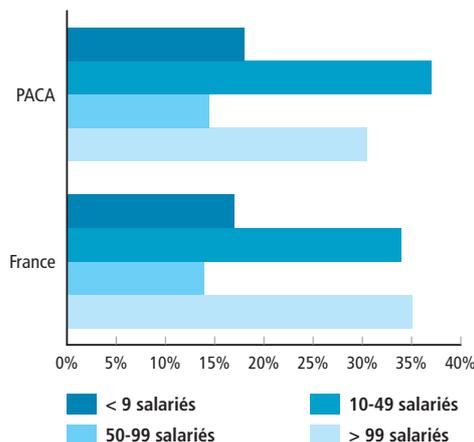
En PACA, le secteur des transports terrestres faisait la part belle aux petits établissements avec 69% d'unités artisanales (< 10 salariés); il allouait une part de 26% aux établissements de taille moyenne (10 à 49 salariés) et 5% aux grands (plus de 50 salariés) ou très grands établissements (plus de 99 salariés).

Par rapport aux structures nationales, les établissements régionaux se caractérisaient par une légère sur-représentation d'entités artisanales et une nette sous-représentation de grandes et, surtout, de très grandes entités. Cette comparaison, valable aussi pour le TRM et les services auxiliaires, était à nuancer pour le TRV : les établissements artisanaux y occupaient une place conforme à la moyenne nationale et les grands ou très grands établissements y étaient beaucoup plus représentés que dans les autres branches régionales du transport terrestre.

■ Emplois : primauté des établissements de taille moyenne

En PACA, comme en France, les établissements de taille moyenne (10 à 49 salariés) ou très grande (plus de 99 salariés) offraient le plus grand nombre de postes de travail. Toutefois, les premiers employeurs étaient, en PACA, les établissements de taille moyenne, et en France, les très grands établissements (cf. graphique). En outre, avec 18% des emplois situés dans les établissements artisanaux, le secteur des transports se démarquait quelque peu du constat général où 29,6% des emplois régionaux dépendaient d'unités de moins de 10 personnes⁶.

Répartition des salariés par taille d'établissement



SOURCE : Insee - DADS 2003 / ORT-PACA

En PACA, 55% des emplois relevaient d'établissements de moins de 50 salariés. Cette moyenne, fortement influencée par le poids du TRM, dissimulait de fortes distorsions. En fait, la situation était triple : d'un côté le TRM, de l'autre le TRV et, dans une situation intermédiaire, les services auxiliaires. Le TRM se caractérisait par un foisonnement d'emplois (75% de la branche) dans les unités de moins de 50 salariés avec, en corollaire, de faibles effectifs dans les très grandes unités (14%). A l'inverse, le TRV offrait 52% de ses emplois dans les très grands établissements et 11% seulement dans les unités artisanales. A mi-chemin, les emplois des services auxiliaires étaient, toutefois, majoritairement proposés dans les grands et très grands établissements (56%).

Au niveau national, les emplois du transport se partageaient de façon quasi-identique entre les établissements de plus de 49 salariés (51%) et ceux de moins de 50 salariés (49%). L'examen par branche révélait, un peu à l'image de PACA, une répartition dichotomique des emplois : les très grandes entreprises trustaient les emplois du TRV et, à un degré moindre, des services auxiliaires; les petites entreprises, ceux du TRM.

Suite page 10

6. Sud Insee - N° 84, septembre 2005.



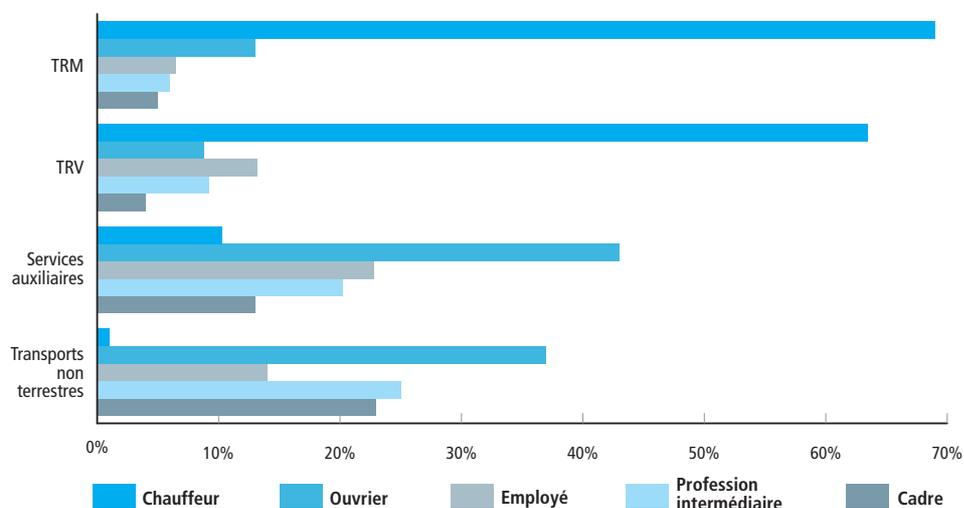
■ Le transport terrestre, une activité peu qualifiée

Les salariés permanents des transports routiers sont très majoritairement ouvriers (64%), les conducteurs contribuant pour plus des deux tiers à cette réalité. A titre de comparaison, l'industrie régionale comptait, au recensement de 1999, 39% d'ouvriers et la construction 55%. En regroupant les ouvriers des transports avec les employés, le second poste par importance, il apparaît que 79% des salariés occupaient des emplois peu qualifiés (cf. graphique).

Les services auxiliaires se démarquaient quelque peu de cette structure, avec un recrutement plus orienté vers des emplois qualifiés. Certes, les ouvriers (43%) et les employés (23%) restaient les classes les plus nombreuses mais leur cumul (66%) était nettement inférieur à celui du transport routier. En outre, les professions intermédiaires (20%) y étaient presque aussi nombreuses que les employés; et les cadres (13%) plus nombreux que les conducteurs (10%).

La structure des emplois des transports non terrestres (air et eau) apparaissait comme très différente avec des emplois de cadres (23%) et de professions intermédiaires (25%) supérieurs à ceux des employés (14%). Et, conjointement, à ceux des ouvriers (37%).

Salariés permanents des transports par catégorie socio-professionnelle



SOURCE : Insee – DADS 2003

La Déclaration Annuelle des Données Sociales (DADS) est une formalité déclarative que doit accomplir toute entreprise employant des salariés, en application du Code de la Sécurité Sociale et du Code Général des Impôts. C'est l'unique source annuelle statistique donnant un décompte exhaustif des établissements et de leurs effectifs salariés en France métropolitaine et dans les DOM.

Elle permet l'analyse des salaires et des emplois dans l'ensemble des secteurs privé et semi-public, y compris des services de l'État à caractère industriel et commercial (grandes entreprises), des collectivités territoriales et des hôpitaux publics.

Les salariés de l'agriculture y sont inclus depuis 2003. Sont donc exclus du champ : la fonction publique d'État, les services domestiques et les activités extra-territoriales.

Analyse financière dans le TRM

Évolution des capitaux propres des entreprises de Transport routier de marchandises

Par Huguette BALDACCHINO, DRE / RCT

Principales conclusions de l'analyse

A l'issue de l'analyse effectuée en décembre 2006, à partir de 500 entreprises du département des Bouches-du-Rhône (soit un tiers des entreprises de transport routier de marchandises aux activités multiples) on observe que :

- la grande majorité de ces entreprises se situe dans une moyenne qui couvre largement la capacité financière exigible, quel que soit le code NAF ou la catégorie de véhicules que ces entreprises pourraient exploiter (véhicules de poids maximum autorisé de plus ou moins de 3,5 tonnes);
- ces montants sont particulièrement importants pour les entreprises aux codes NAF « divers » telles que les entreprises de terrassement en grande masse, de construction ou de nettoyage, y compris les affréteurs et les entreprises qui organisent les transports internationaux (codes NAF 634B et 634C).

Sur un plan plus général, les enquêtes nationales menées auprès de la profession courant 2006 montrent que la conjoncture économique est en amélioration après deux années difficiles.

■ Évolution des capitaux propres entre 2004 et 2005

Concernant l'évolution entre 2004 et 2005 des capitaux propres de cet échantillon d'entreprises, les éléments analysés laissent apparaître que :

- Les capitaux propres concernant l'exercice 2005 sont **en progression** par rapport à 2004 pour 296 entreprises dont 216 entreprises exploitant des véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, avec 49 d'entre elles représentant des entreprises code NAF « divers », c'est-à-dire dont l'activité n'est pas exclusivement du transport routier de marchandises.
- Les capitaux propres sont **en régression** pour 139 entreprises dont 105 entreprises de plus de 3,5 tonnes avec seulement 16 entreprises dont l'activité principale n'est pas uniquement le transport routier de marchandises.
- Sur les 47 entreprises dont les capitaux propres sont **négatifs** en 2004 :

- 13 entreprises ont restauré leurs capitaux propres au cours de l'exercice 2005, puisqu'elles satisfont à nouveau à la condition de capacité financière, avec des capitaux propres positifs,
- 18 ont fait des efforts pour améliorer leurs capitaux propres sans toutefois avoir en 2005 des capitaux propres positifs (il s'agit notamment d'entreprises avec des procédures collectives et qui respectent les plans de continuation approuvés par les tribunaux de commerce),
- pour 16 entreprises les capitaux propres négatifs se sont encore aggravés au cours de l'exercice comptable 2005.

Par ailleurs, le nombre des entreprises en liquidation judiciaire est insignifiant, ainsi que celui relatif aux entreprises en cessation d'activité (retraite, vente du fonds de commerce...). Il n'excède pas la dizaine.

Globalement, on peut souligner les efforts entrepris par les responsables des entreprises (indépendamment de la taille, du statut juridique ou de l'activité), non seulement pour respecter la réglementation européenne et en particulier la condition de capacité financière qui est l'une des trois conditions d'inscription et de maintien au registre des transporteurs, mais surtout pour atteindre un volume suffisant de capitaux propres qui soit synonyme de **sécurité financière** :

- **Pour les sociétés**, l'affectation du résultat prend ainsi toute sa valeur. Il en va de même des augmentations de capital réalisées, des transferts de crédit des comptes courants d'associés vers les capitaux propres, et pour les groupements d'entreprises, les abandons de créances ou les transferts de capitaux de la société mère vers sa filiale en difficulté financière qui ont été réalisés au cours de l'année 2005.
- **Pour les entreprises individuelles (commerçant ou artisan)** avec la volonté du dirigeant de moins prélever sur le compte de l'exploitant, de ne pas confondre le patrimoine personnel avec celui de l'entreprise et même de réaliser si nécessaire, des nouveaux apports, afin de conforter les capitaux propres.

■ Nouvelles normes comptables internationales

Actuellement coexistent des **normes comptables françaises** et de **nouvelles normes internationales dites IFRS** qui viseront à terme toutes les entreprises (sociétés ou entreprises individuelles). Ces nouvelles normes comptables internationales (IFRS, *International Financial Reporting Standards*) sont introduites progressivement dans les droits comptables nationaux européens.

A compter du 1^{er} janvier 2005, ces nouvelles normes s'appliquent aux entreprises ressortissantes des pays membres de l'Union Européenne. Elles visent plus particulièrement les amortissements et les dépréciations d'actifs. Depuis cette date, l'application des normes IFRS est obligatoire pour les sociétés cotées en bourse (une minorité) uniquement pour les comptes consolidés (comptabilité de groupe). Le choix de l'application est laissé pour les sociétés non cotées en bourse (une majorité) pour les comptes consolidés (comptabilité de groupe) alors que pour les comptes non consolidés (comptabilité individuelle) il y a maintien des normes françaises.

L'application des nouvelles règles a un impact sur les fonds propres de l'entreprise, et en particulier les capitaux propres.

Sur l'échantillon analysé, deux entreprises seulement ont appliqué les nouvelles normes comptables. Elles ont ainsi adopté la méthode rétrospective qui reconstitue le coût historique amorti des immobilisations, et qui leur a permis grâce à un « report à nouveau » conséquent d'augmenter leurs capitaux propres au 31 décembre 2005.

C'est pourquoi l'application progressive de ces nouvelles normes comptables, qui visent à rendre les comptes plus lisibles, impactera la capacité financière des entreprises de transport.

Désormais, **la valeur économique de l'entreprise l'emporte sur la forme juridique.**

Dans cette période de transition, il n'est pas encore possible d'évaluer l'évolution du niveau des capitaux propres des entreprises de transport au cours des prochains exercices comptables.



L'Assemblée générale ordinaire et extraordinaire a eu lieu le 21 février 2007

Le site internet

En janvier 2007, vous avez été 3 000 à visiter le site de l'ORT. Nous restons à votre disposition pour toute amélioration ou suggestion.

La Journée technique de décembre 2006

En 2006 la principale action de l'ORT a été l'organisation, avec le concours de l'ADEME PACA, en décembre, d'une **Journée technique sur les « Innovations technologiques dans les transports »**, dont le but était de susciter l'intérêt des professionnels des transports de voyageurs et de marchandises et des Autorités organisatrices de transports (AOT) pour les technologies nouvelles et les partis qu'ils peuvent en tirer dans leur activité quotidienne.

Le plateau était constitué d'intervenants spécialistes, de professionnels et de constructeurs qui ont pu, en termes adaptés, toucher un public de non-techniciens. **Des Actes de cette journée seront publiés à la fin du premier trimestre.**

Elle a porté sur trois points essentiels :

■ **Les relations entre le Conseil régional et l'ORT**, à l'achèvement du Contrat de Plan 2000-2006, sont maintenues à travers une convention particulière.

■ L'Assemblée générale extraordinaire, réunie le même jour, a procédé à une **modification des statuts** qui permet de faire entrer les Autorités organisatrices de transports dans la catégorie des Membres Associés.

■ **Le programme d'actions pour 2007** est constitué de demandes des membres :

• Le Conseil régional souhaite qu'une manifestation soit organisée autour de l'accessibilité aux transports de voyageurs, notamment pour les Personnes à mobilité réduite (PMR). Il s'agirait d'un point d'étape dans la réalisation du **Schéma Régional de l'Accessibilité**.

• De même, le Conseil régional souhaite, à la suite du Colloque de 2005 « *Organiser la mobilité en région* », examiner où en est l'organisation entre les AOT.

• L'UNOSTRA PACA souhaite que soient présentés les projets qui émanent du développement du PAM.

• TLF souhaite que soient présentés les travaux de la Commission du Développement durable.

• TLF souhaite également une présentation de l'évolution de la logistique en PACA.

• Une demande de partenariat est formulée par la DGMT pour l'organisation et la tenue à Marseille d'un important colloque du PREDIT.

D'autre part, l'accent a été mis sur la reprise régulière des présentations d'études et des courts débats. Ainsi, en 2007 ont déjà eu lieu, à la suite du CA et de l'AG, deux séances de présentations d'études dont on peut trouver le contenu sur le site de l'ORT [www.ort-paca.fr].

Carnet

■ Le Président et les Membres de l'ORT ont le regret de vous informer du décès, en janvier 2007, de Monsieur **Jean-Pierre DAVID**, IGPC, ancien Directeur Régional de l'Équipement et Président de l'ORT en 1998.

■ Madame **Laure PANICHI**, Attachée principale d'administration, succède à M. Yves LEME à la tête du Service Régulation et Contrôle des Transports de la DRE.

■ Monsieur **Franck TAILLANDIER**, Polytechnicien, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est chef du Service Transports et Déplacements et à ce titre dirige l'équipe chargée des prestations apportées à l'ORT par la DRE.

■ Nous souhaitons à **Catherine BRES**, qui a créé, impulsé et présidé pendant quelques années à la destinée du Journal des Transports, une bonne et heureuse retraite.

■ Nous saluons aussi le départ de Monsieur **Paul GRELLA**, délégué de la FNTR, pour une heureuse retraite. Nous avons apprécié tout au long de ces années sa disponibilité et sa connaissance des transports locaux et régionaux dont il a su nous faire profiter.

■ Nous souhaitons le meilleur pour **Olivier OUDOT** qui prend aussi sa retraite. A l'origine spécialiste des transports de marchandises, il a notamment contribué en précurseur, depuis de nombreuses années, à introduire la logistique dans la culture de la DRE PACA. A ce titre, on lui doit notamment l'impulsion de l'étude sur les stocks flottants de la Grande Distribution sur le Rhône qui s'est concrétisée par une expérimentation sur le Rhône.



Éditeur : Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur
37, bd Périer - 13285 Marseille Cedex 8 - Tél. 04 91 00 52 66

site : www.ort-paca.fr

Directeur de la publication : Jean-Louis AMATO, président de l'ORT

Conception et réalisation : Approche 0491 157272