

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS

55, rue BRILLAT SAVARIN - 75013 PARIS - Tél. : (1) 45 89 89 27



Ecole Nationale des Ponts & Chaussées
Université de Paris XII

D.E.A. Transports

Octobre 1986

**LE SECTEUR
DES
TRANSPORTS ROUTIERS
DE MARCHANDISES
FACE A LA CRISE**

**Situation des entreprises
de 1973 à 1983**

3937.

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Pierre SELOSSE
sous la direction de :

Christian REYNAUD
Observatoire
Economique & Statistique
des Transports

Michel SAVY
Ecole Nationale
des Ponts & Chaussées

INTRODUCTION : Objet de l'étude	3
I - DEMARCHE D'ETUDE ET CHOIX PREALABLES	
- L'approche "entreprises"	5
- Les entreprises étudiées	6
- La période d'étude	6
II - LES OUTILS D'ANALYSE ET LEURS LIMITES	
- Les fichiers de données sur les entreprises de transport	8
- Les fichiers de structure	8
- Les fichiers économiques et financiers	12
- Le fichier "groupes" de l'INSEE	16
- Constitution de l'E.A.E. et limites d'utilisation	17
- Le taux de sondage	17
- Le champ de l'enquête	18
- Les questions posées	23
- Les ratios publiés	23
- Les déflateurs	24
III - ENVIRONNEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER	
- L'économie générale	27
- Les trafics terrestres de marchandises	28
- La répartition modale	29
- Compte propre et compte d'autrui	31
- L'énergie	33
- La réglementation	34
IV - EVOLUTION DE L'ORGANISATION DU SECTEUR	
- Les relations inter-entreprises	36
- La concentration du secteur	38
- La diversification de l'activité	39
V - ANALYSE DES DONNEES ECONOMIQUES ET FINANCIERES DU SECTEUR	
- La structure du secteur	42
- L'activité des entreprises	46
- Les investissements des entreprises	48
- La diversification	50
VI - CONCLUSION	
- Les enseignements de l'étude	52
- Les pistes de recherche	54
BIBLIOGRAPHIE	56
ANNEXES	59

INTRODUCTION

Au cours des 15 dernières années, pendant une période alternant crises économiques et stagnations, le système d'offre de transport de marchandises a considérablement évolué. Les entreprises de transport ont modifié leurs comportements, leurs stratégies, leurs domaines d'activité. Après une période de forte croissance de l'activité générale qui avait souvent permis un développement anarchique des entreprises, la crise économique a contraint l'ensemble des secteurs à se restructurer. Le secteur des transports, à la limite des secteurs industriels et des secteurs de service, soumis à des évolutions divergentes, s'est lui aussi trouvé confronté à cette crise et ses acteurs, les entreprises de transport, ont du s'adapter. Les caractéristiques spécifiques de ce secteur, qu'il s'agisse de sa structure particulière ou de son encadrement réglementaire, ont cependant souvent exacerbé ces évolutions. Par ailleurs, le développement des échanges intra-européens a élargi le champ de concurrence des entreprises françaises en augmentant considérablement le poids des transports terrestres internationaux.

Nous allons donc tenter d'étudier l'organisation du secteur des transports de marchandises et son évolution entre 1973 et 1983 par une approche des entreprises de transport routier de marchandises. Cette analyse de la structure du secteur et de l'activité des entreprises doit mettre en évidence deux aspects qui se sont conjugués : d'une part l'impact de la crise économique sur les entreprises et d'autre part la stratégie de celles-ci pour réagir face à cette situation nouvelle.

Plusieurs hypothèses peuvent être formulées et nous essaierons de les conforter par l'analyse des données économiques et financières publiées sur ce secteur.

Tout d'abord, pendant cette période de crise, on a assisté, dans l'ensemble des secteurs économiques, à une concentration du capital. Après une période d'expansion où les entreprises gagnaient de nouveaux marchés, la stagnation a ouvert une véritable période de concurrence où chaque marché gagné l'est au détriment d'une autre entreprise. La stagnation de l'activité a, dans le secteur des transports, entraîné une modification des relations inter-entreprises et une concentration de ce secteur. Cette modification devrait être d'autant plus importante que ce secteur est traditionnellement constitué par de nombreuses petites et moyennes entreprises. Le phénomène de concentration pourrait alors modifier de manière importante le fonctionnement et l'équilibre général du marché.

La deuxième stratégie de réaction face à un marché en récession est une politique de diversification de son activité. Deux grandes options sont alors possibles. On a vu dans le passé, des grandes entreprises avoir une politique de diversification tous azimuts. Cependant, cette démarche se rapproche plutôt du développement d'un groupe financier, plaçant son argent, que de celui d'un industriel. La deuxième option est de se développer dans son "métier" et d'étendre son activité, plutôt que de la diversifier, à des secteurs qui entourent son activité de base. Il ne semble pas qu'il y ait de règle-type de développement en ce domaine. On peut cependant noter que les grands cabinets de stratégie d'entreprises ont sensiblement modifié leurs méthodes d'analyse au cours du temps. Si les analyses du Boston Consulting Group,

semblaient, dans les années 70, plutôt bien s'intégrer à la première logique, il semble que le développement autour du "métier" soit surtout réapparu pendant la période de crise économique. Soumise à une forte concurrence, les entreprises ont donc peut être plutôt pour politique de se recentrer sur le marché où elles sont les plus performantes. Une logique de développement du chiffre d'affaires laisse alors la place à une logique de profit. Là encore, il est intéressant d'analyser comment les entreprises de transport ont subi la crise économique et comment elles s'y sont adaptées.

I. - DEMARCHE D'ETUDE ET CHOIX PREALABLES

I-1. - L'approche "entreprises de transport"

Les travaux réalisés au cours des dernières années sur les transports de marchandises ont, pour la plupart, analysé le transport comme un maillon de la chaîne de production, en le replaçant dans son contexte. Cette approche macro-sectorielle a souvent gommé la dimension propre du secteur des transports. C'est ainsi que de nombreux travaux ont étudié l'organisation des transports au travers de la politique des chargeurs, privilégiant les analyses par filières de produits et donnant une vision globale des entreprises de transport. Ces analyses par filières constituaient cependant une évolution méthodologique par rapport aux études traditionnelles se contentant d'une notion de demande globale de transport.

Si cette approche se justifie pour une étude globale de l'économie du secteur par rapport à l'économie générale, où l'on doit en effet considérer l'activité de transport comme une phase du cycle classique de rotation du capital, elle ne permet pas de comprendre les problèmes d'organisation interne du secteur et sa restructuration. Pour cela, il convient de revenir à des analyses micro-économiques où l'entreprise devient l'unité de base. On peut alors distinguer au sein d'un secteur déterminé des stratégies de développement différentes, une réorganisation interne du secteur avec des phénomènes éventuels de concentration, de diversification ...

Cette démarche micro-économique est actuellement utilisée pour un groupe d'études encadrées par l'Observatoire Economique & Statistique des Transports. Elles permettent, en particulier, d'étudier la stratégie des grands groupes de transport dont le poids dans le secteur est bien supérieur à ce que les chiffres bruts laissent apparaître. A tel point que la stratégie de ces quelques grands opérateurs est souvent déterminante pour l'évolution du secteur et parfois plus importante que les effets des réglementations. Un autre cas concerne l'étude des possibilités de structuration du secteur par des regroupements d'entreprises sous un statut coopératif. Les acquis de ces différentes études seront directement intégrés dans ce travail qui procède de la même démarche.

On s'appuiera en effet sur ces analyses micro-économiques pour définir des hypothèses d'évolution et de stratégie des entreprises du secteur du transport routier de marchandises. On confrontera, par la suite, ces hypothèses aux données économiques et financières du secteur, données obtenues à partir des comptes des entreprises et de leurs caractéristiques et qui sont publiées dans le cadre de l'Enquête Annuelle d'Entreprises réalisée par l'Observatoire Economique & Statistique des Transports. On pourra alors étudier l'évolution de l'ensemble des entreprises du secteur par rapport à leur environnement économique dont on aura préalablement rappelé les principales caractéristiques.

On s'attachera particulièrement à rechercher dans ces données de secteur des confirmations des tendances décelées chez ses plus grands acteurs. Ces comptes de secteur sont a priori bien adaptés à ce type d'approche "entreprises" par opposition aux comptes de branche de la comptabilité nationale, qui, eux, répondent à une logique de produit. Il faut cependant noter dès à présent que la notion de secteur, qui

comprend toutes les entreprises qui y effectuent la plus grande part de leur activité, reste souvent délicate d'utilisation, puisque les entreprises composant un secteur forment un ensemble variable.

I-2. - Les entreprises étudiées.

L'ensemble du secteur des transports constitue un ensemble hétérogène d'entreprises. Si leurs tailles très différentes empêchent souvent toutes comparaisons, ces entreprises assurent aussi des métiers très divers qui ont engendré des structures de la profession telles que toute analyse générale serait délicate. On se limitera donc à des entreprises qui pratiquent à peu près le même métier. En effet, s'il est déjà très difficile de concevoir qu'un grand transporteur qui possède plus de 1000 camions peut être comparé à une entreprise individuelle, on peut cependant imaginer que la "consolidation" imaginaire de 1000 artisans routiers doit pouvoir être comparé à un grand transporteur, avec bien sûr de nombreuses différences mais qui peuvent justement être la base d'une analyse de ce secteur. En revanche, il est clair que la structure du bilan d'un armateur ou d'un transporteur aérien, de même que les éléments de son compte d'exploitation ne seront en rien comparables à ceux d'un transporteur routier. Les métiers sont alors à tel point différents que toute tentation de comparaison ne pourrait que déboucher sur des aberrations.

On peut donc penser, dans un premier temps, se limiter aux seuls transporteurs routiers de marchandises. On retrouve déjà, classés entre quatre sous-secteurs : la zone longue, la zone courte, le déménagement et la location de véhicules industriels, des entreprises dont l'activité est bien différente. Cependant, la connaissance des entreprises présentes dans ce secteur, nous incite à regrouper les transporteurs routiers de marchandises avec les auxiliaires de transports terrestres. En effet, la plupart des entreprises importantes effectuent à la fois ces deux activités. On peut même se demander, avant une étude précise, pour nombre d'entre elles, dans quel secteur elles sont classées, classification qui s'effectue en fonction de la part du chiffre d'affaires réalisé dans chacun des secteurs.

Il convient donc de bien préciser que, si nous regroupons pour cette étude ces deux secteurs d'entreprises, transports routiers de marchandises et auxiliaires de transports terrestres, ce n'est pas parce que les métiers sont comparables, encore qu'ils ne sont peut être guère plus différents que ceux des déménageurs ou loueurs de véhicules, tous deux classés chez les transporteurs routiers, ou encore entre ceux d'un commissionnaire en douane et d'un manutentionnaire, tous deux auxiliaires. Mais ce rapprochement est nécessité par la présence de nombreuses entreprises qui ont la "double casquette" et peuvent donc basculer d'un secteur à l'autre. En revanche, les autres secteurs du transport semblent mieux séparés en terme d'entreprise sauf pour les auxiliaires de transports terrestres, maritimes ou aériens où, là encore, on peut souvent retrouver les mêmes entreprises. Mais regrouper ces trois types d'auxiliaires avec les transporteurs routiers, constituerait un ensemble par trop hétérogène.

I-3. - La période d'étude.

Le choix de la période d'étude se doit de répondre à deux préoccupations. Tout d'abord, elle doit avoir une justification économique. Par ailleurs, elle répond aussi à des problèmes pratiques, d'ordre statistique et d'homogénéité des données. Cette

période, allant de 1973 à 1983, correspond donc aux années pendant laquelle l'Enquête Annuelle d'Entreprise a été réalisée auprès des entreprises de transport (1983 étant pour l'instant la dernière année publiée). Il faut noter sur ce point que la modification du plan comptable français à partir de 1984 ne permettra pas d'avoir des séries parfaitement homogènes de part et d'autre de l'année 1983. Cependant, pour d'autres études, la publication des données de 1983 selon les deux plans comptables (PCG 57 et PCR 82) ont permis de "raccrocher" les séries et, pour ce qui concerne les principaux ratios économiques et financiers, les variations sont minimales. Cependant, ce problème n'est pas sans lien avec le retard de publication de l'enquête annuelle 84.

Si, donc, l'inexistence des chiffres après 83 fixe une des limites de la période, on peut s'interroger sur le début de la période. En effet, si on ne peut pas remonter avant 73 avec des séries homogènes, l'enquête ne s'est vraiment stabilisée qu'à partir de 76 dans sa forme actuelle et on peut se demander s'il ne faut pas commencer qu'à cette époque. Cela d'autant plus que certains responsables de cette enquête laissent clairement entendre que sa mise en route fut parfois délicate. Il convient cependant de prendre en compte le contexte économique qui correspond à cette période. En effet, le premier choc pétrolier, début de la crise économique, a lieu courant 74 et produit ses effets sur l'année 75. Commencer l'étude en 76 reviendrait à perdre toute information sur les deux dernières années de forte croissance économique que sont 73 et 74. L'appréciation des effets de la crise économique ne peut se faire que si l'on a des données comparables sur la période précédente. On retient donc de faire débuter la période d'étude en 73 ce qui devra permettre de bien distinguer deux états économiques différents, même si les données statistiques ne sont pas exactement les mêmes et si l'on se méfiera un peu plus des données produites par une enquête qui se mettait en place.

Enfin, il n'a pas semblé nécessaire de remonter plus loin dans le temps, en effet cette période de onze années devrait permettre de bien apprécier l'évolution du secteur face à la crise. Remonter plus avant dans le temps n'apporterait que peu de renseignements eu égard aux difficultés de recoupement qui existeraient entre les séries de l'E.A.E. réalisées par le Ministère des Transports depuis 1973 et les données sur les entreprises de transport publiées par l'I.N.S.E.E. avant cette date. Par exemple, le critère de taille d'entreprise, fondé actuellement sur le nombre de salariés, l'était auparavant sur le nombre de véhicules. Il s'agit de notions bien différentes. Les problèmes posés par le raccordement de ces séries ne permettraient sûrement pas de s'assurer d'une fiabilité statistique suffisante pour en tirer des enseignements sur des données d'entreprises dont les variations en fonction de la conjoncture restent souvent limitées, d'une année sur l'autre.

II. - LES OUTILS D'ANALYSE ET LEURS LIMITES

II-1. - Les fichiers de données sur les entreprises de transport.

Il existe plusieurs fichiers de données sur les entreprises de transport routier de marchandises. Chacun d'eux répond à une logique propre et a, de ce fait, ses limites d'utilisations. Les principaux fichiers qui peuvent avoir une utilité pour l'analyse du secteur des transports sont le fichier GEALIT, l'E.A.E. (Enquête Annuelle d'Entreprise), le fichier SUSE (Système Unifié de Statistiques d'Entreprise) ainsi que le fichier "groupes" de l'I.N.S.E.E.

II-1.1. - Les fichiers de structure.

Le fichier GEALIT (GEstion AUtomatique des Licences de Transport) est basé sur les registres départementaux des transporteurs (équivalent pour les transporteurs du registre du commerce). On devrait donc y retrouver, de manière exhaustive, l'ensemble des transporteurs. Cependant, son utilisation ne serait que d'un faible intérêt car il ne contient que très peu de renseignements. On peut cependant distinguer les entreprises par le nombre de licences qu'elles possèdent. En effet, ce fichier, géré par le S.E.T.R.A. pour le compte de la D.T.T., répond d'abord à des objectifs de gestion réglementaire du secteur pour son Ministère de tutelle. L'exhaustivité de ce fichier devrait permettre de bien apprécier l'évolution du nombre des transporteurs et éventuellement de compléter les informations provenant d'autres fichiers. Il contient aussi des informations sur l'âge des entreprises, leur statut juridique... Les entreprises sont séparées en trois sous-secteurs, les entreprises exclusivement transporteurs, celles exclusivement loueurs et enfin les entreprises exerçant les deux activités. Cette répartition est la traduction des trois catégories prévues par la réglementation pour l'inscription des entreprises dans les registres des transporteurs.

Pour leurs parts, les fichiers E.A.E. et SUSE reposent sur le classement de la Comptabilité Nationale. Les entreprises classées dans le secteur du Transport Routier de Marchandises sont celles qui effectuent la plus grande part de leur chiffre d'affaires dans ce secteur. Cette manière de classer les entreprises exclut du champ de ces enquêtes toutes les entreprises qui effectuent du transport public d'une manière annexe. Il faut noter, qu'en tout état de cause, les entreprises qui effectuent du transport pour leur compte propre n'apparaissent dans aucun de ces fichiers. La seule manière d'apprécier leur activité est de se baser sur l'enquête T.R.M. (réalisée par l'Observatoire Economique & Statistique des Transports) et qui saisit l'activité réalisée par des véhicules, quel qu'en soit le propriétaire. Les véhicules enquêtés étant choisis par sondage dans le fichier des immatriculations.

Cette enquête T.R.M. permet ainsi d'obtenir un certain nombre de renseignements sur la répartition des trafics entre compte propre et compte d'autrui mais ne permet en revanche aucune approche de l'activité "transport pour compte propre" en terme d'entreprise.

Avant d'aller plus avant dans la présentation des fichiers E.A.E. et SUSE, nous allons tenter de comparer les données obtenues par ces trois fichiers pour le nombre

d'entreprises.

Nb. d'entreprises	1978	1979	1980	1981	1982	1983
GEAULIT - DTT	45367	44097	44375	44499	44498	44496
EAE : TRM	27511	26105	27824	28202	27366	27670
EAE : Auxil. Trans. Ter.	953	1097	1109	1038	1046	1104
EAE : Trans. Voy.	2833	2918	2862	2842	2798	2710
SUSE : TRM	24120	-	-	-	24590	-

Plusieurs remarques apparaissent à la simple lecture de ce tableau. La plus importante concerne le très fort écart constaté entre le nombre d'entreprises de T.R.M. enregistré par la D.T.T. et celles dont l'activité principale est le transport routier de marchandises. En revanche, pour les deux années de comparaison, il y a une assez bonne cohérence entre l'E.A.E. et SUSE.

Notons tout d'abord que la DTT, à partir des enregistrements dans les registres départementaux, saisit des établissements. Mais ceux-ci disposent d'un code spécial qui permet de les distinguer dans une exploitation du fichier GEAULIT. Il ne devrait donc pas y avoir de biais à ce niveau.

Il convient donc de s'interroger sur cette différence entre le nombre d'entreprises enregistrées comme transporteurs et celui des entreprises entrant dans le champ de l'E.A.E. On peut penser, raisonnablement, que la plupart des entreprises dont l'activité principale est le transport routier de voyageurs ou une activité d'auxiliaire des transports terrestres, peuvent être aussi inscrites au registre des transporteurs car elles peuvent effectuer de manière annexe des transports de marchandises. Cependant, même en additionnant ces trois secteurs de l'E.A.E., la différence reste très importante : toujours plus de 12 000 entreprises sur les six années de comparaison, soit plus du quart des entreprises inscrites. Sans remettre en cause la validité de ces chiffres, il faut conclure que plus d'un quart des entreprises inscrites au registre des transporteurs n'effectuent quasiment pas de transport de marchandises. Plusieurs raisons peuvent participer à l'explication de ce phénomène.

En premier lieu, il existe effectivement un certain nombre d'entreprises qui effectuent un peu de transport de marchandises pour compte d'autrui sans appartenir au secteur des transports. Il s'agit surtout d'entreprises de négoce qui ont d'abord développé une activité de transport pour compte propre. Puis, face à des problèmes de retours à vide ou devant une opportunité (proposition de frêt de la part d'autres entreprises,...) l'entrepreneur s'est décidé à s'inscrire aux registres des transporteurs pour mieux rentabiliser son service de compte propre mais sans pour autant filialiser ce service, qui passerait alors dans le secteur des T.R.M. au sens de l'E.A.E. Dans ce cas, l'entreprise est donc bien inscrite au registre des transporteurs mais la part de l'activité transport public est très minoritaire. Il ne s'agit là que d'un exemple et d'autre

cas du même type doivent exister. Il est cependant très difficile d'apprécier quel peut être le nombre d'entreprises d'autres secteurs qui effectuent du transport public de manière annexe.

Seul un pointage exhaustif, dans une série de départements, des entreprises inscrites dans les registres des transporteurs, puis d'une recherche de leur classement dans le fichier des entreprises, SIRENE de l'I.N.S.E.E., pourrait permettre de préciser le contenu de GEAULIT. Des pointages de ce type, à partir des registres des commissionnaires, ont permis de mieux comprendre ce même phénomène existant chez les auxiliaires.

Un deuxième cas d'entreprises inscrit au registre mais n'exerçant plus du tout d'activité peut apparaître. Ces entreprises n'exercent plus d'activité de transport mais continuent à exister. Il s'agit d'anciens entrepreneurs de transport (souvent sous statut d'entreprises individuelles) qui ont pris leur retraite et ont donc cessé leur activité. Mais à ce moment, plutôt que de revendre leurs autorisations de transport (licence de zone longue) en même temps que leur entreprise, et donc, toucher un capital, ils ont préféré revendre uniquement leur matériel et s'assurer d'une rente par la location de leur licence à un transporteur plus jeune qui n'en avait pas, soit pour s'installer en zone longue soit pour se développer. Dès lors, l'entrepreneur reste inscrit au registre des transporteurs et est propriétaire de sa licence même s'il n'exerce plus d'activité. Il faut noter ici que le terme "propriétaire" d'une licence peut paraître inapproprié puisqu'elle concerne une autorisation administrative. Mais l'existence d'un contingentement donne une valeur, fixée par le marché, à cette autorisation, dont il existe un réel commerce : vente ou location. L'existence de cette valeur est parfaitement reconnue, puisqu'elle apparaît, comme pour les pharmacies ou les études de notaire, à l'actif du bilan des entreprises en tant qu'immobilisations incorporelles.

Enfin, il faut aussi reconnaître qu'il existe une certaine inertie dans le tenue de ce fichier.

Cependant cette inertie ne devrait pas amener de dérive sur longue période. Elle doit laisser de manière permanente un résidu d'entreprises qui ont cessé leur activité mais ne sont pas encore rayées des registres. Pour apprécier ce biais, il convient de préciser comment est tenu ce fichier : les entreprises qui veulent exercer une activité de transporteur public doivent s'inscrire au registre des transporteurs (ou des loueurs) de leur département. Elles sont aussi tenues de signaler leur cessation d'activité. Il est cependant évident qu'une entreprise qui cesse son activité n'est pas forcément très motivée par le respect des actes administratifs.

Aussi les annulations sont souvent connues avec beaucoup de retard soit par déclaration tardive de l'entreprise, soit par l'intermédiaire du BODAC (Bulletin Officiel Des Annonces Civiles et Commerciales) ou, enfin, à la suite d'enquêtes. En effet, chaque entreprise doit verser une cotisation au CTD (Comité Technique Départemental des Transports). Les titres de paiement sont émis à date fixe (en Mai) et s'ils restent impayés, le Trésorier Payeur Général fait une recherche qui permet alors d'apprendre la disparition de l'entreprise. Il ne peut ainsi y avoir de dérive à long terme. En revanche, il peut y avoir une inertie de l'ordre de 2.500 à 3.000 entreprises (nombre de disparitions annuelles). De même, cette méthode rend quasiment

inutilisable ce fichier à des fins d'analyse conjoncturelle. Cette analyse serait d'ailleurs aussi perturbée par les annulations provisoires d'entreprises.

Cette situation peut se produire en cas de dépôt de bilan puis de relance de l'entreprise. Dans ce cas, il y a annulation provisoire, comptée comme une annulation puis lors de la reprise d'activité, il y a effacement de l'annulation et non pas création. Sur longue période, cet effet s'annule donc mais à un instant donné le nombre d'annulations est un peu surestimé.

Ces trois cas démontrent que l'écart des nombres d'entreprises de transport routier de marchandises obtenus par ces deux méthodes (registre des transporteurs et classement par l'activité principale) peut être grand. L'analyse de cette différence pourrait être une étude en elle-même, par exemple en étudiant l'évolution des sous-secteurs, mais les définitions des sous-secteurs ne se recouvrent pas, ou encore en procédant par sondage dans le registre des transporteurs et en analysant l'activité des entreprises retenues. Mais cela n'apporterait pas de réponses aux questions que l'on se pose sur l'activité des entreprises de transport. En effet, les trois types de cas que l'on a relevés comme pouvant expliquer ces écarts ne peuvent en aucun cas être considérés comme représentant des entreprises de transport. Aussi, pour la suite de cette étude, on s'en tiendra à une définition de l'entreprise de transport conforme au classement de la comptabilité nationale, c'est à dire effectuant principalement son activité dans le secteur du transport.

On notera avant de clore ce sujet la très grande stabilité du nombre d'entreprises enregistrées par la D.T.T. Cette série est en effet beaucoup plus stable que celle du nombre d'entreprises de transport routier de marchandises comprises dans le champ de l'E.A.E. (3% d'écart maximum pour les inscriptions aux registres des transporteurs entre 78 et 83 contre 8 % pour l'E.A.E.). Par ailleurs, le sens des variations n'est pas comparable.

Cette stabilité pourrait amener à douter de la bonne tenue des registres et plaider pour l'inertie de cette série. En fait, on constate que cette stabilité correspond à des flux d'entrées et de sorties comparables et assez importants.

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Nb. d'entreprises	45367	44097	44375	44499	44498	44496
Entreprises créées	2279	3221	2701	2471	2502	2467
Entreprises annulées	3549	2943	2577	2472	2514	2615

Chaque année, c'est donc entre 5 et 7 % de la population des entreprises qui disparaissent et se créent. Cependant, on peut penser que ces créations et annulations concernent surtout les entreprises qui sont dans le champ du secteur transport. Les entreprises hors du secteur, effectuant par ailleurs l'essentiel de leur activité, doivent a priori être moins sujettes à ce phénomène de taux de renouvellement élevé. Aussi peut-on estimer que le taux de rotation des entreprises

est supérieur à 10% dans ce secteur du transport routier de marchandises.

II-1.2. - Les fichiers économiques et financiers

En ce qui concerne les données économiques et financières, deux fichiers peuvent être utilisés pour analyser le secteur des transports. Leur constitution a des origines et des buts différents, aussi est-il intéressant de préciser ce qu'ils contiennent et de les comparer.

L'Enquête Annuelle d'Entreprise est une enquête spécifique réalisée par le Ministère des Transports et est homogène depuis 1973. Elle fait suite au recensement des transporteurs de 1963 puis aux enquêtes biennales (65-67-69) réalisées par l'I.N.S.E.E. Il est cependant difficile de constituer des séries statistiques mélangeant ces deux séries d'enquêtes. En revanche, la période 73-83 (dernière année connue) ne pose pas de problèmes d'homogénéité. Le gros avantage de cette Enquête Annuelle d'Entreprise est qu'elle est spécialement destinée et donc adaptée au secteur des Transports. Le questionnaire, adapté des enquêtes réalisées dans les secteurs industriels, prend donc en compte certaines spécificités du secteur, ce qui n'est pas le cas de l'autre fichier. En effet, le fichier SUSE-BIC, basé sur les comptes standards de l'I.N.S.E.E., est élaboré à partir des données que fournit la Direction Générale des Impôts sur l'état d'exploitation statistique des déclarations fiscales des entreprises soumises au régime d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux (BIC). Il s'agit donc de fichiers standards, cependant plus riches que l'E.A.E. sur le plan des données financières. En effet, l'Enquête Annuelle d'Entreprise se limite à demander des informations sur le compte d'exploitation des entreprises et quelques indications générales (investissements, effectifs, parc...) mais ne fournit aucune donnée sur le bilan des entreprises. Dès lors, il est impossible de procéder, à partir de cette enquête, à une analyse financière se fondant sur des notions classiques tels que : taux de rotation du capital, rentabilité des capitaux investis ou encore d'analyser la structure financière : besoin en fonds de roulement, structure de l'endettement...

Cependant, si cette analyse financière est essentielle pour l'étude d'une entreprise, l'analyse de données globalisées pour l'ensemble d'un secteur ne répond pas au même objet. Avec l'Enquête Annuelle d'Entreprise, on devra se limiter à une analyse économique basée sur les données du compte d'exploitation.

Une deuxième différence essentielle entre l'E.A.E. et SUSE-BIC concerne la méthode de prise en compte du chiffre d'affaires. Pour SUSE, basée sur les déclarations des bénéfices industriels et commerciaux, on prend en compte le chiffre d'affaires global, alors que l'Enquête Annuelle d'Entreprise prend en compte le chiffre d'affaires hors sous-traitance comme donnée de base, même si elle saisit aussi le chiffre d'affaires brut (à partir de 1984, le nouveau plan comptable modifiera ces définitions ce qui pourra rompre l'homogénéité des séries). Considérant que le chiffre d'affaires net est un critère d'appréciation beaucoup plus réaliste de l'activité réelle des entreprises de transports qui recourent de manière importante à la sous-traitance, c'est donc les données issues de l'Enquête Annuelle d'Entreprise que l'on utilisera par la suite. Il n'est cependant pas inintéressant de comparer les données issues des deux fichiers sur quelques années.

Pour cela, on retiendra trois sous-secteurs où le phénomène de sous-traitance

est bien différent : la collecte de fret (terrestre et fluvial), le transport routier de marchandises de zone longue et la location de véhicules industriels.

Collecte de fret	1978	1978	1979	1979	1980	1980
	EAE	SUSE				
en kF						
chiffre d'affaire	6 914,8	15 112,9	8 714,8	18 902,6	9 920,9	22 629,3
valeur ajoutée	4 263,9	4 414,4	5 199,8	5 156,7	5 944,4	5 899,8
excédent brut d'exploitation	931,4	1 006,7	1 257,9	1 217,8	1 397,6	1 430,6
résultat d'exploitation	443,6	496,7	634,5	622,8	749,9	711,4
effectifs	49 483	51 415	50 972	50 826	52 258	52 094
VA/CA	62%	29%	60%	27%	60%	26%
frais personnel / VA	78%	77%	76%	76%	76%	76%
dotation amort. / VA	6%	7%	7%	7%	6%	7%
frais financ. / EBE	21%	20%	19%	19%	19%	20%
résult. exploit. / VA	10%	11%	12%	12%	13%	12%
TRM zone longue	1978	1978	1979	1979	1980	1980
	EAE	SUSE	EAE	SUSE	EAE	SUSE
en kF						
chiffre d'affaire	12 277,7	20 531,4	15 301,7	24 264,8	17 650,5	34 700,6
valeur ajoutée	5 955,5	8 169,2	7 160,1	9 310,7	8 158,2	12 365,9
excédent brut d'exploitation	1 736,7	2 730,0	2 056,2	3 070,0	2 288,9	3 893,3
résultat d'exploitation	293,0	636,2	417,8	806,9	482,5	1 035,2
effectifs	68 890	90 571	74 572	89 527	74 005	107 231
VA/CA	49%	40%	47%	38%	46%	36%
frais personnel / VA	71%	66%	71%	67%	72%	69%
dotation amort. / VA	16%	17%	16%	17%	15%	15%
frais financ. / EBE	23%	22%	22%	21%	23%	23%
résult. exploit. / VA	5%	8%	6%	9%	6%	8%
location de véhicules	1978	1978	1979	1979	1980	1980
	EAE	SUSE	EAE	SUSE	EAE	SUSE
en kF						
chiffre d'affaire	3 692,6	4 960,2	4 274,4	5 078,9	4 795,5	5 793,9
valeur ajoutée	1 986,2	2 572,7	2 258,1	2 562,9	2 514,2	2 814,5
excédent brut d'exploitation	685,4	1 260,3	795,2	1 329,9	896,0	1 456,6
résultat d'exploitation	59,1	107,7	89,5	137,2	131,2	133,9
effectifs	20 170	20 745	20 734	17 048	20 132	16 696
VA/CA	54%	52%	53%	50%	52%	49%
frais personnel / VA	65%	51%	65%	48%	64%	48%
dotation amort. / VA	22%	33%	23%	35%	23%	35%
frais financ. / EBE	23%	22%	20%	20%	20%	21%
résult. exploit. / VA	3%	4%	4%	5%	5%	5%

Les quelques données et ratios ci-dessus n'ont été repris qu'à titre indicatif. Ils ont pour objet de comparer les résultats issus des deux fichiers.

Dans le cas de la collecte de fret, la comparaison des deux fichiers est très satisfaisante. En effet, on constate une forte différence au niveau des chiffres d'affaire, ce qui est normal, compte-tenu de l'importance de la sous-traitance dans ce secteur, une bonne part du travail des commissionnaires étant un travail d'intermédiaire. En revanche, l'ensemble des données suivantes : valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation et résultat d'exploitation sont tout à fait comparables. Le nombre de personnes travaillant dans ce secteur, suivant les deux enquêtes, est très proche, ce qui prouve que le champ de ces deux enquêtes est quasiment semblable.

Il faut cependant noter que la sous-traitance, qui explique principalement les différences de chiffre d'affaires entre les deux fichiers, ne peut pas être clairement isolée dans le détail du compte d'exploitation (non reproduit ici). En effet, les comptes des postes "achats", "T.F.S.E." (Travaux, fournitures et services extérieurs) et "transports et déplacements" (respectivement compte 60, 63 et 64 du plan comptable de 1957) sont tous trois affectés. Il semble donc que, d'une entreprise à l'autre, la sous-traitance soit comptabilisée dans des comptes différents, ce qui peut amener à des difficultés d'interprétation. En revanche, dans l'Enquête Annuelle d'Entreprise, la sous-traitance est explicitement exclue.

Pour les deux autres sous-secteurs, on constate que les différences de chiffres d'affaires sont moins fortes, légèrement en transport routier de marchandises de zone longue, où la sous-traitance est un phénomène un peu moins répandu que dans la collecte de fret. Pour la location, l'écart de chiffre d'affaires est très faible, ce qui correspond à un secteur où il y a peu de sous-traitance. En revanche, on constate, en comparant les effectifs concernés pour les deux fichiers que les champs des deux enquêtes diffèrent nettement pour le transport routier de marchandises de zone longue. La majeure partie de cette différence s'explique par le poids des petites entreprises.

En effet, dans le cas de l'Enquête Annuelle d'Entreprise, les entreprises de moins de 6 salariés ne sont soumises qu'à un questionnaire simplifié, qui ne contient pas de renseignement détaillé sur le compte d'exploitation. Aussi les données reprises dans le tableau ci-dessus ne prennent en compte que les entreprises de 6 salariés et plus. Si on ajoute les 12 à 13 000 employés de ces petites entreprises, le champ devient alors comparable. Avec des données ainsi corrigées, la différence des chiffres d'affaires est nettement réduite. On obtient alors respectivement pour 78, 79 et 80 des chiffres d'affaires de 14.479, 17.815 et 20.980 KF, qui sont à comparer aux 20.531, 24.265 et 34.701 KF issus des BIC.

Il est en revanche plus surprenant de constater que les ratios calculés sont très sensiblement différents, mais on peut y trouver une explication à partir de cette différence de champ. En effet, le fait d'exclure les petites entreprises fait nettement monter le ratio "frais de personnel/VA", car on sait que les frais de personnel prennent une part moins importante dans les petites entreprises pour deux raisons principales.

La première est l'absence de personnel administratif dans ces entreprises, ce

qui correspond réellement à une structure différente de compte d'exploitation. En revanche, la seconde raison est beaucoup moins réelle. En effet, nombre de petites entreprises ont un statut d'entreprise individuelle et la rémunération du chef d'entreprise n'apparaît pas comme un salaire (au compte d'exploitation), mais comme une sortie de capital (qui apparaît au bilan). Pour cette raison, il est très difficile de globaliser des données de compte d'exploitation d'entreprises individuelles et de sociétés. C'est pour cette même raison que les ratios "résultat d'exploitation/VA" diffèrent, puisque dans le cas de l'entreprise individuelle, la rémunération du chef d'entreprise reste dans le résultat d'exploitation du compte d'exploitation général.

Enfin, il faut noter que pour le sous-secteur de la location de véhicules industriels, aussi, les petites entreprises de moins de 6 salariés n'apparaissent pas dans la colonne E.A.E. Dans ce cas, si on ajoute leurs 3500 à 4000 employés, on constate que le champ de l'E.A.E. est nettement plus large que celui des BIC. Pourtant, il n'y a pas de classification spécifique effectuée à partir des BIC et la constitution des secteurs pour SUSE est réalisée par report des codes APE des entreprises issus de l'E.A.E.

Il convient, sur ce point, de rappeler que chaque entreprise est classée en fonction de son code APE mais qu'elle est en réalité codée de trois façons distinctes. Elle reçoit d'abord un code APE, attribué lors de son inscription au registre du commerce, en fonction de l'activité qu'elle a l'intention de réaliser, code qui apparaît dans son numéro SIRENE, ensuite un deuxième code est calculé automatiquement en fonction de la répartition de ses recettes entre les différents secteurs, enfin au vu de ce code calculé, l'I.N.S.E.E. réattribue un code qui permet, normalement, d'éviter des va et vient entre deux secteurs. La classification par secteur est effectuée en fonction de ce 3ème code. Des interprétations différentes par les gestionnaires de ces deux fichiers peuvent alors engendrer des écarts.

Dans cet exemple de la location, des écarts apparaissent encore entre les ratios, ce qui amène à constater que, pour les petits loueurs, la plus faible part de valeur ajoutée consacrée aux frais de personnel permet surtout d'en consacrer une plus grande part relative aux investissements.

Il n'est cependant pas question d'aller plus avant, dans cette partie, dans l'analyse des données d'entreprises. Il ne s'agissait que de quelques exemples qui permettent de mieux cerner les différences entre deux fichiers qui ont chacun leur objet.

Cette comparaison nous amène à utiliser pour la suite de cette étude les données de l'Enquête Annuelle d'Entreprise qui sont mieux adaptées à ce travail spécifique sur le secteur des transports même si on doit ainsi se priver d'un certain nombre de ratios financiers. En revanche, une comparaison du secteur des transports à d'autres secteurs de l'économie se satisferaient mieux de l'utilisation des fichiers SUSE-BIC, standards.

II-1.3. - Le fichier "groupe" de l'INSEE

Après un certain nombre de travaux qui portent pour la première fois sur les groupes de sociétés en 1974 et publiés en 1977 par l'I.N.S.E.E., un système d'observation statistique des groupes a été mis en place par l'I.N.S.E.E. à partir de 1980 (et porte donc sur les comptes de 1979). Si on peut s'étonner de cette date assez récente pour la mise en place de ce système d'observation, la lecture des travaux méthodologiques qui l'ont précédée répond en grande part à cette question. En effet, si la définition de la notion de groupe pose déjà un problème complexe, la mise en application pratique de cette définition n'est pas immédiate. La méthode retenue procède par élimination. De manière très schématique, on peut la résumer ainsi : Partant de l'ensemble des entreprises, on élimine toutes celles qui n'ont pas de filiales puis celles qui sont directement dépendantes d'une autre entreprise, on définit ainsi des "têtes de groupes", puis on reconstitue les groupes et on peut ainsi définir l'ensemble des entreprises qui sont dans la "mouvance des groupes".

A notre connaissance, aucune exploitation spécifique de ce fichier n'a été réalisée pour le secteur des transports, seule une première expérience sera réalisée pour le rapport des comptes 1985 de la Commission des Comptes Transports de la Nation. Cependant, il semble que ce fichier soit d'un grand intérêt pour analyser les effets de concentration et de diversification du secteur. Il s'avèrera en effet au cours de cette recherche que l'E.A.E. est assez mal adaptée à l'étude de ces phénomènes. Mais la découverte tardive de l'existence de ce fichier n'a pas permis de l'utiliser. Par ailleurs, les premières données de ce fichier ne remontent qu'à 1979 et la complexité de sa chaîne de réalisation ne permet pas d'obtenir actuellement des résultats postérieurs à 1982. On ne peut donc pas pour l'instant faire une analyse d'évolution sur série longue.

Quelques données extraites de travaux antérieurs permettent cependant d'apprécier cette notion de groupe. Ainsi en 1979 (1ère exploitation), 1026 groupes d'entreprises ont été identifiés et comprenaient 52 groupes de transports. Ces 1026 groupes comprenaient 659 entreprises du secteur transport et communication. Si le nombre d'entreprises est très faible, il faut noter que ces 659 entreprises employaient 469 000 personnes soit 61% de l'effectif du secteur. Le poids des 250 000 cheminots y est bien sûr prépondérant mais la concentration dans ce secteur apparaît donc importante.

Deux années plus tard, en 1981, le nombre de groupes de transports est passé de 52 à 58 et ces 58 groupes rassemblent 455 entreprises et 443,7 milliers de personnes. Il est à noter que 420 de ces 443 milliers de personnes exercent une activité de transport, ce qui dénote une faible diversification des groupes de transport en dehors de leur secteur d'activité.

En revanche, cette diversification apparaît nettement en terme de sous-secteur. C'est particulièrement net pour les groupes de transport routier de marchandises ; en effet ceux-ci employaient en 1981, 8 000 personnes en transport routier de marchandises (zone longue et courte) et 5 300 dans les autres transports terrestres (principalement la location de véhicules) et les activités d'auxiliaires, soit 40 % de

leurs effectifs. En revanche, les 8 000 personnes employées par des groupes de T.R.M. peuvent paraître peu nombreux au regard des 182 000 personnes qui travaillent pour les entreprises de ce sous-secteur. Mais de nombreuses entreprises de T.R.M. appartiennent aussi à des groupes rattachés à d'autres secteurs : transport ferroviaire, auxiliaires voire secteur industriel.

Il s'agit ici seulement de quelques exemples qui permettent d'apprécier l'utilisation qui pouvait être faite de ce fichier. Une exploitation complète et spécifique pour le secteur des transports, voire des transports routiers de marchandises, devrait permettre une analyse très intéressante.

II-2. - Constitution de l'E.A.E. et limites d'utilisation.

II-2.1. - Le taux de sondage.

L'Enquête Annuelle d'Entreprise est une enquête obligatoire. L'ensemble des entreprises interrogées est donc tenu de répondre sous peine d'amende. De fait, le taux de réponse est assez satisfaisant et ce ne peut être là un facteur important d'imprécision sur les résultats de cette enquête. Cependant, il faut noter que chaque entreprise n'ayant pas répondu est remplacée par une entreprise ayant même activité, de même taille et de même région. On peut ainsi continuer à compabiliser des entreprises qui n'existent plus. En revanche, cette enquête peut être réalisée au moyen d'un questionnaire général ou d'un questionnaire simplifié qui contient moins de renseignements. Par ailleurs, l'enquête peut être exhaustive ou par sondage en fonction des secteurs d'activités et de la taille des entreprises. Pour les secteurs qui nous concernent, l'ensemble des auxiliaires de transports est soumis au questionnaire général de manière exhaustive. En revanche, pour le transport routier de marchandises, les entreprises de moins de 6 salariés répondent au questionnaire simplifié alors que les entreprises de 6 salariés et plus répondent au questionnaire général. Enfin le taux de sondage est de 1 pour 10 pour les entreprises de T.R.M. zone longue ou zone courte de moins de 10 salariés, de 1 pour 3 pour les entreprises de déménagement et de location de moins de 6 salariés et exhaustif au-delà de ces seuils.

Il conviendra donc de garder à l'esprit cet aspect de l'enquête lors de l'analyse des résultats. Si le taux de sondage est tout à fait satisfaisant, compte-tenu que les petites entreprises peuvent être considérées comme des unités statistiques interchangeables, la distinction entre questionnaire simplifié et questionnaire général peut amener un biais plus important. En effet, on ne connaît que des renseignements généraux sur les petites entreprises et aucun détail sur la structure de leur compte d'exploitation. Ce problème se complique du fait que les petites entreprises ont souvent un statut d'entreprise individuelle, ce qui amène une structure de C.E.G. très différente. Il est donc très difficile d'apprécier les problèmes économiques de ces petites entreprises qui représentent 75 % des entreprises de ce secteur (mais moins de 20 % des effectifs employés).

II-2.2. - Le champ de l'enquête.

Il s'agit d'un des facteurs essentiels de la validité de l'enquête. En particulier, toutes les données sur la structure du secteur et en particulier le nombre d'entreprises lui est directement lié.

a) Classement des entreprises.

L'ensemble des entreprises françaises est classé en différents secteurs, en fonction de l'activité principale de l'entreprise. Ce classement s'effectue suivant la nomenclature d'activités et de produits. Pour cette étude, nous nous intéresserons uniquement aux sous-secteurs suivants : transports routiers de marchandises zone longue (69.11), transports routiers de marchandises zone courte (69.12), déménagement (69.24), location de véhicules industriels (69.25) ainsi que collecte de fret terrestre et fluvial (74.03) et manutention terrestre et fluviale (74.05). A noter que la location de wagons (80.05) de même que la location de voitures particulières (80.04) ne font pas partie de la branche transport.

L'activité principale est l'activité dans laquelle est effectuée la plus grande partie des recettes de l'entreprise, cette part peut donc être inférieure à 50 % en cas d'activités multiples.

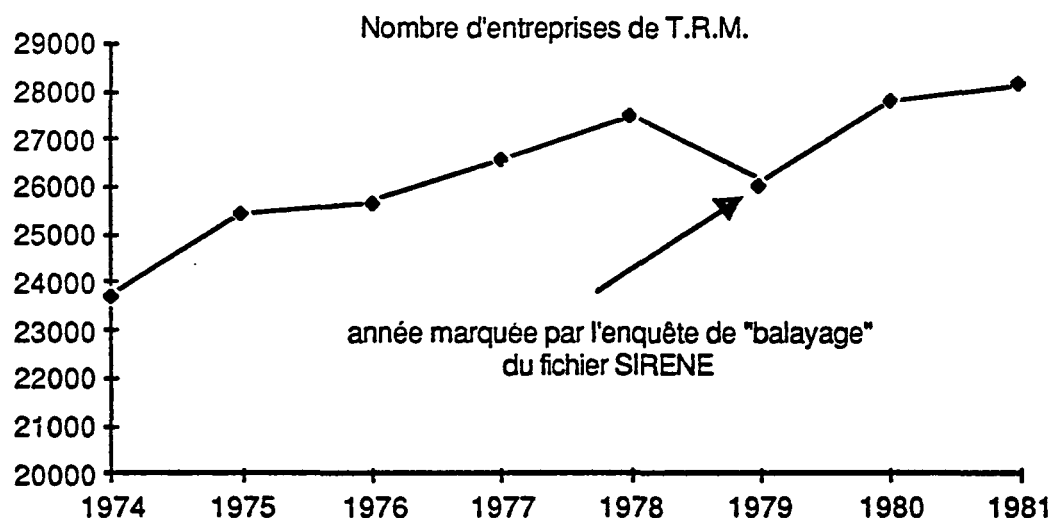
b) Définition du champ de l'enquête.

Le champ de l'enquête couvre l'ensemble des entreprises dont l'activité principale est le transport ou une activité d'auxiliaire de transport, et se base sur le fichier des entreprises SIRENE, géré par l'I.N.S.E.E. Il s'agit donc bien d'une analyse en terme de secteur (ensemble des entreprises dont l'activité principale est le transport) et non pas en terme de branche.

Aussi, au-delà des problèmes de sondage ou de non-réponse vu précédemment, la fiabilité que l'on peut accorder au résultat de cette enquête dépend, pour une bonne part, de la qualité du fichier de base, SIRENE. Cette remarque s'applique particulièrement au nombre d'entreprises du secteur. C'est ainsi qu'entre 1978 et 1979 l'I.N.S.E.E. a procédé à une "enquête de balayage" dans le secteur des transports.

Ces enquêtes qui sont effectuées périodiquement dans les différents secteurs, sont destinées à vérifier l'existence des entreprises et l'exactitude des renseignements figurant dans le fichier. Cette enquête a ainsi conduit à supprimer des entreprises qui avaient été conservées à tort dans le fichier, et traitées l'année précédente comme des entreprises existantes mais n'ayant pas répondu et donc "dupliquées" (remplacées par des entreprises comparables que l'on comptabilise deux fois). Ce "balayage" est particulièrement net en transport routier de marchandises et surtout pour les petites entreprises de zone courte.

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Nb. d'entreprises de TRM	23722	25445	25691	26566	27511	26105	27824	28202
dont entreprises de zone courte de - de 6 salariés	12773	13201	12935	12918	13407	11765	12605	13009



En ce qui concerne les auxiliaires de transports terrestres, un phénomène similaire apparaît entre 1980 et 1981.

	1979	1980	1981	1982
Nb. d'entreprises d'auxiliaires	1097	1109	1038	1046
Effectifs	64718	66104	56905	55780
dont entreprises de manutention	141	148	119	120
Effectifs	13484	13616	6512	6423

Pendant, dans ce cas, il pourrait s'agir d'un autre phénomène qui peut affecter de manière importante le champ de l'enquête. En effet, la classification entre les secteurs n'est pas forcément immédiate et certaines entreprises peuvent être réaffectées d'un sous-secteur à un autre, voire sortir de la branche. Dans ce cas, bien que rien ne soit évoqué dans les publications, cela pourrait correspondre au reclassement d'entreprises de nettoyage de wagons, du secteur des auxiliaires à celui des services aux entreprises. En tous les cas, une telle variation ne peut s'expliquer que par ce genre de phénomène, aucun événement économique majeur n'ayant été constaté dans ce secteur cette année-là.

c) Variation du champ de l'enquête.

Au-delà des problèmes statistiques évoqués ci-dessus, le champ de l'enquête,

défini par la notion de secteur, varie d'année en année pour deux raisons principales : les créations ou disparitions d'entreprises et les entrées ou sorties du secteur considéré pour cause de changement d'activité principale.

Jusqu'en 1979, le Département des Statistiques des Transports publiait pour certains sous-secteurs, un graphique de la modification du champ de l'enquête. On ne peut que regretter que cette publication ait disparu. On trouvera page suivante, à titre d'exemple, le graphique représentant la modification du sous-secteur des auxiliaires de transport maritime entre 1978 et 1979.

D'autres exemples permettent de constater ces variations, ainsi dans le transport routier de zone longue, l'analyse de la série du nombre de non-salariés employés dans les entreprises réparties en critère de taille permet nettement de voir une entreprise qui bascule d'une classe à l'autre puis revient dans sa classe d'origine.

nombre de non-salariés
 Entreprise de transport de zone longue
 classées par taille (Nb. de salariés)

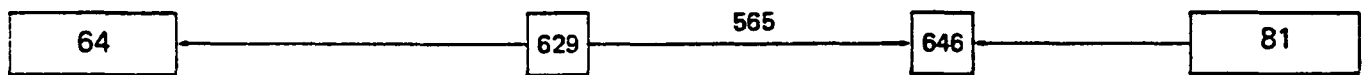
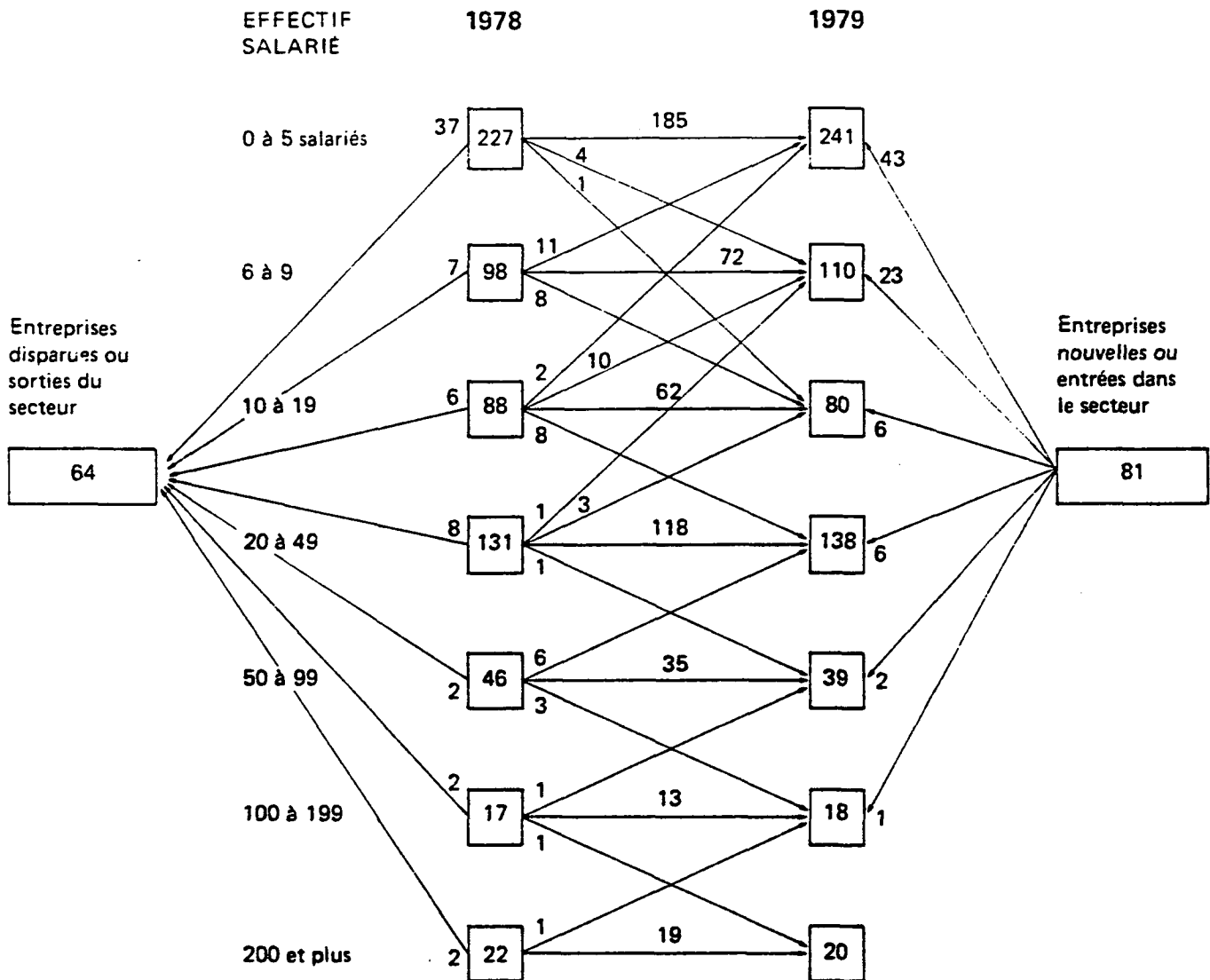
	1978	1979	1980	1981	1982
100 à 109 salariés	1	463	482	476	1
200 salariés et plus	418	1	1	1	490

On devrait ici repérer une entreprise telle SAVAM ou Jet Services qui emploie de nombreux non-salariés. Si cet exemple ne porte évidemment pas à conséquence, il est caractéristique de ces basculements d'une classe à l'autre. Il faut donc toujours avoir à l'esprit que la présentation d'un secteur n'est pas un échantillon constant ni même représentatif des créations et disparitions d'entreprises, mais prend aussi en compte les entrées et sorties du champ d'entreprises qui continuent à exister.

Un autre exemple est celui de l'entrée de la SCAC dans le secteur des transports. En effet, cette entreprise a longtemps eu deux domaines d'activités : le négoce de matériaux de construction et le transit maritime. Le négoce a longtemps été son activité principale mais à la suite de la crise du bois de 74-75, cette entreprise se désengage de ce secteur jusqu'à s'en séparer totalement en 1980.

Mais entre-temps, elle va changer d'activité principale et apparaître brutalement dans le secteur des transports avec plus d'un milliard de chiffre d'affaires et plus de 1000 salariés de la même manière qu'une entreprise nouvellement créée. Elle augmentera ainsi l'activité et les effectifs des auxiliaires de transports maritimes de près de 20 % à elle seule, et fera même plus que doubler l'activité du sous-secteur transit et commission en douane qui ne compte que 250 entreprises.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES DU SECTEUR ENTRE 1978 ET 1979

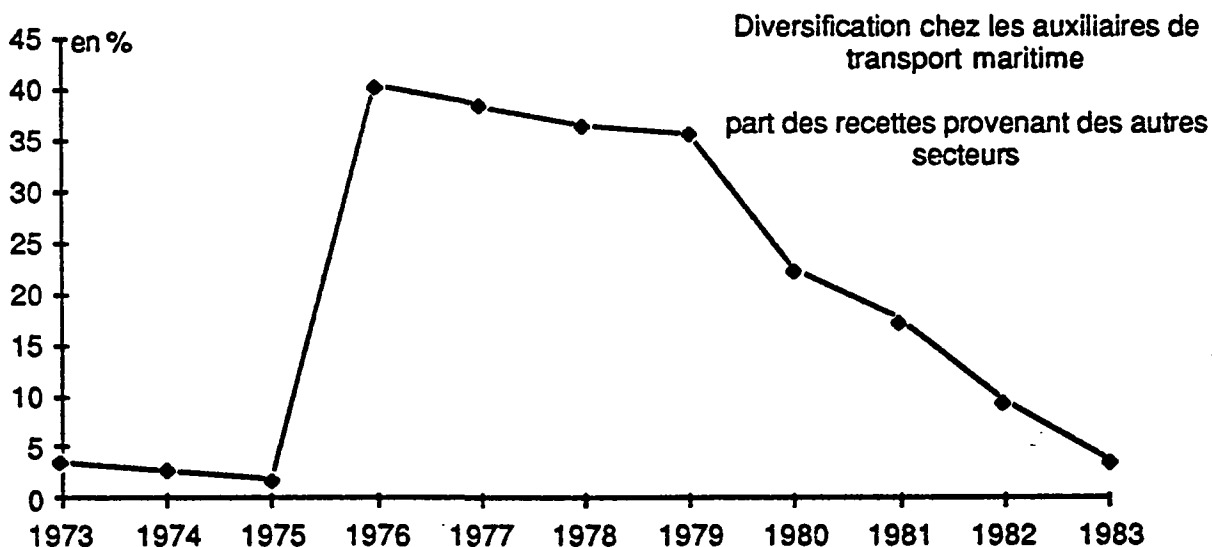


E.A.E. - 1979 - auxiliaires de transports maritimes

Par ailleurs, comme elle entre dans ce secteur avec un chiffre d'affaires consacré pour un peu moins de 50 % au négoce, une analyse rapide du sous-secteur pourrait faire croire à une brutale diversification des entreprises. Ce phénomène se complique par le fait qu'en 80, la SCAC se sépare totalement de son activité de négoce de bois (par filialisation et revente) et restructure son activité négoce de combustible, ce qui va, là encore, modifier considérablement les comptes globaux de ce sous-secteur. Ainsi, si on voulait suivre la diversification des entreprises d'auxiliaires de transport maritime ; sous-secteur transit et commission, on trouverait :

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
% des recettes en transport	96.4	97.2	98.1	59.6	61.6	63.5	64.3	77.6	82.5	90.5	96.3
% des recettes autres secteurs	3.6	2.8	1.9	40.4	38.4	36.5	35.7	22.4	17.5	9.5	3.7

Alors que cette variation s'explique quasi-uniquement par la politique d'une entreprise. Cette aberration avait été relevée en son temps par les statisticiens, mais c'est la notion même de secteur, fondement des enquêtes annuelles d'entreprises, qui est ici en cause. Les statisticiens ne peuvent alors qu'attirer l'attention de l'utilisateur sur ce genre de cas.



Le détail de ce cas, s'il ne concerne pas les sous-secteurs que l'on veut étudier, est cependant très intéressant car il démontre finalement que l'E.A.E. est particulièrement mal adaptée à l'analyse de la diversification d'un secteur, en effet plusieurs phénomènes peuvent se cumuler et faire croire à une apparente concentration des entreprises du secteur alors que le phénomène réel est inverse.

On peut distinguer deux cas principaux : le premier concerne des entreprises déjà fortement diversifiées et qui accentuent leur diversification jusqu'à sortir de ce secteur d'activité. On constate alors, sur les entreprises restantes, une diminution apparente de la diversité d'activité. Le deuxième cas est l'augmentation d'une activité

de diversification qui prend une telle ampleur que l'entreprise "mère" décide de filialiser cette activité. La filiale a alors sa propre identité juridique et là encore, il peut apparaître une diminution de la diversité de l'activité de l'entreprise mère qui reste seule dans le secteur étudié.

Il s'agit là d'une des caractéristiques essentielles de cette enquête, et qu'il faudra toujours garder à l'esprit dans la partie d'analyse des résultats.

II-2.3. - Les questions posées.

Nous avons vu précédemment que, suivant sa taille, l'entreprise reçoit un questionnaire simplifié ou un questionnaire général. Les données concernant le nombre d'entreprises sont, elles, issues de l'analyse du fichier SIRENE, dont on a vu précédemment les subtilités de classification (code APE).

Le questionnaire simplifié ne permet de connaître que quelques données sur les petites entreprises, tel que l'effectif, les recettes avec ventilation entre transport et autres secteurs et les investissements en séparant, depuis 1976, les investissements en matériel de transport. Pour les entreprises de 6 salariés et plus, on connaît aussi les éléments de compte d'exploitation général et quelques données plus détaillées sur la répartition des investissements, sur le parc de matériel de transport et sur les effectifs.

Il faut rappeler que le statut juridique d'entreprise individuelle d'une bonne part des petites entreprises, rendrait plus difficile l'interprétation de données de compte d'exploitation globalisée avec des entreprises type SARL ou SA. On peut penser que ce phénomène affecte aussi les entreprises ayant de 6 à 9 salariés.

II-2.4. - Les ratios publiés.

L'Enquête Annuelle d'Entreprise publie dans ses brochures un certain nombre de ratios calculés à partir des données du compte d'exploitation. Cette enquête a deux fonctions de base qui sont l'observation statistique du secteur et la participation à l'élaboration des comptes nationaux. Les ratios publiés correspondent manifestement à cette deuxième logique où la valeur ajoutée est la valeur de base de toute analyse. En effet, le principal agrégat de mesure du résultat de l'ensemble de l'économie est le Produit Intérieur Brut (PIB) qui, s'il est défini par l'égalité : $PIB + Importations = Consommation Finale + FBCF + Variations des Stocks + Exportations$, est en fait calculé par l'équation : $PIB = Somme des valeurs ajoutées des branches + TVA grévant les produits + Droit de douane$. Le calcul de la valeur ajoutée est donc à la base de comptes nationaux. Il est alors naturel d'y rapporter toutes les données financières (EBE, frais financiers,...).

En ce qui concerne l'analyse d'entreprise, la valeur ajoutée n'est qu'un solde intermédiaire parmi d'autres. La plupart des ouvrages d'analyse financière d'entreprises, généraux ou consacrés aux entreprises de transport, propose donc des ratios qui, soit se rapportent au chiffre d'affaires qui est la référence de l'activité de l'entreprise (pour les entreprises de transport et principalement les commissionnaires, on retiendra le chiffre d'affaires hors sous-traitance), soit on calcule des ratios entre une donnée et le solde intermédiaire immédiatement précédent : par exemple VA/CA,

EBE/VA, frais financiers/EBE qui permettent alors d'apprécier la répartition de ce solde intermédiaire entre les différents postes du compte d'exploitation.

Dans le cadre de cette étude, qui repose sur une approche d'entreprise, on retiendra donc plutôt ce type de ratio qui sont recalculés à partir des données de base du compte d'exploitation.

II-3. - Les déflateurs.

L'analyse de séries de données sur 10 ans pose certains problèmes spécifiques. Pour l'analyse des séries mesurant des grandeurs physiques (nombre d'entreprises, effectifs,...), la comparaison directe des données entre années est possible. Il sera cependant souvent très enrichissant de ne pas uniquement analyser l'évolution propre d'une série mais de la comparer à une série analogue dans d'autres secteurs économiques. Par exemple, évolution des effectifs dans le secteur des transports routiers par rapport à l'évolution des emplois pour l'ensemble des transports ou pour l'ensemble de l'économie.

Pour les séries représentant des valeurs monétaires, l'existence d'une inflation rend toute comparaison délicate. La première méthode qui permet de contourner ce problème est d'utiliser des ratios. On obtient alors le rapport entre deux données monétaires d'une même année. Si les deux quantités ont subi la même évolution de prix, les ratios de deux années sont directement comparables. Sur longue période, un biais peut cependant apparaître. Par exemple, si l'évolution des prix des véhicules est beaucoup plus faible que celle des prix de vente du transport, le renouvellement d'une quantité constante de véhicules se traduira par un ratio investissement/CA en décroissance. On pourra donc en conclure qu'une part de plus en plus faible du CA est destinée à financer l'investissement, mais il serait erroné de conclure que le niveau d'investissement diminue.

On peut aussi utiliser des déflateurs. L'évolution de chaque série est alors considérée comme le produit d'une évolution de prix par une évolution en volume. Il est alors intéressant de déflater la série par un indice d'évolution de prix afin d'obtenir une série en volume où les grandeurs pourront être comparées entre elles.

Dans l'absolu, chaque série doit donc être déflatée par son indice de prix. Le calcul de ces indices étant un travail complexe il est courant d'utiliser des déflateurs qui permettent d'apprécier au mieux l'évolution en volume d'une série. L'indice de prix du PIB marchand est ainsi couramment utilisé. Si ce déflateur s'adapte parfaitement à l'évolution de la valeur ajoutée (par définition) on peut se demander si l'analyse de l'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de transport ne pourrait pas être plus pertinente avec d'autres séries de prix. En effet, sur la période étudiée, les deux chocs pétroliers ont provoqué des hausses notables des prix des carburants. La structure du prix de revient des transporteurs a donc été sensiblement modifiée et les prix du transport ont évolué différemment de l'indice de prix du PIB marchand concernant l'ensemble de l'économie.

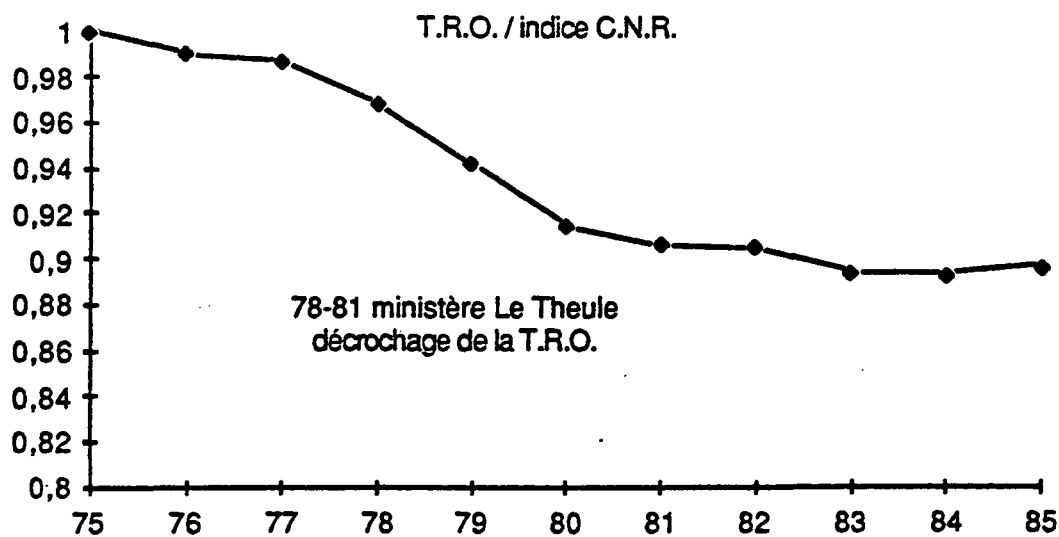
L'absence d'une série fiable de prix de vente du transport nous a amené à étudier deux séries qui pourraient être de bons indicateurs. Le premier est l'évolution de la T.R.O. (Tarification Routière Obligatoire). Si le champ de cette T.R.O. ne couvre

qu'environ 20 % des transports, elle a toujours été reconnue comme une bonne référence des prix de vente du transport. Malheureusement il sera difficile d'utiliser cette série sur la période considérée (73-83) car la T.R.O. a été l'objet de décisions politiques qui, de 79 à 81, l'on fait totalement décrocher de l'évolution des coûts.

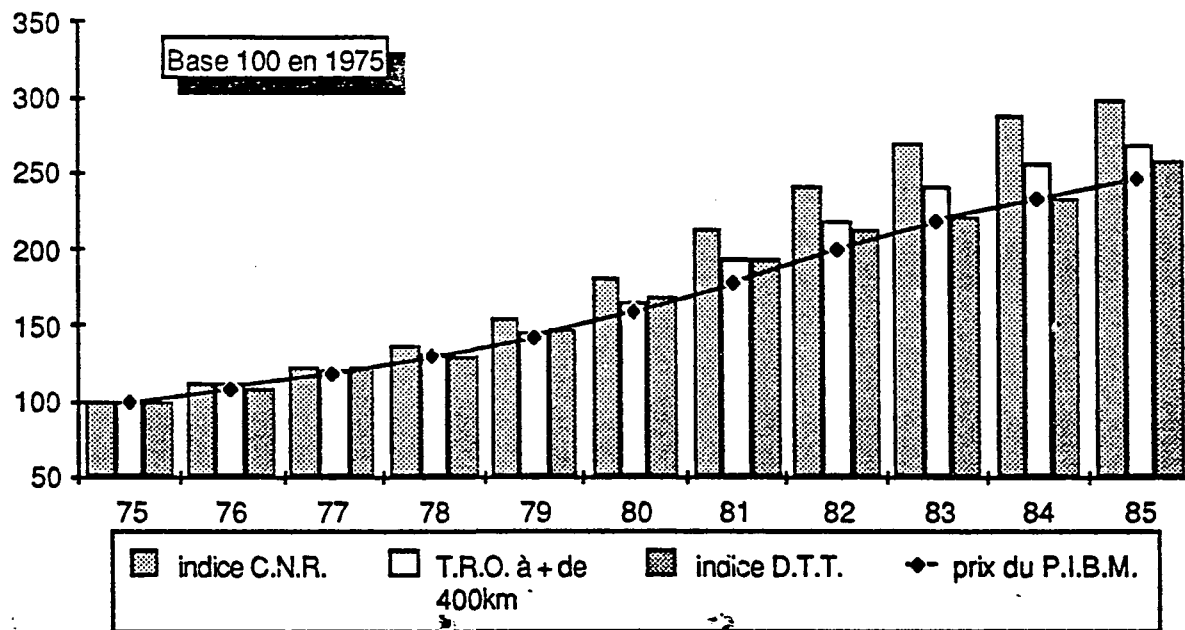
En effet, le Ministre Le Theule, à partir de 1978, avait décidé de déréglementer le secteur des transports. Plusieurs actions ont donc été menées : attribution de contingents supplémentaires, modification des zones de contingentement... Pour ce qui concerne la T.R.O., tarification à fourchette qui joue surtout un rôle par son plancher qui évite un effondrement des tarifs, le Ministre a choisi, plutôt que de la supprimer ou de diminuer son champ, de la décrocher de l'évolution des coûts.

Ainsi, son plancher progressant beaucoup plus lentement que les coûts, elle était sensée perdre toute signification. En 1981, un changement de politique a provoqué un changement d'orientation et une nouvelle indexation sur les coûts. Cette série garde donc une certaine valeur sur l'ensemble de la période mais elle est particulièrement "chahutée" de 1978 à 1982 ce qui la rend difficilement utilisable.

La deuxième série est celle des prix de revient du transport routier calculée par le C.N.R. (Comité National Routier). Tout d'abord, une série de prix de revient, c'est à dire de coûts, ne peut être assimilée à une série de prix de vente. Par ailleurs, cette série sert de base aux discussions de revalorisation de la T.R.O. Il n'est pas injurieux d'avancer que le C.N.R., représentant des transporteurs, a tendance à forcer un peu l'évolution de cette série afin d'être en meilleure position de négociation. Par ailleurs certaines études avaient montré que les méthodes d'actualisation utilisées pour cet indice pouvaient amener des dérives mécaniques.



Si cet écart doit être faible d'une année sur l'autre, son cumul sur 10 ans amène un biais important. La Direction des Transports Terrestres calcule, elle aussi, depuis quelques années, un indice d'évolution des prix de revient du transport routier qui diffère sensiblement, mais qui ne débute qu'en 1975.



Il est donc manifestement difficile d'utiliser un de ces deux indices de prix comme déflateur de l'activité du secteur étudié (qui couvre aussi les auxiliaires). On utilisera donc l'indice de prix du PIB marchand avec les réserves que cela suppose. En l'absence de série disponible pour les investissements on pourra, là encore, utiliser le même déflateur ce qui aura au moins l'avantage de l'homogénéité.

III - ENVIRONNEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER.

Le développement d'une entreprise est le fruit de deux facteurs qui se conjuguent : sa propre stratégie et l'évolution du marché dans lequel elle évolue. Aussi, avant d'analyser l'évolution des entreprises de transport routier, nous allons rapidement étudier l'évolution de leur environnement. Pour cela, on traitera d'abord de l'évolution de l'économie générale et du PIB, puis de sa traduction en terme de trafic et leur répercussion sur l'organisation interne du secteur des transports. Il conviendra aussi d'évoquer deux domaines qui ont eu des impacts directs sur les transports routiers : l'énergie et le cadre réglementaire.

III-1. - L'économie générale.

Après une période de près de trente années de croissance continue, les économies occidentales entrent dans une zone d'évolution perturbée. En France, la période 73-83 est essentiellement marquée par deux augmentations brutales du prix de l'énergie (74 et 80-81) qui provoquent autant de choc sur l'ensemble de l'économie. Le produit intérieur brut qui croissait régulièrement, va alors connaître une évolution plus hachée.

De plus en plus intégrée à l'économie mondiale, l'économie française est marquée par un affrontement entre l'évolution de son contexte et les politiques économiques des gouvernements successifs qui vont alterner plans de relance et plans de rigueur sur toute cette période.

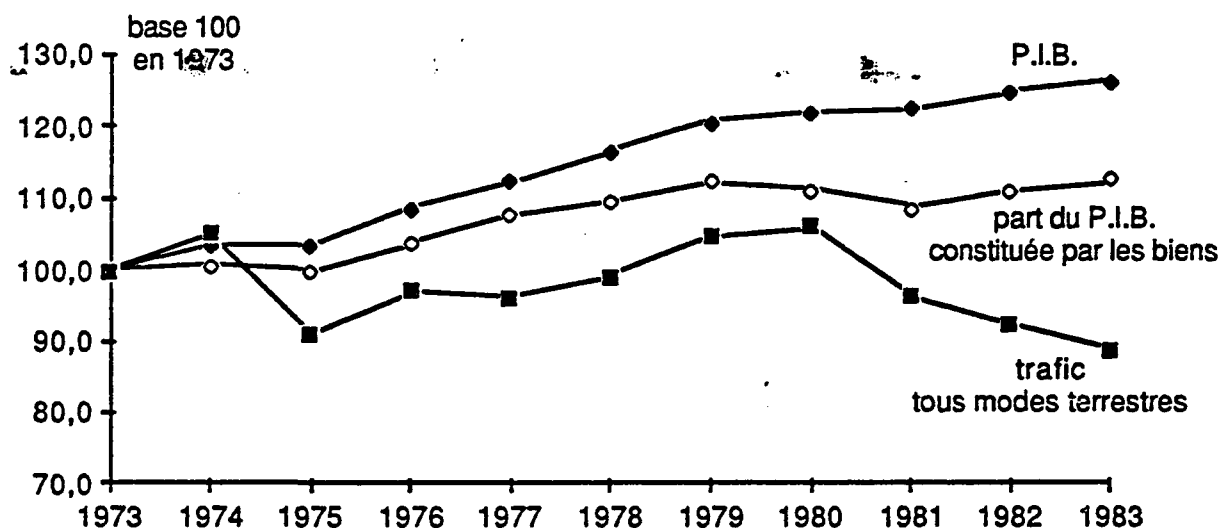
Le premier choc pétrolier de 1974, du à une forte hausse du prix du pétrole brut, ne marque réellement l'économie qu'à partir de 1975, année pendant laquelle la croissance du PIB en volume est stoppée et l'investissement chute. Le gouvernement Chirac procède alors à une relance de l'économie principalement par une politique d'investissement de l'Etat et des conditions fiscales favorables pour l'investissement des entreprises (plan Fourcade). Dès 1978, le gouvernement Barre met en place un plan de rigueur visant à rétablir les grands équilibres. En 80-81, le deuxième choc pétrolier est du à l'effet conjugué d'une hausse du prix du pétrole et d'une très forte hausse du dollar. Les économies européennes sont à nouveau destabilisées et le gouvernement Mauroy propose, en France, une relance par la consommation des ménages. Cette politique se trouve en forte opposition avec les politiques d'austérité de nos principaux partenaires ce qui provoque une forte dégradation du commerce extérieur. Un nouveau plan d'austérité est mis en place en 1983. Cette relance par la consommation n'a donc pas eu le temps de provoquer des retombées sur les investissements.

Au-delà de ces mouvements de "stop and go", cette période est marquée par une modification sensible de la structure du PIB dans lequel la contribution des biens chute de 50 % à 45 %, laissant une part plus importante à la production de services.

III-2. - Les trafics terrestres de marchandises.

L'évolution des trafics de marchandises est fortement liée, durant cette période, au contexte économique général. Les deux chocs pétroliers ont provoqué des chutes de trafic, phénomène qui n'avait jamais été observé depuis la seconde guerre mondiale. Cependant, si le choc de 75 a été en grande partie compensé dès 1976, puis en 78-80, le deuxième choc en 1980 est le début d'une chute continue qui dénote une réorganisation en profondeur de l'ensemble du marché des transports.

L'analyse plus détaillée de l'évolution des trafics permet de mettre en évidence un ensemble de facteurs dont les effets contraires sur la demande totale de transport laissent apparaître un mouvement d'ensemble désordonné. Au-delà des évolutions du PIB, auquel on avait toujours rattaché les trafics, il faut chercher d'autres facteurs explicatifs permettant de comprendre la fin de cette élasticité constante PIB/trafic.



Le premier est la modification des structures de production. Si l'on a vu que la part des biens déclinait régulièrement dans la constitution du PIB, au sein même de cette part les industries de base occupent une part déclinante. Les trafics de pondéreux diminuent donc plus fortement que ceux de produits à plus forte valeur ajoutée.

Le deuxième facteur est l'évolution de la répartition spatiale de la production. Plusieurs tendances vont d'ailleurs se chevaucher pendant cette période. Les grands projets de délocalisation (sidérurgie dans les zones portuaires, usines d'engrais...) prennent corps au début de la période étudiée, par la suite, les effets de la crise économique favorise la concentration industrielle. Si dans un premier temps on supprime donc des trafics de matières premières, dans un deuxième temps, la diminution du nombre de centres de production d'industries lourdes va allonger les distances d'acheminement. Par ailleurs, certains travaux sur la localisation des petites entreprises font apparaître un éclatement de l'implantation de ces petites unités de production, profitant des politiques d'aménagement du territoire, et qui s'éloignent ainsi des grands centres de consommation ce qui a aussi pour effet de participer à

l'allongement des distances. La distance moyenne de transport augmente ainsi de près de 25 % pendant cette période (toutes marchandises confondues).

Le troisième facteur, enfin, est l'internationalisation de l'économie, avec, là encore, des effets contraires : d'une part des reports modaux vers le transport maritime et d'autre part un allongement des transports terrestres (internationaux ou acheminement portuaire).

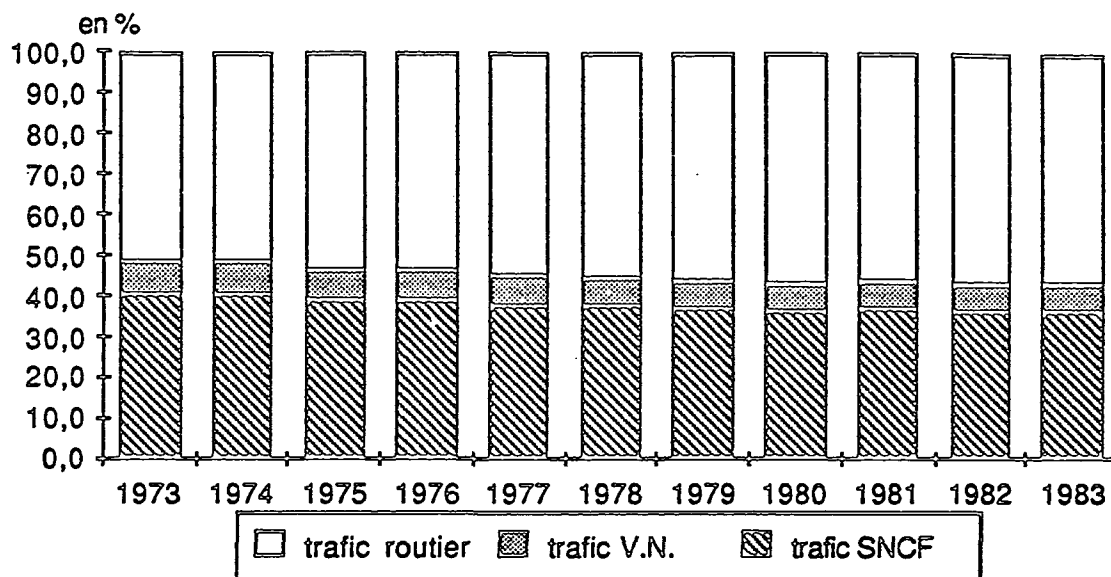
C'est donc à travers ces trois facteurs, ajoutés à l'évolution du PIB, qu'il faut chercher l'explication d'une évolution en dents de scies de la demande de transport. Ces trois facteurs ont aussi fortement influencé la concurrence modale et les conditions du transport (apparition des transports volumineux, fractionnement des envois...).

III-3. - La répartition modale.

Les spécificités de chaque mode de transport font que les différents trafics se répartissent pour une bonne part pour des motifs techniques plutôt que pour un simple jeu de concurrence. Ainsi, des envois importants programmés et réguliers auront avantage à se réaliser en transport ferroviaire, au contraire, la souplesse du mode routier, la possibilité d'une desserte complète du territoire, lui permet d'être plus performant sur les courtes distances, ou pour des envois de petites tailles. La voie d'eau, pour sa part, se limite à quelques trafics de pondéreux quant aux oléoducs ils se limitent à un seul type de trafic. Au-delà de cette "répartition naturelle", un phénomène de pure concurrence peut jouer aux limites de ces grandes catégories.

Pour la période analysée nous écarterons les transports en oléoducs. En effet, ceux-ci sont très spécifiques et leurs évolutions sont plus directement liées aux évolutions de la consommation de pétrole qu'à des phénomènes de concurrence modale, et cela d'autant plus que le réseau d'oléoducs s'est surtout développé dans la décennie précédente. La quasi-stabilité du réseau après 74 n'a pas permis à ce type de transport d'intervenir, avec de nouvelles données, dans la concurrence entre les modes.

Pour les trois autres modes terrestres, il convient de distinguer les effets de structure, liés aux spécificités des modes et à l'évolution de la demande, de l'effet de pure concurrence modale.



Le premier constat est l'effritement continu du trafic de la voie d'eau qui amène sa quasi-marginalisation pendant cette période. Dans ce cas, l'effet structure joue à plein, trois des quatre principaux marchés de la voie d'eau (BTP, charbon, pétrole) sont en forte chute, le quatrième marché (les céréales) a subi lui aussi des évolutions structurelles. Globalement en croissance, on assiste à des basculements de flux d'exportation à destination de l'Europe du Nord (où la voie d'eau est très bien placée) vers la grande exportation (par La Rochelle qui n'est pas accessible par voie d'eau et surtout Rouen où la voie d'eau n'est guère bien placée, les méandres de la Seine augmentant considérablement la distance par rapport à la route ou au fer).

Par ailleurs, la SNCF, attaquée par la route sur d'autres trafics n'a pas hésité à mener une guerre tarifaire contre la voie d'eau sur le marché des céréales. A l'inverse, la voie d'eau enlignée dans une structure professionnelle archaïque et incapable de tout dynamisme commercial, n'a pu gagner aucun autre marché.

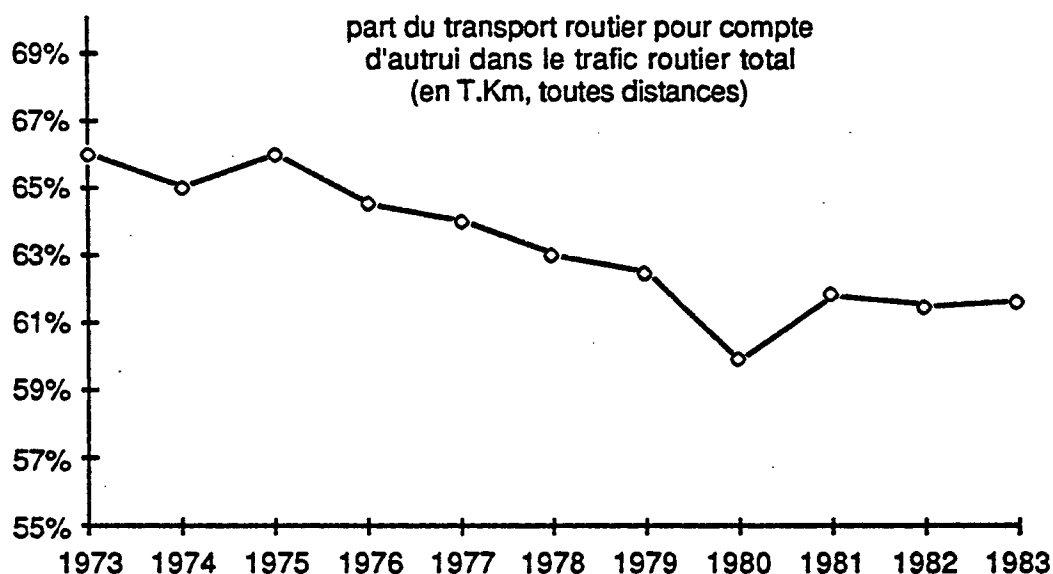
Pour les deux derniers modes, plusieurs effets se sont conjugués. Tout d'abord, l'évolution de la structure des produits transportés et la chute des trafics de pondéreux qui vont affecter principalement la SNCF. Par ailleurs, l'allongement des distances sera plutôt à son avantage. Mais les effets de concurrence vont aussi jouer, d'autant plus que la forte augmentation des prix de l'énergie va créer une différence d'évolution des coûts de production au désavantage de la route.

L'ensemble de ces effets contraires, ajoutés à des comportements commerciaux différents, aura pour conséquence une lente augmentation de la part du trafic routier (mesuré en tonnes-kilomètres). La perte de près de 30 % des tonnages transportés sur courte distance (- de 50 km) est compensée par une augmentation de près de 10 % du trafic à longue distance, type de trafic où la concurrence avec le fer est beaucoup plus forte. Le mode ferroviaire, pour sa part, ayant moins récupéré de trafic au détriment de la voie d'eau qu'il n'en a perdu au profit de la route, a aussi été fortement touché par les effets de structure, ce qui se traduit globalement par un effritement de sa part de marché.

Il faut noter que ces évolutions sont lentes et que l'évolution de la demande totale a un impact beaucoup plus fort sur l'activité des entreprises que n'en ont des évolutions de la répartition modale.

III-4. - Compte propre et compte d'autrui.

Par-delà la répartition modale, l'activité des entreprises de transport routier est tributaire de la part de transport routier effectuée par des entreprises industrielles ou commerciales pour leur propre compte. C'est en effet une caractéristique importante du secteur des transports que la part non négligeable d'auto-production. Ce phénomène apparaît pour la voie d'eau, dans une moindre mesure en transport ferroviaire, où un particulier peut posséder ses propres wagons mais la traction est obligatoirement effectuée par la SNCF, et il prend toute son importance en transport routier puisqu'il y concerne environ 35 % des trafics (en tonnes-kilomètres et 65 % en tonnage).



Si l'analyse brute des chiffres dénote une augmentation progressive de la part du compte propre (de 34 à 38 % de 1973 à 1983 avec une pointe à 40 % en 80, avec toutefois, cette année-là, une difficulté particulière, inhérente à tout raccordement de séries statistiques lié à un changement de définition), on ne peut pas omettre de signaler les difficultés rencontrées pour définir de manière précise cette notion au niveau statistique. En effet, les transports effectués par un industriel avec un véhicule loué (avec chauffeur) en exclusivité sont considérés comme du compte propre. Si cela se conçoit tout à fait en terme d'organisation du transport, cette séparation ne permet pas une analyse fiable en terme d'activité des entreprises de transport public. Or, pendant cette période, on a constaté un fort développement de cette activité de location qui, à elle seule, explique peut-être l'évolution de la part du compte propre. Il n'est bien sûr pas possible de confirmer statistiquement cet avis souvent avancé par les transporteurs routiers.

En revanche, on peut signaler des caractéristiques qui permettent de bien distinguer ces deux organisations. Tout d'abord, le transport pour compte propre concerne souvent des petits parcours (la distance moyenne est de moins de 50 km en compte propre et de plus de 120 km en compte d'autrui). La différence est aussi très nette en fonction de l'organisation du transport puisque le compte propre représente de 70 à 80 % des trafics en navettes ou circuits (pour lesquels le problème de fret de retour ne se pose pas) mais moins de 50 % (en tonnage) pour les autres types d'organisation. D'une manière générale, le compte propre est beaucoup plus imbriqué à l'organisation de la production, c'est ainsi qu'on le trouvera très présent pour des transports inter-usines, pour les transports de matériaux de BTP très liés à l'organisation des chantiers... A l'opposé, le transport public couvre l'essentiel du transport irrégulier et sur longue distance.

Cette classification ne permet pas de mettre en évidence d'importants effets de structure qui pourraient expliquer une partie de l'augmentation de la part du compte propre dans le transport routier. Par ailleurs, la crise économique a plutôt eu pour effet de contraindre les entreprises industrielles à se concentrer sur leur activité principale, aussi il faut rechercher d'autres raisons à ce développement des transports pour compte propre ou du moins à sa stabilisation si l'on accepte l'hypothèse d'un biais statistique lié à la location.

Ces raisons sont à rechercher dans le fonctionnement du marché du transport routier tel qu'il s'organise actuellement avec la prise de conscience des problèmes d'organisation logistique dans les entreprises industrielles. De plus en plus, le marché du transport (tous modes confondus) se trouve imbriqué dans l'organisation de la chaîne de production industrielle. Cela provoque une segmentation du marché selon des chaînes spécialisées qui nécessite, de la part des transporteurs impliqués sur ces marchés, des investissements importants en matériels spécialisés. Spécialisation qui n'est pas incompatible avec une certaine uniformisation des unités de chargement (développement de caisses mobiles citernes, trémies,...) qui provoque une banalisation de la traction et repose donc en de nouveaux termes la concurrence modale.

Face à ce nécessaire apport d'investissements en matériels spécialisés, les transporteurs, dont les comptes, fragilisés par la crise économique, ne permettent pas une brutale accélération du volume des investissements, n'ont pu répondre à cette demande et les chargeurs les ont souvent remplacés.

Cette situation peut n'être que provisoire et la segmentation du marché du transport peut être l'occasion pour des entreprises investissant dans des spécialités, de sortir du cadre global de la sur-capacité et de la sous-tarification des transports en se plaçant sur des créneaux porteurs. Il y a probablement là un certain nombre d'opportunités à saisir. Par ailleurs, les services de transports pour compte propre, qui ont investi et développé une certaine compétence, peuvent être tentés de proposer cet outil de production au marché en se constituant en entreprises de transport spécialisé et en venant alors renforcer le secteur des transports publics.

III-5. - L'énergie.

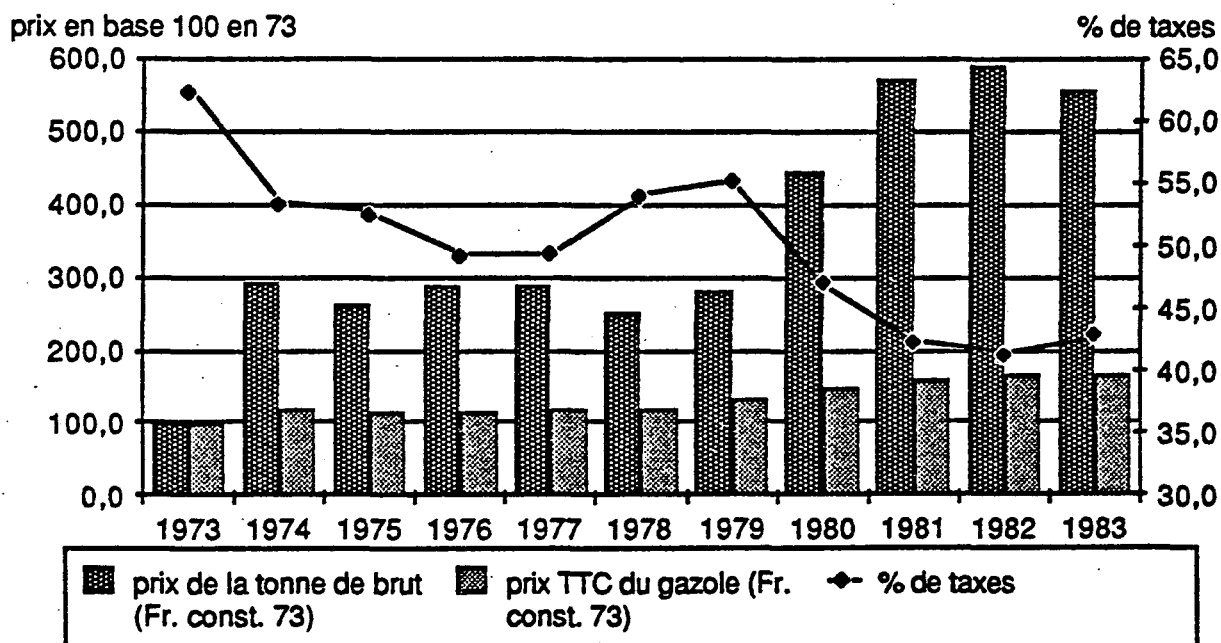
Si l'on a vu que l'énergie a été au cours de cette décennie un des facteurs explicatifs des principales variations de l'activité économique générale, ce secteur a aussi une influence directe sur les transports. Il est donc intéressant de suivre en tant que tel cet indicateur, eu égard à son importance dans le coût d'exploitation d'un véhicule et donc dans le compte d'exploitation des entreprises de transport.

Le premier indicateur est le coût moyen de la tonne de pétrole brute importée en France. On distingue très nettement les deux chocs pétroliers : 1974 et 1979-1981. Entre ces deux chocs les prix ont été stabilisés.

prix de la tonne de brut (Fr. const. 73, déflateur : prix du P.I.B.M.)

1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
115	338	304	330	333	288	325	510	657	680	639

En ce qui concerne les prix des carburants, il faut noter que l'évolution a été beaucoup plus lente. Pour éviter des augmentations trop brutales, on a pu jouer sur le pourcentage de taxes portant sur les carburants. On constate cependant que ce pourcentage a connu deux chutes brutales liées à certaines taxes fixées en valeur absolue, et n'a donc que peu été utilisé comme un moyen de lissage. On retrouve donc là aussi les deux chocs pétroliers de manière assez nette. On constate cependant une légère remontée des taxes en 78 et 79, époque du plan du rigueur du gouvernement Barre. Cette amorce de rattrapage a été stoppée par le second choc pétrolier.



Le dernier élément qui affectera la structure des coûts de production des

transporteurs est, à partir de 1982, la récupération d'une partie de la TVA sur le gazole. Limitée à 10 % en 1982, cette part augmentera progressivement jusqu'à 50 % en 1985 (pour le trafic intérieur et 65 % en international). Sur la période considérée, cette possibilité de récupération n'a encore que peu d'impacts.

III-6. La réglementation.

De tout temps, les entreprises de transport routier ont évolué dans un contexte fortement réglementé. Si l'on fait toujours référence au décret du 14 novembre 49, il faut savoir qu'avant le vote de la LOTI qui en Décembre 1982 remet en cause l'ensemble de la législation des transports, ce décret de 49 a été modifié plus d'une vingtaine de fois. Il est donc important de noter les évolutions qui ont marqué notre période d'étude.

Ce décret de 49 avait pour but de coordonner et d'harmoniser les modes de transports terrestres. L'encadrement du secteur du transport routier, qui conditionne le développement des entreprises étudiées, repose essentiellement sur deux grands axes : le contingentement, mis en place dès 1949, et un système de tarification obligatoire, qui ne prend effet qu'en 1961. Le système de contingentement va être peu à peu libéralisé. Ainsi en 1963 les véhicules de moins de 6 tonnes de P.T.A.C. sortent du champ du contingentement et le contingentement global en tonnage est remplacé par des licences attachées aux véhicules. La même année, apparaissent les licences de "location exclusive de longue durée" qui ne sont pas contingentées et les licences de camionnage sont libérées. L'ensemble de ces mesures a pour effet d'augmenter de 12 à 15% la capacité de transport.

En 1965, les licences de camionnage sont banalisées (i.e. elles ne sont plus attachées à un véhicule). Les licences de zones courte et longue le sont en 1967. On introduit le système des autorisations de transport intérieur de zone longue d'encadrement d'un transport international (ATIE) non contingentée. Le transport international étant, lui, hors coordination. Un contingent de 1000 licences A est ouvert. En contrepartie de cette libéralisation, l'accès à la profession nécessite un titre de capacité.

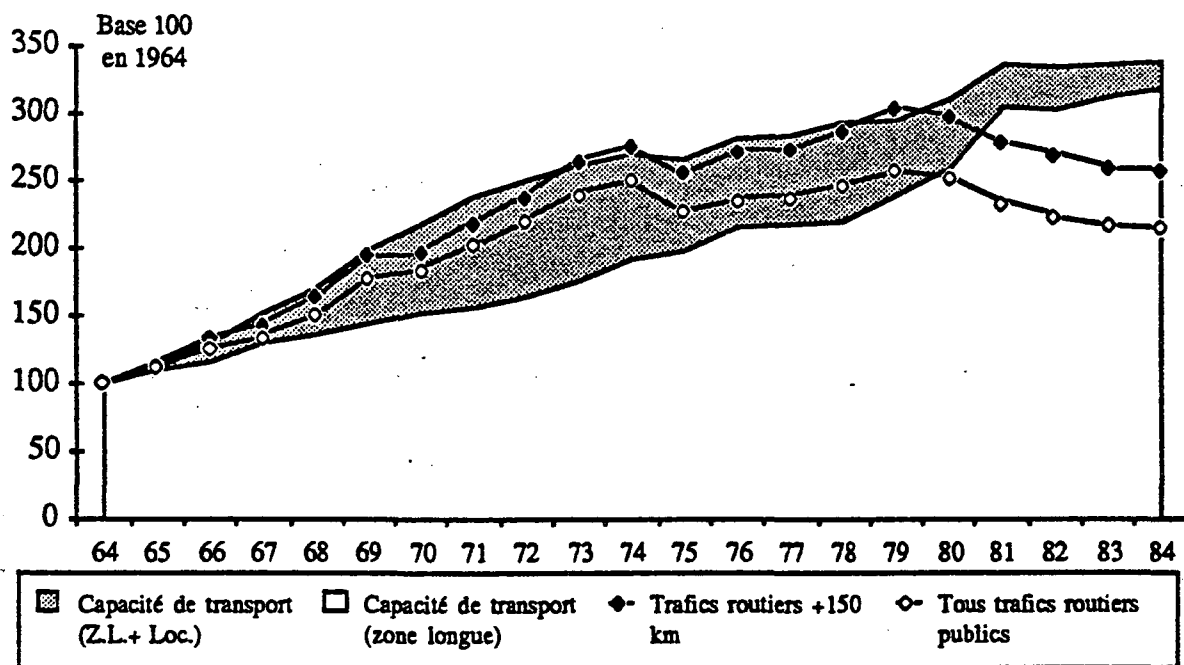
En 1971, des licences de location sont échangées, sous certaines conditions, contre des licences de transport (opération appelée "option des loueurs"). Enfin, en 1973, les zones courtes sont agrandies et les transports en zone de courte sont décontingentés.

Pendant la période qui nous intéresse, il n'y aura pas de grand changement du règlement mais son utilisation va permettre de conduire des politiques très différentes.

Après cette période de libéralisation progressive du transport routier qui s'est faite pendant une période de fort développement économique, la période 73-78 ne va subir que peu de modification. Après la chute de trafic de 1975, la capacité de transport est largement excédentaire et ne justifie donc pas un nouvel élargissement du contingent. Si, pendant la période précédente : 63-73, l'augmentation de la capacité de transport est surtout liée aux licences de location, a contrario, devant le manque de fret, ce secteur hors contingent ne se développe plus.

La première phase de grand changement politique est liée à l'arrivée de Le Theule au Ministère des Transports. Cette politique de libéralisme sera appliquée de 79 à 81 en pleine période de récession de fret. Sur le plan réglementaire, on note d'abord la suppression de certaines spécialités (déménagement, masses indivisibles,...), la suppression des zones de camionage et des licences de zone courte en 1979 mais surtout le Ministère ouvre deux contingents de 3.250 licences A en 79 et 80, ce qui provoque une forte augmentation de la capacité de transport. Dans le même temps, on sort certains produits du champ de la TRO, on bloque les augmentations pour les autres produits et on arrête les contrôles. Sachant que cette TRO joue surtout un rôle de tarification minimale, il y a là volonté de priver cette tarification de toute son utilité. Les deux points forts du système réglementaire sont donc attaqués en même temps dans un but de libéralisation du marché des transports. Plutôt que de poser le problème au fond et d'en débattre, la politique utilisée consiste là à faire en sorte que le système réglementaire perde toute signification mais sans le remettre en cause. Le mode de distribution des contingents de nouvelles licences sera tel qu'il aura pour conséquence de créer une forte surcapacité sans réduire le nombre de licences de location longue durée.

Dès 1981, le changement politique est total. Le cadre réglementaire n'ayant pas été modifié, il suffit de réintégrer les produits sortis du champ de la TRO et de pratiquer un rattrapage des coûts pour redonner tout son contenu à la TRO. Par ailleurs, les distributions de nouvelles licences seront attribuées de manière à diminuer la location exclusive et donc s'attaquer aux problèmes de tractionnariat. Par la suite, les distributions seront limitées au maximum et affectées à des secteurs particuliers (coopératives, 1200 licences A en 1983). La LOTI, votée le 31 décembre 1982 n'aura pas d'effet sur ce secteur pendant la période étudiée, les décrets marchandises n'étant promulgués qu'en mars 86.



IV. - EVOLUTION DE L'ORGANISATION DU SECTEUR.

IV-1. - Les relations inter-entreprises.

Nous avons essayé de retracer dans le chapitre précédent l'ensemble des évolutions de l'environnement du secteur étudié, qu'il s'agisse d'aspect économique ou réglementaire. Ce secteur des entreprises de transport public routier de marchandises a donc subi les contraintes de la crise économique mais on a pu constater qu'il avait été moins touché que ses concurrents du transport ferroviaire ou de la voie d'eau. Pour les diverses raisons évoquées précédemment, le transport routier a donc gagné des parts de marché et les entreprises de transport y ont participé. Le problème du développement du compte propre, ou du moins le fait qu'il ne régresse pas, pose de nombreuses questions. En particulier, on peut se demander si les entreprises de transport offrent l'ensemble des services attendus par leurs clients et avec la qualité nécessaire. La très forte baisse de l'investissement dans ce secteur est peut être à relier avec un manque de dynamisme et d'initiative vers des secteurs nouveaux.

Mais, au sein même du secteur des entreprises de transport, les évolutions ont pu être divergentes. Tant que l'activité générale se développait, les entreprises pouvaient évoluer dans un marché en expansion, la croissance des entreprises se faisait donc essentiellement sur des marchés nouveaux. Avec l'apparition de la crise, la stabilisation, voire la chute des trafics, phénomène aggravé par la politique libérale appliquée à cette époque et qui a favorisé la surcapacité et la sous-tarification, la croissance de certaines entreprises ne peut plus se faire qu'au dépens des autres. Dès lors, on va assister à une modification importante des relations inter-entreprises dans le secteur du transport routier.

Cette évolution des relations inter-entreprises a donné naissance, ou du moins a fortement amplifié, le phénomène du tractionnariat. S'il est difficile de le définir avec précision, on peut regrouper sous ce terme les relations léonines entre une entreprise qui détient du fret à transporter et une entreprise qui va effectuer ce transport sans aucune maîtrise commerciale de son activité. Les causes de ce mode de fonctionnement du marché ne sont pas clairement identifiées.

Il s'agit plutôt d'un ensemble de causes qui amène peu à peu une situation de fait, dont l'ampleur pose alors problème. Le fonctionnement du système réglementaire a beaucoup participé à créer le tractionnariat, en particulier le système de contingentement des licences qui oblige de nombreuses petites entreprises qui se créent à travailler uniquement en international (non contingenté) ou en sous-traitance d'un transporteur qui leur procure l'offre de fret et l'autorisation administrative de le transporter. Dès lors, ce transporteur n'est qu'un exécutant, mais il travaille avec son propre matériel, ce qui permet au donneur d'ordre de ne pas investir et lui procure une plus grande souplesse qu'avec du personnel salarié. Par ailleurs, c'est au tractionnaire à prendre le risque d'enfreindre la législation sociale et les règlements de sécurité et de circulation routière.

Le deuxième aspect réglementaire est le développement des licences de location. Celles-ci ont en effet permis au transport routier de se développer mais elles

ont permis à des entreprises de se créer et de se développer sans maîtriser leur marché.

Ces aspects réglementaires ne sont pas les seuls en cause. La facilité de l'accès à la profession, encouragé par une politique de prêts aux entreprises et d'aide à la création, a amené de nombreuses entreprises sur un marché en stagnation. La faiblesse de la gestion de ces entreprises n'est pas sans avoir renforcé le phénomène.

Le tractionnariat s'est développé de manière concomitante à l'émergence de la logistique. Ce second phénomène est à rattacher beaucoup plus à la stratégie des chargeurs que des transporteurs. Cependant, de nombreuses entreprises ont vu là une possibilité de développer leur activité vers des domaines nouveaux et prolongeant leur activité traditionnelle. On a ainsi pu assister à la mise en place de deux niveaux dans le secteur du transport. Un premier niveau d'entreprises qui étendent leur activité à des domaines connexes (logistique) et deviennent essentiellement des organisateurs de transport qui sous-traitent en partie son exécution. Et un deuxième niveau d'entreprises qui sont sous-traitantes et n'ont plus la maîtrise commerciale de leur activité. Il s'agit là, bien sûr, d'une présentation schématique d'une réalité beaucoup moins tranchée. Les entreprises du premier groupe participent alors à l'extension du secteur par une amélioration et une modifications des prestations offertes. Il y a là un gisement important d'augmentation de la valeur ajoutée produite par le secteur bien que son activité traditionnelle (production de T.Km) stagne ou régresse.

Ce phénomène de tractionnariat est donc d'une importance particulière dans l'analyse de la concentration du secteur. En effet, on peut ainsi assister à une véritable concentration du contrôle du secteur sans qu'il y ait forcément concentration du capital et encore moins concentration en terme d'entreprise.

Devant ce risque de segmentation du marché en deux secteurs dont l'un dépendrait de l'autre, divers types de regroupements d'entreprises sont apparus. Les petites entreprises sont à la recherche de structures qui leur permettent d'élargir leur champ d'activité en mettant en commun des facteurs de production et dégagant des possibilités d'investir dans des secteurs non-directement productifs (gestion, commercial,...). On assiste en effet à la multiplication de structure de regroupement de type franchise, sociétés à participation ou société coopératives.

Si, dans les deux premiers cas, de nombreux exemples ont montré qu'ils s'agissaient souvent de structures évoluées permettant de développer encore plus fortement le système de tractionnariat, l'étude des sociétés coopératives, dont la création est favorisée depuis la loi de 1983 sur l'économie sociale, n'est pas sans intérêt dans cette optique de l'organisation des relations inter-entreprises.

Deux grands types de sociétés coopératives peuvent être distingués : Tout d'abord, des coopératives qui ne jouent qu'un rôle commercial. En général, elles fonctionnent assez bien en phase de développement car chaque coopérateur profite de la croissance collective mais la très faible intégration de ses membres les rendent fragiles et la persistance de situations critiques provoque souvent leurs éclatements. Il s'agit plutôt d'une association d'opportunité que d'une structuration de relations inter-entreprises.

L'autre type de coopérative est beaucoup plus structurant. Souvent, la coopérative développe sa propre activité, embauche du personnel... Dans ce cas, il y a eu mise en commun de facteurs de production pour constituer une entreprise d'une ampleur commerciale inaccessible individuellement pour chaque associé. A terme, le fonctionnement est tel que l'intégration des coopérateurs est très forte et chacun a perdu une partie de sa propre identité au profit de la coopérative. Quelques cas peuvent être donnés en exemple pour leur solidité financière et commerciale face à bien des entreprises classiques.

C'est là une nouvelle vision des relations inter-entreprises qui a utilisé les facilités offertes par le statut coopératif, non pas pour chercher à créer une sorte d'économie d'un 3^e type lié à l'idéal coopératif, mais pour mettre en place une structure qui permette de se développer dans le cadre d'un marché soumis à de fortes pressions sans se trouver contraint à des relations léonines et d'élargir sa capacité d'investissement dans une période où la spécialisation et les progrès technologiques rendent nécessaire une modernisation rapide de l'outil de production.

IV-2. - La concentration du secteur.

La crise économique de la fin des années 70 s'est traduite dans la plupart des secteurs industriels par une stagnation, voire une récession de la demande qui a provoqué une réorganisation de ces secteurs. Cette restructuration de l'outil de production est quasiment toujours liée à une concentration du capital. La stratégie des entreprises est alors celle d'un développement externe (par rachat d'entreprises).

Le secteur des transports, soumis aux mêmes contraintes, a-t-il réagi de la même manière ? Les caractéristiques spécifiques de ce secteur ont fait que son évolution a été plus lente et plus complexe. Différentes phases ont pu apparaître pour décomposer cette évolution.

Tout d'abord, on a vu précédemment que le développement du tractionnariat a pu permettre une concentration du contrôle du secteur sans modification de sa structure. Cependant, différentes études monographiques de grands groupes de transport ont permis d'analyser leurs politiques de développement. On a ainsi pu constater une concentration du capital dans ce secteur grâce à une politique de rachat d'entreprises moyennes, souvent en difficulté pour des raisons de sous-capitalisation de leurs bilans. Les petites entreprises, quant à elles, sont restées en-dehors de ces stratégies.

On a ainsi assisté à une concentration du capital dans ce secteur, mais, dans un premier temps, il n'y a pas eu de restructuration de l'outil de production. En effet, le rachat d'une entreprise de transport correspond sans doute plus à un rachat de clientèle qu'au rachat d'un outil de production. L'intégration de l'entreprise rachetée n'est donc pas forcément possible immédiatement, sauf à risquer d'en perdre le contenu. On ne peut cependant pas assimiler ces politiques à celles d'organismes financiers. En effet, des groupes comme Calberson ou Mory ont conçu leur stratégie de développement dans le cadre d'une logique industrielle, visant à mettre en place des réseaux de transport mais en préservant l'identité des entreprises rachetées. A contrario, l'exemple de TFE est celui d'un développement rapide par rachat

d'entreprises et intégration immédiate dans l'entreprise en utilisant la puissance financière du groupe Worms. Ce développement trop rapide a amené de nombreux problèmes et en particulier la résurgence sur le marché d'entreprises rachetées. On a ainsi pu constater dans plusieurs cas que des entrepreneurs de transport, ayant vendu leur entreprise à TFE et ayant rapidement quitté cette entreprise pour diverses raisons, ont recréé une nouvelle entreprise et ont récupéré une bonne part de leur clientèle. C'est là un exemple de l'importance des hommes face aux outils de production qui distingue fortement le secteur des transports des secteurs industriels.

La concentration de ce secteur s'est donc développée suivant un phasage qui ne débouche qu'actuellement sur une véritable intégration industrielle. C'est le cas de Mory-TNTE qui, après avoir créé un réseau commercial avec une étiquette unique en 1979, n'a procédé à une restructuration globale qu'en 1985. On assiste au même phénomène chez Danzas, où les problèmes de refacturation entre filiales du groupe, la multiplication du temps consacré aux conseils d'administration,... ont poussé à une réorganisation qui permet d'améliorer la productivité, mais n'est possible qu'après une phase "d'accrochage" de la filiale à la maison mère.

Il n'est pas inintéressant de constater que cette réorganisation se produit au moment où la plupart de ces groupes se posent la question de leur développement dans le cadre d'un marché européen unique. On peut donc penser qu'il s'agit là d'une phase de consolidation du réseau français avant de pouvoir développer la même stratégie d'expansion mais cette fois au niveau européen.

Des analyses micro-économiques ont permis de mettre en évidence ces stratégies d'entreprises. On analysera dans le chapitre suivant l'impact que ces stratégies ont pu avoir sur l'ensemble du secteur.

IV-3. - La diversification de l'activité.

Si l'on a étudié dans le paragraphe précédent les stratégies de développement des entreprises de transport et leurs conséquences sur la concentration de ce secteur, le deuxième axe concerne la stratégie de diversification de l'activité de ces groupes. En effet, évoluant dans un secteur de stagnation, le développement des entreprises peut se faire : soit en gagnant sur ses concurrents, phénomènes analysés ci-dessus, soit en se développant dans d'autres activités. Là encore, l'entreprise est face à une alternative : soit investir des secteurs nouveaux et, si possible, en expansion, soit étendre son activité à des domaines connexes. On exclut, bien entendu, les stratégies strictement financières qu'aurait un organisme de type bancaire ou une compagnie d'assurance puisqu'on traite ici d'entreprises de production.

Les études monographiques d'entreprises de transport ont dans la plupart des cas fait apparaître une double stratégie. On assiste généralement à un recentrage sur l'activité de base qu'est le transport, avec un désengagement des secteurs "extérieurs" (négoce,...) et parallèlement à un développement de l'activité sur l'ensemble des domaines du secteur des transports, avec une amélioration et une valorisation des prestations offertes.

Par exemple, on a vu de nombreuses entreprises issues du transport routier développer des activités d'auxiliaires de transports terrestres puis d'auxiliaires de

transport aérien, ce qui leur permet alors d'offrir à leurs clients l'ensemble des prestations de transport qu'ils peuvent demander.

Cette vision générale est cependant à nuancer avant d'analyser les données financières du secteur. Tout d'abord, ce phénomène de diversification va souvent disparaître, dans l'analyse de données d'entreprises, à cause de la filialisation des activités nouvelles. Dans de nombreux cas observés, la création d'une activité nouvelle s'effectue au sein de l'entreprise, mais si cette activité se développe de manière importante, l'entreprise filialise ce secteur, ce qui apparaît comme un recentrage dans les comptes (non consolidés) de l'entreprise. On peut se demander s'il ne s'agit pas là d'un cas d'école qui serait en contradiction avec la stratégie de concentration qui a été étudiée précédemment. En fait, cette contradiction n'est qu'apparente et les raisons qui militent pour l'intégration des filiales qui effectuent le même métier dans des zones géographiques différentes et constituent donc un réseau, n'ont pas les mêmes conséquences sur des filiales qui travaillent dans des sous-secteurs différents. On assiste donc à une restructuration complète de certains groupes pour lesquels la structure en filiales "géographiques", issue de la politique de développement externe, est remplacée par une structure de filiales par "produits transports". L'analyse de données méso-économiques ne permettra pas forcément de comprendre ce double mouvement.

La deuxième remarque a trait à l'origine des entreprises de transport et peut, de ce fait, être plus ou moins rattachée au problème du compte propre. En effet, un certain nombre d'entreprises du secteur des transports sont issues de groupes industriels (CAT - Renault, GEFECO - Peugeot) ou commerciaux (Transcap - CFAO). Services de transport pour compte propre à l'origine, ces entreprises sont devenues transporteurs publics par la suite en obtenant leur identité juridique. Il est donc clair que ces entreprises n'ont aucune raison de se diversifier hors du secteur des transports. D'autres entreprises (MORY, SCAC) ont, de tout temps, développé à la fois leurs activités transport et négoce, à tel point que leur activité principale a longtemps été le négoce. Dès lors, on peut se demander si l'on peut vraiment parler de recentrage pour ces entreprises ou s'il ne s'agit pas plutôt d'un changement d'activité par l'abandon de secteurs qui étaient frappés encore plus durement que le transport.

En ce qui concerne les entreprises issues de groupes industriels ou commerciaux, on constate qu'elles se sont développées à une époque de forte expansion de la demande de transport et qu'elles ont répondu à une nécessité, pour les industriels, de se substituer à une offre insuffisante. La situation actuelle de sur-capacité ne devrait donc pas favoriser le développement du compte propre. Mais le recours à la location, qui permet de réaliser un transport en compte propre, sans immobiliser de capital, transforme les données du problème. Et, cette fois, en période de crise économique, les entreprises industrielles peuvent être tentées d'intégrer entièrement le transport à leur activité de production afin de tenter d'améliorer leur compétitivité par intégration des marges et pour mieux maîtriser leurs circuits de distribution souvent très liés à leurs circuits commerciaux. Il est remarquable, à ce propos, de constater que dans l'immédiat après-guerre, GEFECO avait été créé, principalement, pour approvisionner les usines Peugeot et non pour en assurer la distribution. C'est-à-dire une situation inverse du contexte actuel.

Cependant, cette description correspond à une vision globale d'un marché en

réalité de plus en plus segmenté. On a vu que la notion de sur-capacité globale de l'offre de transports n'était peut être qu'une vision simpliste pour un marché en pleine évolution et fortement marqué par la modernisation de l'appareil de production.

Une étude plus détaillé des marchés fait apparaitre un sous-équipement des transporteurs français et donc une sous-capacité qui permet aux transporteurs étrangers de détenir des parts de marché importantes dans les zones de concurrence (transports internationaux). C'est par exemple le cas pour le transport de marchandises volumineuses, pour les transports sous température dirigée, l'acheminement du fret aérien (sur palettes spéciales)...

L'hypothèse d'une sur-capacité globale reposerait alors sur une vision erronée du fonctionnement du marché.