

## concentration des entreprises de transport routier de marchandises en Pays de la Loire

Les phénomènes de concentration sont communs à tous les secteurs d'activité et le secteur du transport routier de marchandises n'y échappe pas.

L'une de ses manifestations est la constitution de grandes entités juridiques de dimension internationale qui concentrent la majorité des chiffres d'affaires et des effectifs salariés.

Une autre manifestation de la concentration du secteur est l'évolution du nombre d'entreprises et de leur effectif moyen, selon des modalités qui peuvent être très variables : constitution de très grosses entités en parallèle avec le maintien de très petites entreprises ou élévation de l'effectif moyen des établissements.

Ces phénomènes ne sont pas indifférents au niveau régional. En effet, la domination du secteur par des grands groupes internationaux ou au minimum européens tend à déplacer les centres de décision hors de la région.

La région Pays de la Loire qui a vu naître certains fleurons du secteur a-t-elle toujours sur son territoire des leaders du transport, à quelle échelle ?  
Quelle est la dynamique du secteur dans la région, quel type d'entreprise se crée, quel type d'entreprise disparaît ?  
Quelle est la stratégie développée par les principales entités ligériennes ?  
Peut-on espérer voir émerger parmi elles de nouveaux leaders ?

C'est à ce type de questions que répond la présente étude.

avril 2007

Une première partie analyse des données statistiques sur les entreprises, les établissements et les effectifs salariés.

Le secteur est marqué par un nombre d'entreprises et d'établissements "artisansaux" soit sans salariés. Ils se trouvent principalement dans les entreprises de transport de proximité dans lequel l'accès à la profession reste encore relativement aisé, et dans les entreprises auxiliaires de transport qui regroupent des types d'activités très diverses, dont certaines ne nécessitent pas ou peu de personnel.

Aussi, dans ces deux dernières activités, les entreprises artisanales sont restées très nombreuses et le nombre total d'entreprises et d'établissements a progressé, bien que faiblement pour le transport de proximité.

Il faut cependant nuancer cette analyse en indiquant que les plus grands établissements, que l'on trouve dans les activités dites "auxiliaires de transport" sont aussi ceux qui ont vu leur effectif quadrupler en 9 ans.

Au contraire, dans le TRM interurbain, d'une part le nombre d'entreprises artisanales a chuté en 7 ans, impliquant une augmentation de l'effectif moyen par établissement, d'autre part le nombre de salariés a progressé dans les établissements ayant du personnel, aboutissant à une augmentation sensible de l'effectif moyen des établissements ayant des salariés.

**On peut donc considérer qu'en termes quantitatifs, on assiste à une concentration du secteur, flagrante dans le TRM interurbain, moins facile à repérer dans les activités auxiliaires mais bien réelle par le développement de l'emploi dans les grands établissements.**

**En revanche le secteur reste marqué, dans l'activité de transport routier de proximité, par la permanence d'entreprises artisanales, dont le nombre n'a pas décreu et qui fait que cette activité reste toujours atomisée.**

Les statistiques ne donnent aucune explication à ces phénomènes mais la connaissance du secteur permet d'avancer deux raisons à ces évolutions :

- le durcissement de l'accès à la profession dans le TRM interurbain est sans aucun doute à l'origine de la diminution des entreprises artisanales dans cette activité (la baisse des créations est avérée) ;
- la concentration dans cette même activité peut aussi être liée à la nécessité d'atteindre une taille critique pour se constituer un réseau de clientèle, dans un espace devenu européen ; les difficultés de l'activité en international a du également conduire à des disparitions d'entreprises ;
- la progression des effectifs dans les grands établissements se situe dans la même logique de constitution d'entités capables de constituer une offre compétitive à un niveau européen.

Toujours dans cette partie statistique, l'examen des établissements principaux et de leurs établissements secondaires à partir du fichier ASTREE donne une vision du poids des entreprises régionales et de leur implantation sur le territoire national.

**La logique des établissements secondaires est celle d'une couverture du territoire : 50% des établissements secondaires sont situés en dehors de la région et des régions voisines.**

**Les établissements secondaires sont, très majoritairement, les établissements de sociétés importantes** ; à peine 16% des entreprises ont un établissement secondaire ou plus (84 % n'ont qu'un seul établissement).

9% des entreprises n'ont qu'un seul établissement secondaire ; 2% ont plus d'un établissement secondaire, mais seulement dans la région, et 5% des entreprises en ont dans plusieurs régions. Ces dernières peuvent être aussi bien des entreprises indépendantes que des sociétés de groupes nationaux ou internationaux ; on y trouve ainsi, à titre d'illustration, Bourgey-Montreuil ouest, Breger, Graveleau, Rabouin, LoveFrance, Olano Ouest, Samat Ouest, Schenker Joyau ...

La deuxième partie s'intéresse aux entités capitalistiques, autrement dit aux groupes, seul moyen d'évaluer la taille des entités économiques et de repérer les véritables centres de décision. Elle a été réalisée à partir du fichier ASTREE et de recherches dans la presse et sur internet.

*Aujourd'hui ces entités peuvent être organisées dans des configurations juridiques diverses : la plus simple est une maison mère et ses filiales, la plus structurée est celle d'une holding détenant diverses sociétés, parfois regroupées par activités ou spécialités, la plus informelle est simplement le lien assuré par un actionnariat unique, généralement familial.*

**On distingue alors une autre vision du secteur des transports en Pays de la Loire, dominé par les grands groupes nationaux et internationaux, et où seules émergent une poignée de groupes régionaux et quelques belles entreprises indépendantes.**

Des fiches signalétiques ont été faites pour les groupes régionaux et les principaux groupes nationaux ou internationaux représentés en Pays de la Loire.

Une troisième partie, qui n'avait pas été prévue initialement mais a été demandée par la DRE et les organisations professionnelles, s'est attachée à dépasser le constat pour évaluer quelles sont les perspectives des groupes régionaux identifiés précédemment, et leurs stratégies. Des entretiens téléphoniques avec une dizaine de leurs dirigeants ont mis en évidence de nombreux points communs et des stratégies assez convergentes :

Les sociétés ou groupes leaders dans la région semblent connaître aujourd'hui une certaine prospérité, acquise, parfois au prix d'une réduction temporaire d'activité, par un recentrage sur leur cœur de métier, des efforts de productivité et de compétitivité grâce une offre de plus en plus pointue.

Leurs perspectives de développement sont réelles (volonté de croissance externe, capacités de financement) mais le plus souvent limitées dans un cadre géographique (la région ou l'inter-région pour la grande majorité) et dans un cadre d'activité (spécialisation ou mieux niches).

Ainsi, leurs perspectives de développement ne se trouvent généralement pas, contrairement aux secteurs industriels, à l'international. L'intérêt de s'appuyer sur une implantation européenne pour pouvoir utiliser des conducteurs de nationalité étrangère est cependant pris en considération dans l'activité de lot.

Enfin, les questions de successions se posent évidemment dans certains de ces groupes mais pour beaucoup la relève familiale est assurée et dans tous la transmission de l'entreprise est très largement anticipée.

**service  
des Transports Routiers  
16, rue Gaëtan Rondeau  
BP 90409  
44204 Nantes Cedex 2**

**téléphone :  
02 51 84 82 82  
télécopie :  
02 51 84 82 83  
mél :  
dre-pays-de-la-loire  
@equipement.gouv.fr**

**directeur de  
la publication :  
Jean-Paul Ourfiac**

**maître d'œuvre :  
O.R.T. Pays de la Loire  
[www.ort-pdl.org](http://www.ort-pdl.org)**

**rédaction :  
Claudine GAMBET**

