

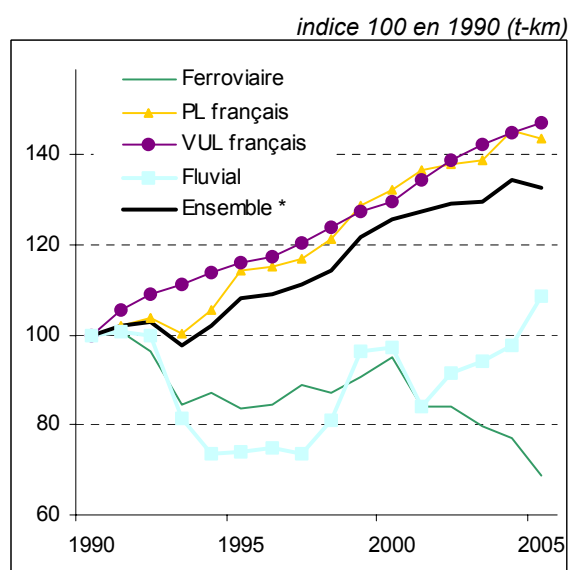
## Repli de l'activité en 2005

En 2005, le transport intérieur terrestre de marchandises est en recul de 1,9 % (en tonnes-kilomètres). Cette baisse confirme le ralentissement des transports de marchandises, observé depuis le début des années 2000. Elle concerne aussi le transport routier de marchandises mais dans une moindre mesure (-0,7 %). Ainsi, la part de la route continue de s'accroître : le transport routier de marchandises gagne 1 point par rapport à 2004. Elle représente désormais 79,6 % des tonnes-kilomètres en France, hors transit, contre 74,1 % en 1995.

Les transports effectués par les poids lourds français de plus de 3,5 t sur le territoire français sont en recul de 2,4 %, marquant un contrecoup par rapport à la reprise de 2004 (+4,3 %).

L'activité au national est en recul pour la première fois depuis 1993 (-1,2 %). Ce repli est en partie compensé par le transport effectué par les VUL (estimé à 1,4 %) et par l'augmentation du cabotage.

### Transports terrestres nationaux



L'activité des poids lourds français à l'international connaît une baisse nettement plus prononcée, de 13,7 %. Celle-ci ne s'explique qu'en partie par l'infléchissement de la demande en 2005 : tous pavillons confondus, le transport international routier de marchandises reculerait de 2,0 % cette année.

Dans ce contexte, les créations d'entreprises de transport routier de marchandises reculent pour la deuxième année consécutive. Cette faiblesse du nombre de créations, qui se répercute sur l'ensemble du secteur des transports (-1,4 %), contraste avec le dynamisme des créations dans les autres secteurs de l'économie.

Au sein du TRM, la courte distance est l'activité la plus touchée, alors que le nombre de créations dans le TRM interurbain se stabilise après la nette diminution de 2004.

Cette diminution du nombre de créations d'entreprises s'accompagne d'une diminution du nombre d'entreprises, conséquence de l'accroissement de la concentration du secteur.

En 2005, bien que le volume de l'activité soit orienté à la baisse, la progression des prix, assez vive, devrait se traduire par une augmentation du chiffre d'affaires des entreprises du secteur.

La hausse du prix du gazole professionnel, déjà sensible en 2004, s'amplifie en 2005. Malgré un ralentissement en fin d'année, la variation sur un an s'élève à +19 % en moyenne annuelle. Les achats de carburants comptant pour un quart dans la structure des coûts de production, l'indice des coûts unitaires de production augmente de 6 % pour la longue distance et de 5 % pour la courte distance, après quatre années de progression plus modérée.

Les prix des prestations des transporteurs progressent nettement en 2005, après avoir crû modérément en 2004. C'est dans le transport de longue distance que les augmentations de prix sont les plus importantes (+4,5 %). L'augmentation des prix reste cependant inférieure à celle des coûts de revient, particulièrement dans le TRM de courte distance. Au total, les consommations intermédiaires des entreprises devraient augmenter proportionnellement plus que le chiffre d'affaires, et conduire à une dégradation de l'excédent brut d'exploitation.

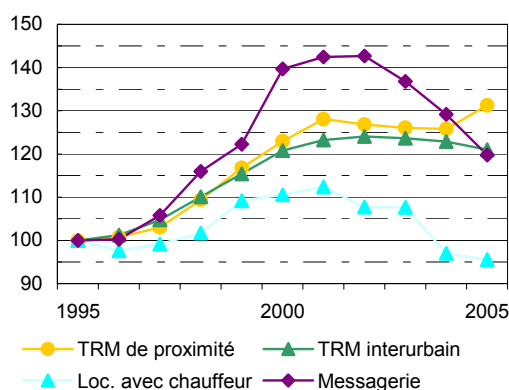
### Stabilité de l'emploi dans le TRM restreint et baisse dans la messagerie

En 2005, l'emploi dans le TRM élargi (cf. encadré page 4) diminue de 0,7 %. Le secteur a perdu plus de 10 000 emplois depuis 2002, essentiellement dans la messagerie, en recul cette année de 7,3 %, et dans la location de camion. En revanche, sur cette période, l'emploi est globalement stable dans le TRM restreint (i.e. : TRM interurbain et TRM de proximité).

En 2005, les créations d'emploi dans le TRM de proximité (+ 4,3 %) viennent compenser la baisse observée dans les entreprises du TRM interurbain (-1,5 %).

#### Effectif salarié au 31 décembre du TRM élargi

en base 100 au 31 décembre 1996



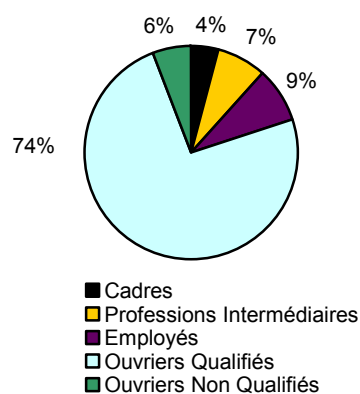
Source : Unedic, données 2005 provisoires

Le taux de recours à l'intérim est relativement développé dans le transport routier de marchandises (4,8 %). En 2005, il augmente dans tous les sous-secteurs. En fin d'année, le nombre d'intérimaires employés par le secteur s'élève à 17 500.

### Une population salariée essentiellement ouvrière et masculine

La population salariée du TRM élargi est à majorité ouvrière : 80 % au 31 décembre 2004. 9 ouvriers qualifiés sur 10 sont des conducteurs. Seule la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de cadres en contrepartie d'ouvriers moins nombreux (57 %).

#### Structure de la population salariée du TRM élargi au 31 décembre 2004



Source : Insee – DADS 2004, calculs MTETM/SESP

La dominante ouvrière conjuguée à la faible représentation des femmes au sein de la profession « conducteur » explique le faible taux de féminisation au sein du TRM élargi : 12,4 % contre 23,2 % dans les transports (hors grandes entreprises nationales).

La pyramide des âges des salariés du TRM élargi est légèrement plus jeune que celle des transports, avec un âge moyen de 38 ans et 7 mois contre 39 ans et 4 mois pour l'ensemble des transports.

En 2004, au sein du TRM élargi, l'âge moyen des conducteurs est supérieur à celui de l'ensemble des salariés : 39 ans et 4 mois.

Dans le TRM élargi, comme dans ses sous-secteurs, le taux de temps partiel est plus faible que celui de l'ensemble des transports : 8 % contre 12,4 %.