

COMPTE DE RESULTAT CTLC

PRODUITS	1984	1985
Ventes de marchandises	28 873	
Ventes de services	20 702	
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	49 575	0
CHARGES	1984	1985
Achats	28 853	
Variation des stocks	-134	
Coût des marchandises vendues	28 719	0
Personnel	8 215	
Charges externes	10 186	
Impôts et taxes	758	
Dotation aux amortissements	699	
Dotation aux provisions	84	
Total charges d'exploitation	48 661	0
Produits ou charges financières	1 537	
Pertes ou profits divers/ I.S.	-300	
CHARGES TOTALES	49 898	0
RESULTAT	-323	0
M.B.A.	376	0

COMPTE DE RESULTAT CTLC

PRODUITS	1984	1985
Ventes de marchandises	58,24%	
Ventes de services	41,76%	
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	
CHARGES	1984	1985
Achats	58,20%	
Variation des stocks	-0,27%	
Coût des marchandises vendues	57,93%	
Personnel	16,57%	
Charges externes	20,55%	
Impôts et taxes	1,53%	
Dotations aux amortissements	1,41%	
Dotations aux provisions	0,17%	
Total charges d'exploitation	98,16%	
Produits ou charges financières	3,10%	
Pertes ou profits divers/ I.S.	-0,61%	
CHARGES TOTALES	100,65%	
RESULTAT	-0,65%	
M.B.A.	0,76%	

TRANSVRAC



TRANSVRAC :

Adhérents : 14 en 1984

25 en 1985

73 véhicules en 1984

milliers de francs	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires	35 934	51 809	67 347
Résultat	295	-147	220
Immobilisations	160	3 186	6 371
Fonds propres	130	9	389

Remarque: en 1983 sur 295 000 Frs de résultat 273 000 Frs ont été ristournés
aux coopérateurs
d'où Fonds propres = 403 000 - 273 000

Historique :

1) La coopérative a été créée en 1966.

En 1966, 12 transporteurs de la région de Caen spécialisés dans la benne de travaux publics décident de se regrouper sous la forme coopérative .

Mais à l'origine, ils n'assignent qu'un but strictement commercial à leur rapprochement .

Leur objectif déclaré n'est en effet que de deux types:

-rechercher un complément de travail à leur activité qui se trouvait réduite après la période de prospérité qui avait suivi la reconstruction de la ville de Caen.

-éviter toute concurrence sauvage qui leur aurait été à tous préjudiciable .

Les moyens mis en commun sont limités : la coopérative se contente d'ouvrir un bureau sur le port et d'engager un commercial qui se trouve chargé de faire de la prospection sur les activités de bennes TP et de mettre en place pour cette activité une facturation pour compte d'autrui .

2) Après 10 ans de vie, une réorientation partielle de l'activité est opérée en direction des bennes céréalières.

Mais la même structure commerciale est maintenue.

Les coopérateurs continuent de fonctionner selon un mode non exclusif; c'est à dire qu'un grand nombre d'entre eux ne place qu'un de leurs camions dans la coopérative et conserve le reste de leur parc , pour leurs activités propres; l'exemple étant donné par le Président de la coopérative lui même M. Mertz .

La présence de certains coopérateurs ne se justifie d'ailleurs que par leur volonté de surveiller et de neutraliser la coopérative.

3) En 1979, le président demande à bénéficier d'une licence d'affreteur et se trouve contraint par là même de quitter la coopérative. Il est remplacé par un président de transition M.Cojean dirigeant de la SA Cotraval (disposant de 5 camions) qui démissionne en 1982.

4) Fin 1982 , M. Lehobey prend la présidence de la coopérative .

Il impose dès son début de mandat un certain nombre de réformes :

-il établit en premier lieu, la règle de l'exclusivité, en imposant l'intégration obligatoire de tous les camions des adhérents dans la coopérative.

M. Lehobey montrant l'exemple incorpore lui-même ses 18 camions

Cette règle qui bouleverse les pratiques anciennes provoque le départ d'un des coopérateurs les plus importants, M. Bonafini qui quitte la coopérative avec son entreprise et ses 60 camions bennes.

Après certaines résistances, le principe d'exclusivité se trouve aujourd'hui à peu près accepté ; seuls survivent actuellement quelques contrats exclusifs entre des coopérateurs et des clients qui leur restent spécifiquement attachés. Les prestations de travail réalisées à ces occasions sont facturées par les coopérateurs eux-mêmes mais la coopérative leur impose le prélèvement d'une commission de 4%. Elles représentent un C.A. mensuel de 200 000 Frs contre 5 M Frs.

-M. Lehobey licencie, en second lieu l'ancien directeur et met à sa place le collaborateur qu'il employait dans sa propre entreprise.

-Cherchant d'autre part à accentuer la solidarité des coopérateurs, il regroupe l'ensemble de la coopérative sur des locaux communs qu'il achète en son nom propre .

-Enfin il met en route une nouvelle stratégie de développement.

Marché :

- 60% de bennes -dont à peine 10% spécialisées dans le BTP mais pouvant être affectées aux céréales
 - 50% affectées aux céréales, aux tourteaux de soja...
- 20% de citernes
- 20% de savoyardes et de plateaux

La clientèle a profondément changé en quelques années tant dans sa composition que dans ses pratiques de paiement:

en 1982, 60% des clients appartenaient au BTP, payant à 90 jours fin de mois alors qu'actuellement une grande partie relève de l'alimentaire (betteravier...), payant à 30 jours fin de mois.

Cette politique de diversification et de conquête de marché n'a pu se faire que grâce à la mise en commun d'un parc de matériel important, libérant les clients de toutes les tâches de recherche de pool de transporteurs et donnant à la coopérative une crédibilité nouvelle.

C'est ainsi que la Générale Sucrière est entrée dans le portefeuille de Transvrac, en abandonnant les artisans auxquels elle s'adressait auparavant.

Le succès de Transvrac ressort par la taille de ses principaux clients; globalement, les transports réalisés avec 5 d'entre eux correspondent chacun à plus de 7% du CA de la coopérative.

Taille des coopérateurs :

La taille des coopérateurs est assez hétérogène. Si l'on considère l'ensemble des coopérateurs membres en 1983 il ressort :

	au niveau du CA	au niveau du matériel
Lehobey	9 410	20 véhicules : 16 ensembles-4 porteurs / des citernes d'hydrocarbures et 3 savoyardes
Tanquerel	8 703	17 véhicules : 1 semi de container 5 toupies à béton loués à La Hague selon un contrat d'exclusivité 11 semi remorques -bennes un des rares à n'avoir incorporé qu'une partie de son activité et toléré du fait de son âge (74 ans) Il a négocié un plan de dégageant avec retrocession de son matériel aux coopérateurs
Leglu	6 800	12 tracteurs dont 6 en état de marche: 1 citerne et des savoyardes pour bois une partie de ses activités concerne du négoce d'hydrocarbures.
Giffard	5 943	8 véhicules : 6 bennes et 2 citernes; l'ensemble de son matériel a fait l'objet d'une restructuration suscitée par les responsables de la coopérative.
Sotraval	3 469	6 véhicules : 5 ensembles et 1 15 T. Difficultés provenant du fait que l'entreprise a longtemps nourri 2 familles . Bénéficiaire depuis la retraite du premier couple.
Letellier	2 283	4 véhicules : 3 ensembles et 1 15 T.; son matériel a été renouvelé à l'instigation des fonctionnels de la coopérative qui ont relevé que ses véhicules anglais étaient trop fragiles et trop coûteux d'entretien; ils l'ont incité à renouveler son parc.
Aubert	1 288	1 véhicule : 1 semi
James	1 247	2 véhicules : 2 ensembles dont 1 a été supprimé, le chauffeur ne présentant pas les qualités de travail requises
Paynel	763	2 véhicules : 1 10 T. + 1 semi

Noel	560	3 véhicules : rachetés selon un système de location vente à Lehobey avec 2 contrats clientèle particuliers; situé à Pont-Audemer (Eure)
Mariis	425	1 véhicule : 1 15 T.
Vallée	413	1 véhicule : 1 15 T.
Lorphelin	400	1 Véhicule : 1 10 T. transformé en 1 semi remorque
Hertement	390	1 Véhicule : 1 15 T. btp il y a 3 ans puis achat 1 camion benne et 1 camion remorque grue.

En 1985, le nombre de coopérateurs artisans a été encore accru.

Politique du personnel :

En 1982, la coopérative employait 6 salariés.

Actuellement le service administratif regroupe 13 personnes et le service technique (atelier) 10 salariés.

La plupart des coopérateurs sont des roulants .

En effet , sur les 25 membres actuels :

-19 roulent

- 6 s'occupent de leur entreprise :

mille Galizi - 8 véhicules

Sotraval- 8

Giffard (à mi-temps)

Leglu (autre activité et malade)

Tanquerel (74 ans)

Lehobey - 20 + Présidence.

Politique du matériel :

La coopérative n'est propriétaire que de 5 remorques spécialisées dont une citerne alimentaire, des bennes amovibles, un porte container .

Les coopérateurs sont eux propriétaires de leurs tracteurs et de leurs remorques .

Cette règle ne connaît pas de dérogation pour le matériel courant; ainsi pour faire face à la croissance du CA, 7 véhicules ont été racheté à un transporteur de céréales par les coopérateurs eux-mêmes .

105 véhicules sont inscrits à la coopérative.

La plupart des licences sont banalisées .

La coopérative a bénéficié de nouvelles licences à l'occasion de l'ensemble des distributions dont 3 à sa création

Actuellement sur les 17 licences banalisées utilisées par la coopérative, seules 3 appartiennent en propre aux coopérateurs.

Direction :

Le Conseil d'administration comporte 7 membres :

Lehobey / Cojan(Sotraval) / James / Lorphelin / Paynel / Leglu / Giffard
soit des entreprises de tout type et de toute taille.

Il se réunit 1 fois par mois.

L'assemblée Générale se réunit 1 fois par an.

Enfin une réunion d'information informelle regroupant l'ensemble des coopérateurs a lieu 1 fois par mois le samedi matin.

Politique financière et rapports financiers internes :

La politique de développement et d'intégration de la coopérative s'est trouvée symbolisée en 1985 par la mise en place de locaux communs qui s'est traduite par des investissements immobiliers importants (5,5 millions Frs) .

Ils ont été financés grâce à des prêts avantageux (Psi ou Codevi) qui ont été obtenus avec l'appui des sociétés de caution mutuelle .Les principales sources de financement ont été les suivantes :

- 230 000 Frs pour l'acquisition du terrain au taux de 9,25% de la Bfcc
- 2 990 000 Frs pour la construction du bâtiment à 9,25% de la même banque
- 1 000 000 Frs Codevi par le banquier local au taux de 9,25 %
- le reste étant financé sur le fonds de roulement (cf escompte du papier à 11,7%)

Les ressources propres de la coopérative proviennent :

au niveau de l'exploitation :

- des frais de gestion s'élevant à 6% du Ca pour les activités réalisées au sein de la coopérative et 4% pour les activités sur contrats spécifiques .
- du remboursement des prestations de services comme les frais d'atelier, la location de places de parking (300 Frs la place/mois)
- du remboursement des primes d'assurance, du gaz oil.

Quand un coopérateur a des problèmes, c'est essentiellement par le canal de différés de règlement de ces factures que s'opère le soutien de la coopérative.

Le fret est attribué au hasard et est répercuté intégralement sur la facture mais un suivi du Ca par véhicule et par coopérateur est réalisé afin de déterminer le prix de vente au Km et de rétablir un équilibre dans les attributions, s'il y a lieu.

au niveau des capitaux propres :

- lors de l'intégration dans la coopérative , le droit d'entrée s'élève à 4 000 Frs puis à 40 Frs / Tonne utile
- 1% du Ca est placé en compte courant puis intégré au capital.

Le bénéfice dégagé ,

- avec les tiers non associés, subit systématiquement l'impôt et doit être placé en réserve
- avec les coopérateurs est ristourné au prorata des commissions et non du C.A. (cf 4% et 6%).

Le CA a connu ces dernières années une progression importante :

milliers Frs	1983	1984	1985
C.A.	35 985	52 000	67 000
progression		+ 44 %	+ 29 %

La coopérative a pu d'autant mieux faire face à la croissance de ses activités (en dépit de la faiblesse de ses capitaux propres), que les délais de règlement de ses clients ont été réduits et que ses banquiers se sont déclarés prêts à escompter les traites de ses clients ou celles qu'elle signe à ses coopérateurs.

Logique de développement :

Un début difficile:

Durant ses 16 premières années d'existence, la coopérative a traversé une phase de stagnation .

Maîtrisée par quelques coopérateurs disposant d'un parc de matériel important dépassant souvent 50 véhicules, elle n'a tout d'abord été conçue que comme un instrument commercial auxiliaire. Elle permettait à quelques transporteurs puissants d'obtenir des contrats supplémentaires; ce n'est qu'avec le départ de certains de ces coopérateurs d'origine et le changement de l'équipe de direction qu'elle est parvenue à prendre un véritable départ.

Un nouveau démarrage :

L'amorce de son développement s'est opérée sous la maîtrise et l'influence déterminante du dernier coopérateur important qui :

- a placé le directeur de sa propre entreprise à la tête de la coopérative et
- a même logé dans un premier temps l'ensemble des services de la coopérative dans ses propres locaux.

Le nouveau président a orienté toute sa politique vers une intégration poussée des coopérateurs :

- des contrats d'assurance communs (contrat de groupe) ont été établis.
- Dès 1982-83, les publicités individuelles (cf.par annuaire) ont été supprimées. Deux commerciaux , le directeur et un attaché ont été chargés de s'occuper de l'ensemble de la politique de commercialisation.
- le principe d'exclusivité a été établi; il ne connaît que de rares exceptions.

La nouvelle implantation reflète le nouveau départ pris par la coopérative:

En 1984 , les coopérateurs ont pris la décision de déménager à nouveau. Cherchant à quitter les locaux appartenant à leur président, qui donnaient lieu à une impression de dépendance, ils ont procédé à la constitution d'une SCI qui a fait l'acquisition d'un terrain de 3 Ha en bordure de nationale.

Sur ce terrain, la coopérative a édifié des locaux d'entreposage (1750 m²) et des bureaux (450 m²) sur la base d'un bail à construction de 18 ans.

Le montage constitué à l'occasion de la création de la SCI présente plusieurs particularités :

- l'ensemble des coopérateurs ont été sollicités, mais leurs parts respectives n'ont été fixées que d'après leurs disponibilités immédiates et non pas au prorata de leur CA.....
- la coopérative a souscrit elle même un certain nombre de parts qu'elle revend aux nouveaux entrants.
- Tout coopérateur quittant la coopérative est tenu de céder sa participation dans la SCI.

La coopérative a déménagé et inauguré ses nouveaux locaux en 1985.

Grâce à sa nouvelle implantation elle peut déployer à l'heure actuelle une activité de stockage et d'entreposage qui représente 100 000 Frs de CA par mois.

Une intégration à approfondir :

Afin d'accentuer et de consacrer l'intégration des coopérateurs, un nouveau règlement intérieur est en cours de constitution; il rendrait obligatoire l'utilisation des services communs de la coopérative et en particulier du garage .

La coopérative a été dotée d'un nouvel outil informatique qui tient d'ores et déjà la comptabilité interne ainsi que celle de 3 coopérateurs. Les nouveaux outils de gestion devraient sous peu être capable de gérer le parc de matériel et de procéder à des analyses de prix de revient.

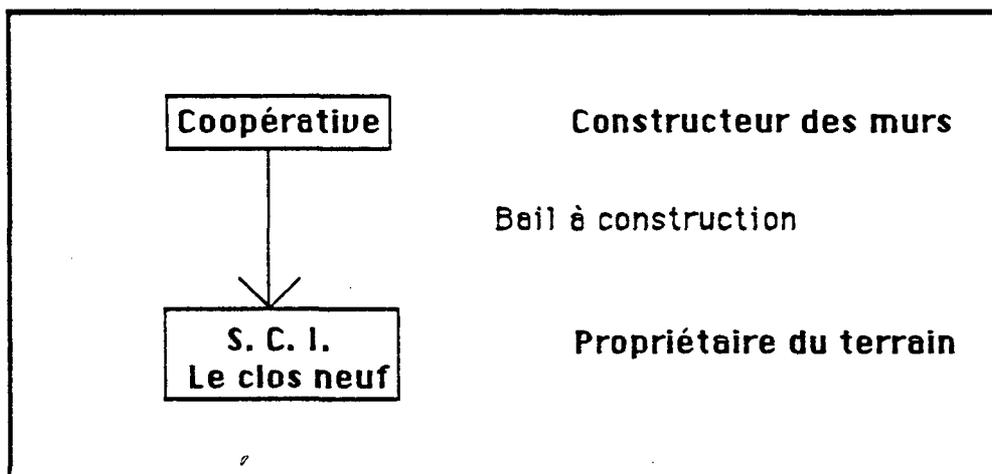
L'accroissement du nombre de coopérateurs :

Les dernières années ont été marquées par une forte progression du chiffre d'affaires. Les coopérateurs en place ne disposant pas des capacités suffisantes pour répondre à la demande et ne pouvant au regard de leurs situations financières accroître suffisamment leur parc de matériel, la coopérative a accru l'utilisation de la sous-traitance qui s'est élevée à 12/13 % du Ca en 1984 et à 20% en 1985. Afin d'endiguer le phénomène et d'éviter d'être considéré comme un affréteur, la coopérative a multiplié en parallèle les intégrations de nouveaux coopérateurs. Globalement le nombre de coopérateurs est passé de 14 en 1983 à 25 en 1985; soit 11 entrées depuis 4 ans ; les nouveaux arrivants se trouvent généralement à la tête d'entreprises individuelles modestes (avec de 1 à 4 véhicules).

La coopérative, envisageant maintenant d'ouvrir une agence sur Le Havre afin de favoriser le développement de son activité en direction de la Belgique (zone longue), s'est rapprochée de la coopérative U.T.R. (qui connaissait des difficultés).

Les deux coopératives recherchent à l'heure actuelle une forme juridique qui puissent convenir à leur collaboration.

Transurac



Analyse financière :

1. Analyse de l'activité.

L'analyse de l'évolution de l'activité de Transvrac révèle:

a) Un changement du système de comptabilisation :

Jusqu'en 1982, la coopérative se contente de comptabiliser en chiffre d'affaires les commissions de gestion qu'elle prélève sur les prestations de service des coopérateurs, réalisées par son intermédiaire.

Son chiffre d'affaires ne correspond pas à l'activité effectivement réalisée.

milliers de Frs	1980	1981	1982
Chiffre d'affaires	949	1 183	2 373

A partir de 1983, Transvrac change de méthode de comptabilisation, la coopérative comptabilise dans son compte de résultat en plus des commissions de gestion, l'ensemble des factures qu'elle rédige pour le compte de ses coopérateurs.

milliers de Frs	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires	35 934	51 809	67 347

b) Une progression très importante du chiffre d'affaires :

Reconstituée à compter de 1982, l'activité de la coopérative progresse de façon importante, en particulier l'activité transport:

milliers de Frs	1982	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires	19 407	26 952	39 234	50 556
Progression		+ 39%	+46%	+29 %

Cette croissance tient à:

-certains succès commerciaux;

- mais aussi à l'intégration de l'ensemble de l'activité des coopérateurs dans la coopérative à la suite de l'imposition de la règle de l'exclusivité;
- et à l'accroissement du nombre de coopérateurs.

Une partie des prestations de transport continue d'être réalisée par des tiers non associés en dépit de l'importance croissante du nombre de coopérateurs .

milliers de Frs	1983	1984	1985
C.A. transport global	26 952	39 234	50 556
C.A. tiers non associés	2 500	6 538	8 460
%	9.3 %	16.6 %	16.73%

Le reste du chiffre d'affaires provient des commissions de gestion prélevées par la coopérative, des ventes de gaz oil, (acheté pour le compte des coopérateurs), des recettes de garage et des recettes diverses.

milliers de Frs	1983	1984	1985
C.A. transport	26 952	39 234	50 556
commissions	1 878	2 130	2 709
gaz oil	4 365	6 421	8 084
garage	2 556	3 325	4 061
divers	183	659	1 937
Total	35 934	51 809	67 347

2. Examen du bilan

a) Une évolution importante :

En trois ans, le bilan de Transvrac s'est profondément transformé. Jusqu'en 1983, le bilan de la coopérative se contente de répercuter l'activité de ses membres:

- 80% de son actif est constitué par les comptes clients;
- 55% de son passif est composé d'apports ou de dettes diverses aux coopérateurs;

capital social :	84 800
comptes bloqués :	658 500
fournisseurs (coopérateurs):	2 523 000
Effets à payer:	1 981 000
	5 257 300

-5% de son actif est constitué de dettes fournisseurs contractées à l'occasion d'achats réalisés pour le compte des coopérateurs (carburants).

A partir de 1983, Transvrac se lance dans une politique d'investissements et son bilan prend une consistance autonome.

Ses immobilisations brutes passent

de 176 000 en 1983
à 3 126 000 en 1984
et 6 347 000 en 1985

à la suite de la construction de nouveaux locaux d'entreposage.

Ces investissements sont financés:

.en 1984, par apport en comptes bloqués	+ 300 000
par emprunts bancaires	+ 1 000 000
par prélèvement sur le fonds de roulement	+ 2 000 000
.en 1985, par emprunt bancaire	+ 4 000 000
permettant de reconstituer une partie du fonds de roulement	

La coopérative a bénéficié de plus, d'un raccourcissement des délais de règlement de ses clients.

milliers de Frs	1983	1984	1985
Compte clients	7 494	10 524	12 286
C.A. (H.T.)	35 934	51 809	67 347
délai (jours)	64	62	56

b) Une structure qui reste fragile:

A partir de 1983, Transvrac s'est lancée dans une politique d'investissements résolue en dépit d'une grande fragilité financière.

Cette fragilité s'est accentuée en 1984 à la suite de la perte enregistrée cette année là.

La coopérative était alors d'autant plus vulnérable que les entreprises de ses coopérateurs ne bénéficiaient pas d'une assise financière solide.

La globalisation des comptes des entreprises des coopérateurs révèle en effet l'absence de tout fond propre et la lourdeur de l'endettement tant à long terme qu'à court terme, des entreprises membres.

P.M. bilan globalisé des coopérateurs , au 31 / 12 / 1983

Immo nettes	6 385 875	Capitaux propres	- 610 126
Immo financières	1 277 652	Résultats	- 603 429
Valeurs d'exploitation	311 009	C.C.associés	670 433
Valeurs réal. disp.	5 429 165	Dettes Long Terme	3 102 583
		Dettes Court Terme	10 844 241
	<u>13 403 702</u>		<u>13 403 702</u>

c) Perspectives:

En dépit de sa fragilité, la coopérative Transvrac est parvenue à dégager en 1985 un résultat bénéficiaire qui devrait lui permettre de consolider sa structure. Le pari risqué pris sur l'avenir par les coopérateurs se révélerait ainsi payant.

BILAN - TRANSVRAC

ACTIF BRUT	1983	1984	1985
Immobilisations brutes	176	3 126	6589
ACTIF NET	1983	1984	1985
Fonds de commerce/incorp			
Immobilisations nettes	111	2 977	6 153
Immobilisations financières	49	209	218
Sous-total.....	160	3 186	6 371
Stocks	145	267	386
Clients	7494	10 525	12 966
Autres créances	1563	3 322	3 627
Disponibilités	136	12	77
TOTAL ACTIF	9 498	17 312	23 427

BILAN - TRANSVRAC

PASSIF	1983	1984	1985
Capital social	95	120	142
Autres réserves	13	35	35
Report à nouveau			-9
Résultat	295	-146	220
Capitaux propres.....	403	9	388
Comptes bloquées	659	1 430	1 441
Dettes bancaires		1 339	5 294
Fournisseurs	6 289	9 967	12 736
Autres dettes	2 147	4 567	3 568
TOTAL PASSIF	9 498	17 312	23 427

COMPTE DE RESULTAT - TRANSVRAC

PRODUITS	1984	1985
Transports, garage	45 348	58 978
Ventes de marchandises	6 461	8 092
Autres produits	250	277
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	52 059	67 347
CHARGES	1984	1985
Achats	9 035	11 105
Variation des stocks	-122	-119
Coût des marchandises vendues	8 913	10 986
Personnel	2 648	3 123
Charges externes	1 989	2 385
Transports	38 178	49 224
Impôts et taxes	177	151
Dotation aux amortissements	85	327
Dotation aux provisions	70	
Total charges d'exploitation	52 060	66 196
Produits ou charges financières	181	639
Pertes ou profits divers/ I.S.	-35	292
CHARGES TOTALES	52 206	67 127
RESULTAT	-147	220
M.B.A.	-62	547

COMPTE DE RESULTAT - TRANSVRAC

PRODUITS	1984	1985
Transports, garage	87,11%	87,57%
Ventes de marchandises	12,41%	12,02%
Autres produits	0,48%	0,41%
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%
CHARGES	1984	1985
Achats	17,36%	16,49%
Variation des stocks	-0,23%	-0,18%
Coût des marchandises vendues	17,12%	16,31%
Personnel	5,09%	4,64%
Charges externes	3,82%	3,54%
Transports	73,34%	73,09%
Impôts et taxes	0,34%	0,22%
Dotation aux amortissements	0,16%	0,49%
Dotation aux provisions	0,13%	0,00%
Total charges d'exploitation	100,00%	98,29%
Produits ou charges financières	0,35%	0,95%
Pertes ou profits divers/ I.S.	-0,07%	0,43%
CHARGES TOTALES	100,28%	99,67%
RESULTAT	-0,28%	0,33%
M.B.A.	-0,12%	0,81%

GLOBALISATION DES COMPTES DES COOPERATEURS: REMARQUES METHODOLOGIQUES.

La globalisation (consolidation) des comptes des coopérateurs se heurte à plusieurs difficultés méthodologiques:

1. Les dates de clôture de comptes des coopérateurs ne sont pas identiques.
2. Les imputations comptables des divers coopérateurs ne sont pas homogènes.
3. Les formes juridiques des entreprises des coopérateurs sont différentes.

Certaines, les entreprises individuelles, n'ont pas de capital social. D'autre part, les résultats qu'elles dégagent en fin d'année, incorporent la rémunération de l'entrepreneur.

Enfin, du fait de la confusion qui existe souvent dans ce type de structure entre le patrimoine de l'entreprise et celui de leur propriétaire, il est difficile de tirer un enseignement définitif de l'analyse de leur bilan.

Ainsi, en réalisant une globalisation au 31.12.83, par exemple, il est nécessaire de procéder à des approximations, en relevant les écarts suivants:

Nom	Date de clôture des comptes	Forme juridique
GIFFARD	31.03.84	S.A.
HERTEMENT	31.12.83	E.I.
JAMES	31.12.83	S.A.R.L.
LEHOBEY	31.12.83	S.A.
LETELLIER	31.03.84	E.I.
LORPHELIN	31.12.83	E.I.
MARIIS	31.12.83	E.I.
PAYNEL	31.03.84	S.A.R.L.
SOTRAVAL	31.12.83	S.A.R.L.
TANQUEREL	31.12.83	E.I.
LEGLU	30.06.84	S.A.R.L.
NOEL	31.05.83	E.I.
VALLEE	31.12.83	E.I.

Les principaux comptes réciproques à prendre en compte dans une consolidation sont les suivants:

Chez les coopérateurs:

- A l'actif: . Le compte client et les effets à recevoir qui recèlent en majeure partie des factures émises par les coopérateurs à la coopérative.
- . Les titres et participations qui incorporent les actions de la coopérative détenues par les coopérateurs.
- . Les comptes courants qui correspondent aux dépôts effectués par les entreprises membres de la coopérative.

Chez la coopérative:

Au passif: .Le capital détenu par les coopérateurs.

.Le compte fournisseurs et les effets à payer correspondant aux factures émises par les coopérateurs en raison des prestations qu'ils ont réalisées dans le cadre de la coopérative.

.Les "comptes d'associés" qui regroupent les avances des coopérateurs à la coopérative.

DEMARCHE APPLIQUEE (APPROXIMATION).

Du fait de la consistance du bilan de la coopérative TRANSVRAC au 31.12.83, qui se contente de refléter les comptes de ses membres, on s'est limité ici à la globalisation des bilans de l'ensemble des coopérateurs en introduisant les correctifs suivants:

1. Déduction de la rémunération des entrepreneurs du résultat des entreprises individuelles, estimée à 150.000 F.
Soit, globalement: $150.000 \times 7 = 1.050.000$ F.
2. Réintroduction de la ristourne dégagée par la coopérative en fin d'année (270.000F).

Le bilan qui en résulte est le suivant (forme résumée):

Immo nettes	6.385.875	Capitaux propres (y.c. provisions)	- 610.126
Immo financières	1.277.652	Résultat (1)	- 603.429
Valeurs d'exploitation	311.009	Dettes à long terme	3.102.583
Valeurs réalisables et disponibles (2)	5.429.165	C.C. associés	670.433
		Dettes à court terme	10.844.241
	13.403.701		13.403.702

(1) Résultat = Bénéfice-Perte-Rémunération des entrepreneurs individuels+Ristourne
 $834.300-657.729-1.050.000+270.000$

(2) V.R.D. = VRD - 1.050.000 + 270.000

BILAN GLOBALISE TRANSVRAC

ACTIF - MONTANT BRU	GIFFARD	HERTEMENT	JAMES	LEJOBEY	LETELLIER	LORPHELIN	MARTIS	PAYNEL	SOTRAVAL	TANQUEREL	AUBERT	LEGLU	NOEL	VALLEE	CUMUL	TRANSVRAC (pour mémoire)
IMMOBILISATIONS																
Terrains				171 204						15 850					187 054	
Constructions	99 572			593 779					12 681	104 797		10 004			820 813	
Matériel et outillage	32 917		5 075	168 832	6 064	14 289	1 285		38 778	101 369		52 798			421 217	20888
Matériel de transport	2 170 458	288 405	682 772	2 856 755	781 372	271 994	281 840	917 671	1 393 302	2 342 410	78 990	1 822 847	2 500	60 000	13 911 316	72506
Mobilier et mat de bureau	374	420	833	43 122		100		1 775	9 724	13 868	7 137	14 766			92 119	49974
Agencements, installations	9 131	729		1 475 829				6 642	1 845	22 528		40 200			1 558 704	33200
Immo incorporées												4 000			4 000	
Immobilisations en cours																
TOTAL	2 312 452	289 554	688 680	5 309 121	787 436	288 393	283 125	926 089	1 456 310	2 600 822	86 127	1 944 815	2 500	60 000	16 993 223	176 588
ACTIF - MONTANT NET	GIFFARD	HERTEMENT	JAMES	LEJOBEY	LETELLIER	LORPHELIN	MARTIS	PAYNEL	SOTRAVAL	TANQUEREL	AUBERT	LEGLU	NOEL	VALLEE	CUMUL	TRANSVRAC (pour mémoire)
IMMOBILISATIONS																
Terrains				171 204						15 850					187 054	
Constructions	33 960			520 249					8 294	0		3 345			565 848	
Matériel et outillage	13 581		0	68 918	2 580	895	109		12 932	26 897		10 420			136 332	19 488
Matériel de transport	1 046 752	0	354 178	688 898	268 460	241 414	27 096	138 943	258 903	507 086	61 124	645 307	500	0	4 237 461	41 540
Mobilier et mat de bureau	0	0	0	25 435		0		617	2 698	635	5 825	3 352			38 562	21 402
Agencements, installations	0	0		1 188 768				1 361	1 476	7 426		17 587			1 218 818	29 260
Immo incorporées												4 000			4 000	
Immobilisations en cours																
Sous-total	1 094 293	0	354 178	2 661 272	272 040	242 309	27 205	140 921	284 303	957 884	66 949	684 011	500	0	6 385 875	111 690
AUTRES VAL IMMOBIL																
Fonds com titres transport	50 000		49 000	77 420	59 000		13 500		37 500	97 500		141 500			525 420	
Titres de participation	49 354	5 022	15 400	74 285	15 700	20 900	14 715	5 000	34 750	59 384		22 800			317 420	8 750
Dépôts et cautionnements	25 663	600	7 915	25 380	82 135	2 931		15 009	89 916	514	13 200	8 700	4 100		276 045	40 550
Autres	8 972			12 727						135 934		1 134			158 787	
Sous-total	133 989	5 622	72 319	189 792	156 835	23 831	28 215	20 009	162 168	289 342	13 200	174 234	4 100	0	1 277 652	49 300
VALEURS D'EXPLOITAT																
Stocks	17 600			42 710					15 583	59 000		176 116			311 009	144 549
VAL REAL OU DISPON																
Fournisseurs	242									85		535			862	
Clients	902 208	85 371	162 285	1 430 445	121 270	70 664		131 361	580 839	278 483	140 917	661 873	231 755	121 263	4 898 714	7 057 254
Avances, acompt personnel				1 500					2 700			1 602			5 802	1 517
Etat: impôts et taxes	93 185	1 212	10 733	108 498	12 693	15 838	19 733	2 192	13 231	41 348	13 124	132 126		12 781	476 702	1 401 806
Comptes reçut Actif	21 694	18 908	2 702	35 989				16 288	372	49 416		81 752	4 430		231 758	57 124
Effets à recevoir															0	436 918
Compte TRANSVRAC	158 480	10 439	24 578	38 859		5 146						108 121			343 823	
Divers	6 116			20 000	23 027			1 884	21 675			1 830			74 332	103 014
Banques		14 828		42 011			35 345		2 492	24 112		1 204		19 983	139 975	135 058
Créance	8 793	441	730	3 352	1 062	683	498		3 444	13 617	1 244	1 481	167	1 682	37 394	979
Sous-total	1 188 928	131 199	201 028	1 689 854	158 052	92 331	65 576	191 733	604 753	407 039	199 285	990 324	236 352	199 909	6 209 163	9 193 668
RESULTATS																
Perte de l'exercice	150 964							74 148	8 608	401 769	16 043				657 729	
TOTAL ACTIF	2 591 774	136 821	627 521	4 574 428	586 927	358 471	110 996	386 808	1 079 615	1 719 044	251 477	2 024 695	240 952	155 909	14 841 428	9 499 207

BILAN GLOBALISE TRANSVRAC

PASSIF	GIFFARD	HERTEMENT	JAMES	LEHOBEY	LETELLIER	LORPIELIN	MARTIS	PAYNEL	SOTRAVAL	TANQUEREL	AUBERT	LEGLU	NOEL	VALLEE	CUMUL	TRANSVRAC (pour mémoire)
CAPIT PROP. RESERVES																
Capital social	100 000	-77 335	20 400	265 000	-259 698	-80 624	-98 098	120 793	20 000	-331 072	-2 710	112 000	-71 851	-29 713	-312 906	94 800
Réserve légale	10 000		744	6 817				2 000				934			20 495	12 897
Autres réserves	23 644		7 516	66 282								17 746			115 188	
Réserve spéciale PV	34 636			13 500								13 000			61 136	
Sous-total.....	168 280	-77 335	28 660	351 599	-259 698	-80 624	-98 098	120 793	22 000	-331 072	-2 710	143 680	-71 851	-29 713	-116 087	107 697
Rapport à nouveau	-323 243		-113 017	-46 991								-22 148			-505 399	
Situation nette	-194 963	-77 335	-84 357	304 608	-259 698	-80 624	-98 098	120 793	22 000	-331 072	-2 710	121 532	-71 851	-29 713	-621 486	107 697
PROV PERTES & CHARG												11 360			11 360	
DETTES LMT																
Dettes à plus d'un an	230 142		228 889	1 754 006	156 042	128 387	54 000		69 714	40 000		441 423			3 102 583	658 518
DETTES CT																
Comptes d'associés	60 577		115 955	73 155					292 518			128 228			670 433	2 523 693
Fournisseurs	1 128 041	95 852	57 836	819 361	187 769	53 919	40 428	37 387	192 583	813 052	78 861	272 325	17 323		3 734 315	1 784 817
Personnel	100 298			139 588						131 038	3 474	34 845	42 423		451 646	954 320
Etat: impôts et taxes	131 510	10 492	46 575	381 245	33 825			43 269	34 935	132 860	39 107	23 125			885 743	
Organismes sociaux	53 364			261 633								78 828			391 825	
Cong pay/Autres créanciers	95 797		48 743	97 328	61 815	13 489		2 428	213 010	117 569	73 728	44 074			767 959	978 603
Comptes de régut Passif	341 909	7 070	32 805	392 505	77 082	24 309	24 490	29 032	168 715	660 149	16 000	368 498	28 043	41 992	2 212 579	217 038
Dettes à moins d'un an	160 768		82 703	333 172	108 574	75 442			82 140	155 449		300 805			1 297 053	1 980 861
Dangos	444 331		69 621	135 980	50 379			153 920			43 219	195 807	9 664		1 103 121	
Sous-total.....	2 316 595	62 414	434 038	2 497 867	602 828	217 816	64 916	266 016	983 901	2 010 117	254 187	1 444 535	97 633	41 992	11 514 674	8 437 332
RESULTATS																
Bénéfice de l'exercice		151 743	28 951	17 847	87 756	93 209	90 179					5 836	215 149	143 630	834 300	295 661
TOTAL PASSIF	2 391 774	136 822	627 521	4 574 426	566 927	358 470	110 997	366 809	1 075 615	1 719 045	251 477	2 024 666	240 951	155 909	14 841 431	9 499 208

ROULIERS DE PROVENCE



Les Rouliers de Provence :

Adhérents: 9 coopérateurs

milliers Frs	1983	1984	1985
C.A.	21 126	22 923	23 026
B.N.	2	7	-859
M.B.A.	546	654	-375
Immo. nettes	1 355	1 467	1 168
Capitaux propres	119	126	-734

Historique :

La coopérative a été constituée en janvier 1978.

2 transporteurs possédant chacun plus de 10 camions les sociétés "Cintolesi et Calamant" et "Garcin" cherchaient à trouver une solution juridique à leurs habitudes de travail en commun.

Après avoir écarté la mise en place d'une opération de fusion pour des raisons fiscales, et la constitution d'un Gie pour des raisons de responsabilité, les 2 chefs d'entreprise se laissent convaincre par un inspecteur régional des transports de l'intérêt de la constitution d'une coopérative.

Ils joignent à leur projet 7 autres transporteurs de la région de Salon comme eux et s'installent à Cran sur des locaux appartenant à M.Cintolesi.

Marché :

La coopérative a continué à suivre les marchés qui se trouvaient dans le portefeuille de ses adhérents à l'époque où ils fonctionnaient de façon indépendante. C'est à dire :

- Garcin : avec le bois
- Cintolesi : de tout avec une dominante industrielle
- Quarello : matériel de T.P.

Elle s'est de plus diversifiée sur l'alimentaire. Cette activité constitue d'ailleurs son principal axe porteur , elle représente actuellement 60% du C.A. de la coopérative contre 10% initialement.

Les coopérateurs :

La taille des coopérateurs est assez disparate (nombre de véhicules):

	à la création	actuellement
Cintolesi	12	9
Garcin	10	9
Quarello	8	7
Grançois	2	6
Jouven	3	5
La salarienne	2	2
Aillard	2	4
Pelissier	2	2
Solas	-	2
Deluc	1	-
Total	42	46

Crée à l'instigation de MM. Garcin et Cintolesi, la coopérative s'est structurée autour de ces 2 initiateurs. Afin d'éviter tout mal entendu, ils ont d'ailleurs accentué depuis leurs liens, en procédant entre eux à des échanges d'actions de leurs sociétés respectives.

Direction :

Crée sous la forme d'une Sarl, la coopérative est dirigée par un gérant, M. Garcin qui prend les principales décisions en concertation avec M Cintolesi.

L'ensemble des coopérateurs sont restés au volant de leur véhicule à l'exception de :

- M. Garcin : gérant et commercial
- M. Cintolesi : administratif (maintenant retraité)
- M. Garcin frère : attaché à l'exploitation
- M. Calamant : attaché à l'exploitation
- M. Pelissier : chargé de l'entretien

L'influence déterminante des 2 principaux associés se fait sentir par le fait que la coopérative se trouve située sur un terrain et des constructions leur appartenant par le canal de la " SA Cintolesi " (dans laquelle ils ont tous deux des participations après l'opération d'échange de parts à laquelle ils ont procédé).

D'autre part , la coopérative côtoie un garage concession Mercedes, qui équipe l'ensemble des coopérateurs ; il a été créé en 1980 et appartient lui aussi aux 2 principaux animateurs.

Enfin à la suite de difficultés financières ou des départs à la retraite de certains adhérents , MM. Garcin et Cintolesi leur ont apporté un soutien financier en prenant directement des participations dans leurs entreprises (cf. Aillard, Grançois, Jouven, Quarello).

C'est ainsi que l'intégration sous la forme coopérative est doublée d'une intégration en terme de prises de participations financières classiques.

Politique d'intégration :

L'ensemble des licences ont été banalisées et mis dans un pool commun.

Tout le fret est traité par le canal de la coopérative .

Les coopérateurs sont propriétaires de leurs tracteurs mais la coopérative est propriétaire des semi remorques.

La coopérative effectue les fonctions :

- commerciales
- d'entretien du matériel
- de gestion (en tenant l'ensemble des comptabilités)
- de facturation

L'intégration est tellement accentuée que l'incidence de la qualité des frets est éliminée dans le mode même de rémunération des coopérateurs. En effet, les coopérateurs sont rémunérés en procédant à des locations de véhicules avec chauffeur à la coopérative. Les loyers sont décomposés en une partie fixe et une partie variable, indexée sur les Km parcourus.

L'ensemble des charges de voyage (fuel, entretien..) sont à la charge des coopérateurs à l'exception des pneus qui sont pris en charge par la coopérative.

La politique du personnel est harmonisée.

La coopérative s'occupe de la paye des salariés (7) qu'elle emploie et de celles des salariés des coopérateurs.

Aspect financier :

La coopérative a connu une phase de croissance continue de son chiffre d'affaires jusqu' en 1985 .

millions Frs	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
C.A.	7.3	9.1	14.8	16.1	18.3	21.1	22.9	23
Progression		+24%	+61%	+9%	+14%	+15%	+8%	+0%

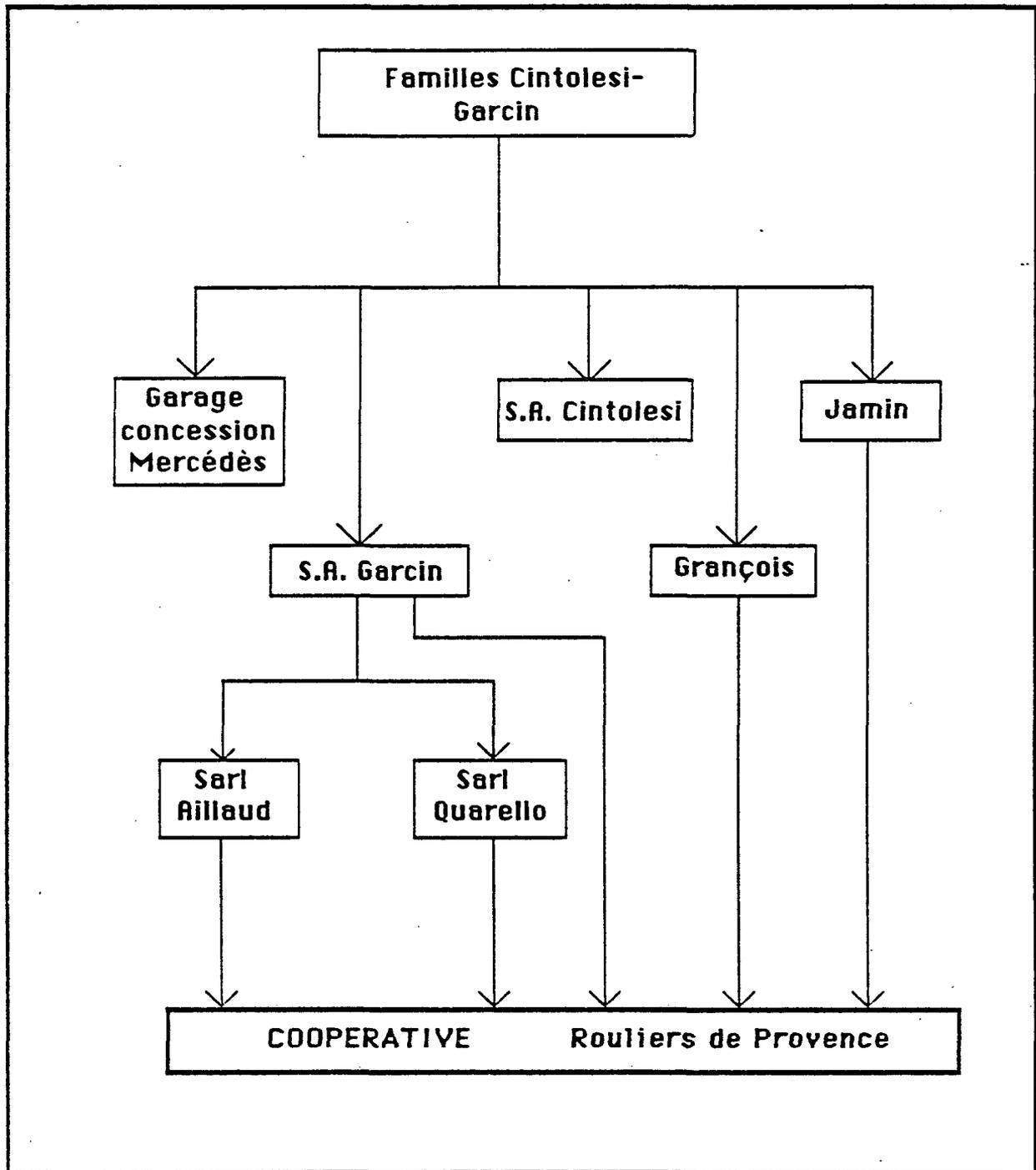
Après avoir profité de la progression de son activité, la coopérative a souffert en 1985 du retournement de conjoncture ; d'autant plus qu'à l'instigation des principaux animateurs, les coopérateurs avaient procédé au renouvellement d'une grande partie de leur matériel (25%).

Les frais financiers induits par les emprunts contractés pour réaliser ces investissements (bien qu'ils aient été avantageux: Codevi à 9,25%) et les dotations aux amortissements des matériels sont venues peser sur la rentabilité globale de la coopérative.

Ayant pousser jusqu'à un point très achevé l'intégration de leur coopérative et même de leurs coopérateurs, les dirigeants estiment que la principale difficulté rencontrée actuellement par leur entreprise tient à sa taille: étant une P.M.E. de 50 camions environ, les Rouliers de Provence ne peuvent se permettre de prendre en charge la constitution d'un véritable service commercial qui conditionne pourtant la poursuite de leur croissance.

Les dirigeants perçoivent une solution dans la constitution d'une "coopérative de coopératives".

Les Rouliers de Provence



ANALYSE FINANCIERE :

L'analyse de la situation financière de la coopérative ne présente qu'un aspect tronqué du "regroupement" constitué par les entreprises membres, dans la mesure où la coopérative est doublée par une structure d'intégration parallèle (constituée par des prises de participations financières réciproques croisées).

1. Analyse de l'exploitation.

L'examen de l'évolution du compte de résultat des Rouliers de Provence révèle une modification importante de la stratégie des coopérateurs.

Jusqu'en 1984, la coopérative employait un nombre important de personnel (58 personnes). A partir de 1985, la plus grande partie de ce personnel a été transféré sur les entreprises membres, la coopérative ne conservant que 7 salariés.

Cette politique s'est traduite par une inversion des poids respectifs des frais de personnel et des charges extérieures.

milliers Frs	1984	1985	Pourcentage du C.A.	
			1984	1985
Frais de personnel	6 598	1 342	28,9%	5,8%
Charges externes	8 360	14 100	36,5%	61,2%
(dont sous-traitance)	(4 242)	(10 140)	(18,5%)	(44,0%)

Alors qu'en 1984, seuls 18,5% du C.A. de la coopérative revenait aux entreprises des coopérateurs, en 1985, il leur revient 44%.

Le résultat de la coopérative, après avoir été équilibré jusqu'en 1984, devient nettement déficitaire.

Il semble qu'en dépit de la sous-traitance croissante des prestations de transport aux entreprises membres, la coopérative n'ait pas transféré sur ses adhérents les difficultés rencontrées. La perte réalisée par les Rouliers de Provence a été principalement inscrite dans les comptes de la coopérative elle-même.

2. Analyse des bilans.

La volonté de privilégier les entreprises membres se retrouve aussi au niveau de la lecture des bilans.

a) Les investissements tendent à vieillir.

	1983	1984	1985
Ratio de vétusté	57%	62%	73%

En effet, seuls des investissements mineurs ont été réalisés en 1984.

(Informatique et 3 semi-remorques).

Et en 1985, presque aucun investissement n'a été effectué sur la coopérative.

Actuellement, il ressort que la majeure partie des investissements sont réalisés sur les entreprises membres.

b) Les délais de paiement fournisseurs ont été raccourcis.

	1983	1984	1985
$365 \times \frac{\text{Fournisseurs}}{((\text{Achats} + \text{Charg externes}) \times 1,168)}$	64 jours	63 jours	52 jours

Afin de permettre aux entreprises membres de s'équiper, la coopérative leur a fourni les moyens financiers en raccourcissant les délais de règlement de leurs créances.

c) Les capitaux propres ont été absorbés.

Bien que modestes en 1984, 126 000 F pour 1 467 000 F d'immobilisations nettes, les capitaux propres ont été totalement absorbés par les pertes importantes de 1985.

d) L'endettement a fortement augmenté.

Afin de couvrir la perte de 1985, ainsi qu'un allongement des délais de paiement de sa clientèle (de 67 à 88 jours), sans peser sur ses membres coopérateurs, la coopérative a dû accroître son endettement, qui s'est d'ailleurs traduit par un accroissement des charges financières pesant sur son compte de résultat.

Conclusion:

L'ensemble des éléments financiers relevés traduisent donc une politique qui tend à favoriser les coopérateurs au détriment de la coopérative.

BILAN ROULIERS DE PROVENCE

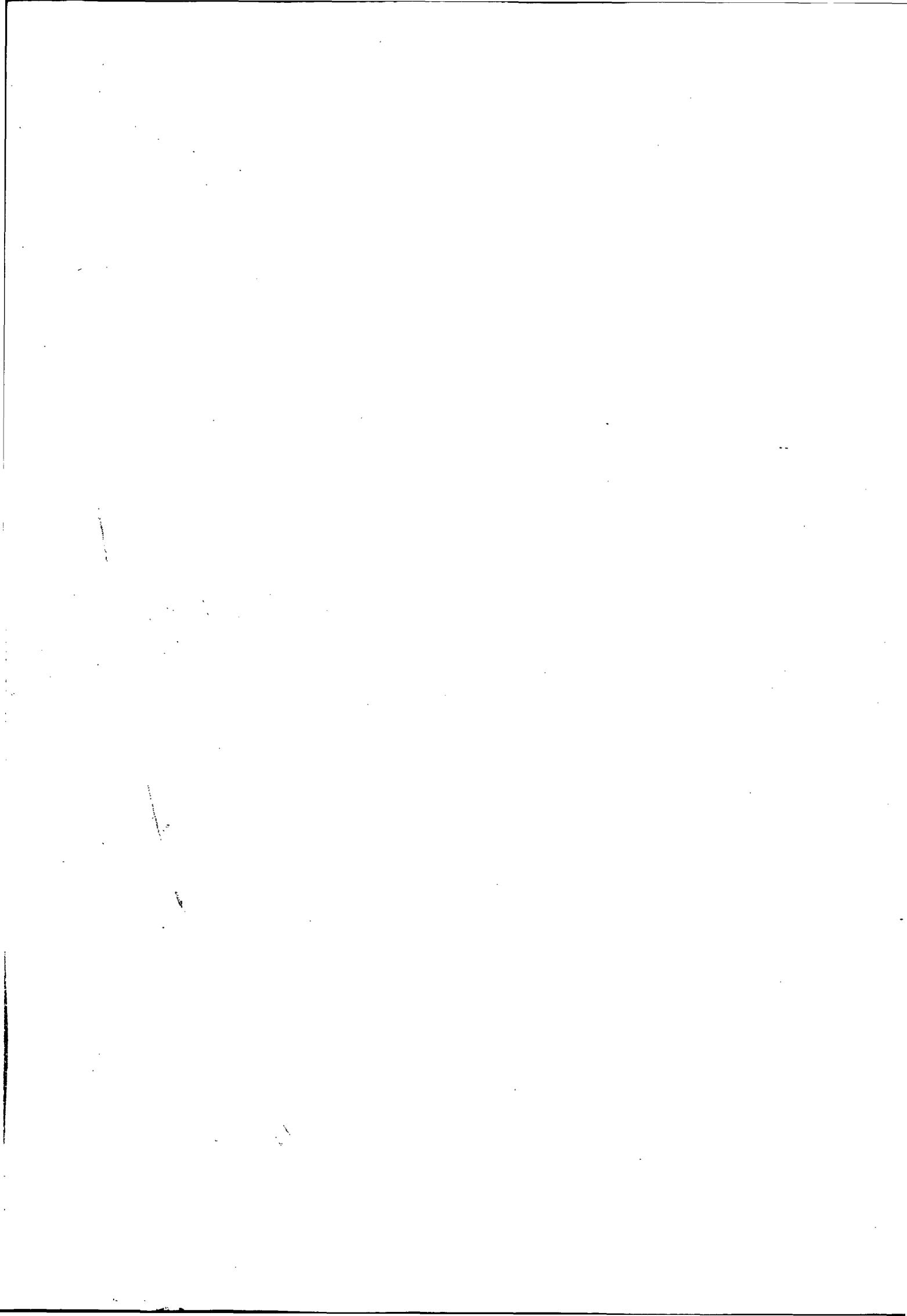
ACTIF BRUT	1983	1984	1985
Immobilisations brutes	3 150	3 895	3 989
ACTIF NET	1982	1983	1984
Fonds de commerce/incorp			80
Immobilisations nettes	1 346	1 458	1 068
Immobilisations financières	9	9	20
Sous-total.....	1 355	1 467	1 168
Stocks	473	543	563
Clients	4 592	5 603	6 592
Autres créances	612	724	216
Disponibilités	927	20	581
TOTAL ACTIF	7 959	8 357	9 120
PASSIF	1983	1984	1985
Capital social	24	24	24
Autres réserves	93	95	102
Report à nouveau			
Résultat	2	7	-860
Capitaux propres.....	119	126	-734
Prêt participatif	919	900	1 170
Provisions			
Avances condition.	940	940	940
Dettes bancaires	1 183	1 355	2 757
Fournisseurs	2 875	3 007	3 544
Autres dettes	1 923	2 029	1 443
TOTAL PASSIF	7 959	8 357	9 120

COMPTE DE RESULTAT - ROULIERS DE PROVENCE

PRODUITS	1983	1984	1985
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	21 126	22 923	23 026
CHARGES	1983	1984	1985
Achats	5 887	6 339	6 826
Variation des stocks	-150	-168	9
Coût des marchandises vendues	5 737	6 171	6 835
Personnel	6 069	6 598	1 342
Charges externes	7 806	8 360	14 100
Impôts et taxes	401	553	550
Dotation aux amortissements	544	647	484
Total charges d'exploitation	20 557	22 329	23 311
Produits ou charges financières	563	585	767
Pertes ou profits divers/ I.S.	4	2	-193
CHARGES TOTALES	21 124	22 916	23 885
RESULTAT	2	7	-859

COMPTE DE RESULTAT - ROULIERS DE PROVENCE

PRODUITS	1983	1984	1985
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%	100,00%
CHARGES	1983	1984	1985
Achats	27,87%	27,65%	29,64%
Variation des stocks	-0,71%	-0,73%	0,04%
Coût des marchandises vendues	27,16%	26,92%	29,68%
Personnel	28,73%	28,78%	5,83%
Charges externes	36,95%	36,47%	61,24%
Transports	0,00%	0,00%	0,00%
Impôts et taxes	1,90%	2,41%	2,39%
Dotation aux amortissements	2,58%	2,82%	2,10%
Total charges d'exploitation	97,31%	97,41%	101,24%
Produits ou charges financières	2,66%	2,55%	3,33%
Pertes ou profits divers/ I.S.	0,02%	0,01%	-0,84%
CHARGES TOTALES	99,99%	99,97%	103,73%
RESULTAT	0,01%	0,03%	-3,73%



ALLO FRET



Allo fret :

7 coopérateurs
100 véhicules environ

milliers de F	1984	1985
Chiffre d'affaires	26 780	30 723
Résultat net	12	37
MBA	313	321
Immo nettes	1 072	1 307
capitaux propres	177	214

Historique :

La coopérative a été créée en 1965 par 7 transporteurs de la région parisienne .
Elle a été constituée autour d'une idée : desservir Paris avec des " taxis- camionnettes" équipés de compteur (taximètre) et de radio .

Démarrant avec un véhicule chacun, les coopérateurs ont procédé ensuite à un développement constant de leur parc afin de répondre à la progression de la demande .

D'abord dirigée par M.Leynaud, président fondateur (qui s'occupait par ailleurs d'immobilier) Allo Fret est actuellement présidée par M.Magnaval.

La succession s'est faite en 1981, dans des conditions relativement difficiles, M. Leynaud avait en effet fini par occuper une position dominante dans la coopérative .

Bien qu'il était prévu d'assurer une certaine égalité des adhérents, en ouvrant à chacun d'eux la possibilité de faire l'acquisition d'une camionnette, selon une procédure tournante, afin de répondre aux augmentations de la demande .

M. Leynaud en avait bouleversé les règles en procédant aux rachats de 2 entreprises fondatrices sans concertation avec ses associés.

Par ce moyen, il était parvenu à disposer de 3 voix sur 7 au conseil d'administration et à contrôler près de la moitié du parc global d'Allo-Fret .

Marché :

Allo-fret réalise environ 80 000 courses par an

Sa clientèle est diversifiée et comprend environ :

1/3 de particuliers

1/3 de commerçants ou industriels

1/3 d'administrations

Le marché a été très porteur jusqu'en 1978-79; à partir de cette date le parc a été gelé .

Taille des coopérateurs :

A l'exception de 2 d'entre eux, les coopérateurs sont de taille relativement homogène, comme le reflète, le montant des prestations respectives qu'ils facturent annuellement à la coopérative .

nom	C.A. 1985	% du C.A
Taxis Bleus	4 235 979	20.1 %
Sotad	4 182 126	20.0 %
Setram	3 802 786	18.1 %
Kalmès	3 445 093	16.5 %
Sotradaf	3 367 470	16.0 %
Fret	1 295 305	6.2 %
Sotamad	647 696	3.1 %
	<hr/> 20 976 455	<hr/> 100 %

La plus petite entreprise est dirigée par un ancien chef de garage travaillant pour un adhérent qui a été intégré comme coopérateur.

Politique du personnel et du matériel :

La coopérative n'est pas propriétaire de véhicules; elle s'est contentée de mettre en place les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement commercial des taxis camionnettes, c'est à dire qu'elle s'est limitée à l'acquisition de matériel informatique et radio.

Le siège de la coopérative et les services communs de gestion se trouvent situés à Montrouge, dans des locaux loués à l'office d'HLM.

Chaque coopérateur dispose d'autre part, d'un garage où il gare ses véhicules; la dispersion qui en résulte permet de satisfaire plus facilement les commandes du matin sans parcours inutiles.

Allo-fret emploie 32 personnes chargées des tâches administratives, de la prise des commandes par téléphone et de leur répercussion sur les taxis radios .

Direction :

L'ensemble des adhérents participent à la gestion de la coopérative :

Tous les coopérateurs sont administrateurs.

Le conseil d'administration se réunit une fois par mois .

Au niveau opérationnel, par delà le président qui occupe aussi le poste de directeur général, la coopérative emploie aussi :

- un directeur commercial
- un directeur d'exploitation
- un chef comptable.

Politique d'intégration :

Allo-Fret n'est pas une coopérative intégrée .

Son président est aussi membre et administrateur de 2 autres coopératives, la CTLC (Coopérative de Transport Liquide en Citerne) et la SCPB (Société Coopérative Parisienne des Bétonnières).

Il ne peut d'ailleurs consacrer que 50 % de son temps à Allo-Fret.

La plupart des coopérateurs ne réalisent qu'une partie de leurs activités dans Allo-fret ; ils mènent presque tous une activité transport en parallèle, sans empiéter toutefois sur les Taxis camionnettes.

Sotad	s'occupe aussi de déménagement et de location de véhicules industriels
Setram	est propriétaire de bétonnières et de citernes dont une partie du fret passe par CTLC et la coopérative SCPB
Kalmès	a une activité transport extérieure à la coopérative
Sotradaf	est concessionnaire d'un garage DAF et est inscrit à la CTLC pour ses camions citernes
Fret	est membre de la SCPB qui lui fait travailler ses bétonnières
Taxis Bleus	réalise la plus grande partie de son activité avec Allo-fret
Sotamad	est le seul à se consacrer exclusivement à Allo Fret

Analyse financière :

1. Examen de l'activité :

Le chiffre d'affaires poursuit sa progression en dépit de la forte concurrence du secteur: Il atteint 30,7 millions de francs en 1985, soit une hausse de 15 % par rapport à 1984 .

Le compte d'exploitation se caractérise par l'importance de 2 postes de charges essentiels :

-les charges externes qui représentent 82 % du C.A.

dont 82 % sont constitués de sous traitance aux coopérateurs

et 9 % de sous traitance à des tiers

le solde étant affecté à d'autres dépenses

-les frais de personnel qui s'élèvent à près de 13 % du C.A.

La coopérative prélève une commission égale à 18,5 % du chiffre d'affaires réalisé en contre partie de la gestion commerciale, publicitaire et de la facturation .

2. Examen du bilan :

a) examen du passif :

Les apports des coopérateurs en capital sont faibles; Allo -fret ne conservant d'autre part qu'une faible partie des bénéfices dégagés, le montant des capitaux propres de la coopérative est par là même réduit :

En 1985, les fonds propres ne s'élèvent qu' à :	213 753
pour des immobilisations nettes de :	1 072 164

En contre partie , les coopérateurs effectuent des dépôts de garantie :	500 798
et accorde un crédit fournisseur à la coopérative de :	4 769 620
soit 70 jours environ	

b) examen de l'actif :

L'actif de la coopérative n'est pas lourd :

- Les immobilisations sont réduites aux seules installations communes de Montrouge car , les coopérateurs sont propriétaires de leurs matériels et de leurs locaux.

Le matériel est amorti à plus de 50 %

	1984	1985
ratio de vétusté	40 %	51 %

-Le compte client est réduit :

En effet, 45 % des courses sont payées comptant, le reste relevant généralement d'un système d'abonnement avec facturations mensuelles.

La coopérative n'a pas , par là même , à porter un compte client important :

Compte client (hors coopérateurs)	4 855 357
Chiffre d'affaires (transport)	29 954 021
soit crédit client	50 jours

BILAN - ALLO FRET

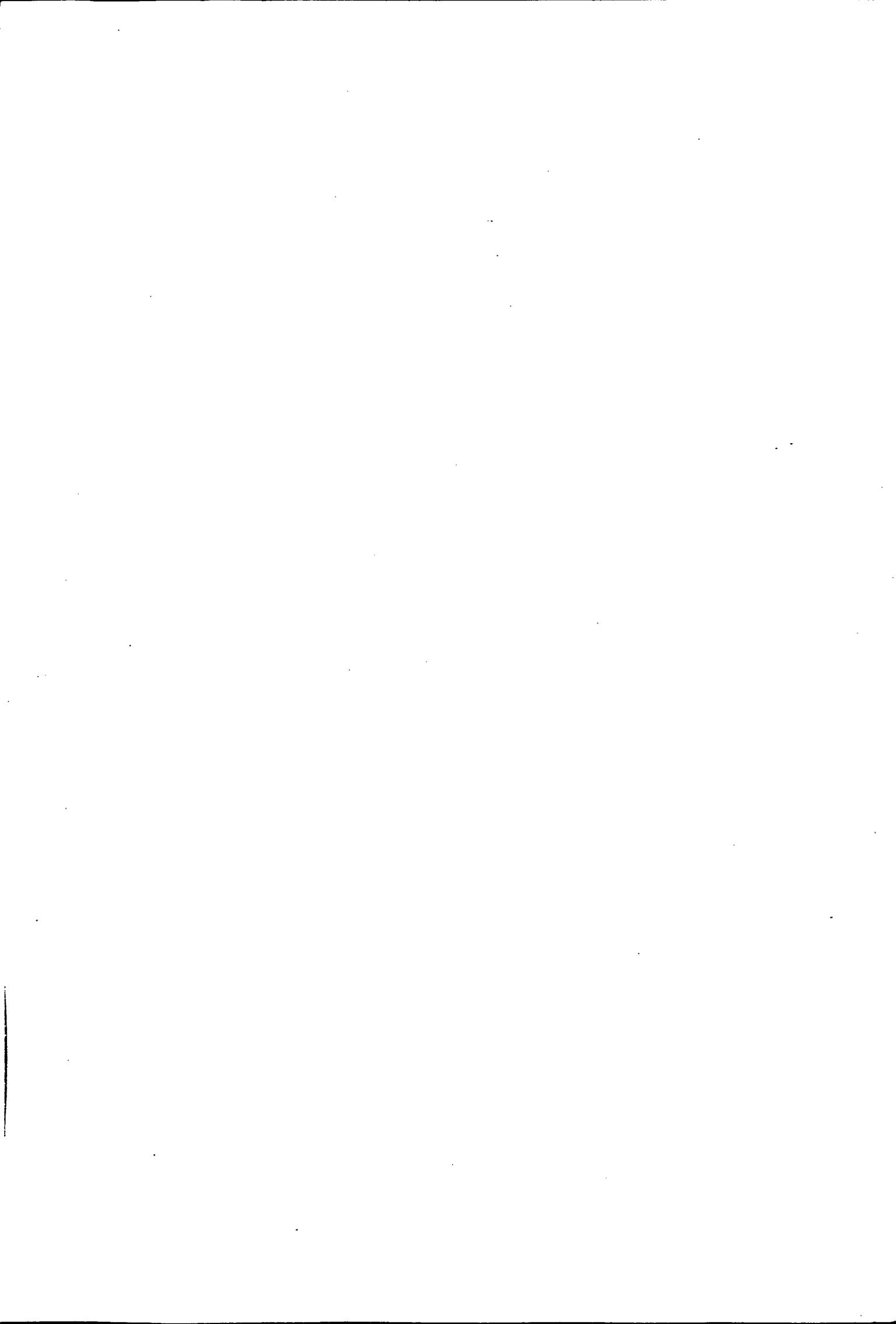
ACTIF BRUT	1984	1985
Immobilisations brutes	1 869	1 882
ACTIF NET	1984	1985
Fonds de commerce/incorp	175	175
Immobilisations nettes	986	752
Immobilisations financières	146	145
Sous-total.....	1 307	1 072
Stocks	70	50
Clients	3 883	4 617
Autres créances	1 627	1 783
Disponibilités	744	1 195
TOTAL ACTIF	7 631	8 717
PASSIF	1984	1985
Capital social	122	122
Réserve légale	18	18
Autres réserves		36
Report à nouveau	25	1
Résultat	12	37
Capitaux propres.....	177	214
Dettes bancaires	1 486	1 243
Fournisseurs	5 115	6 156
Autres dettes	853	1 104
TOTAL PASSIF	7 631	8 717

COMPTE DE RESULTAT - ALLO FRET

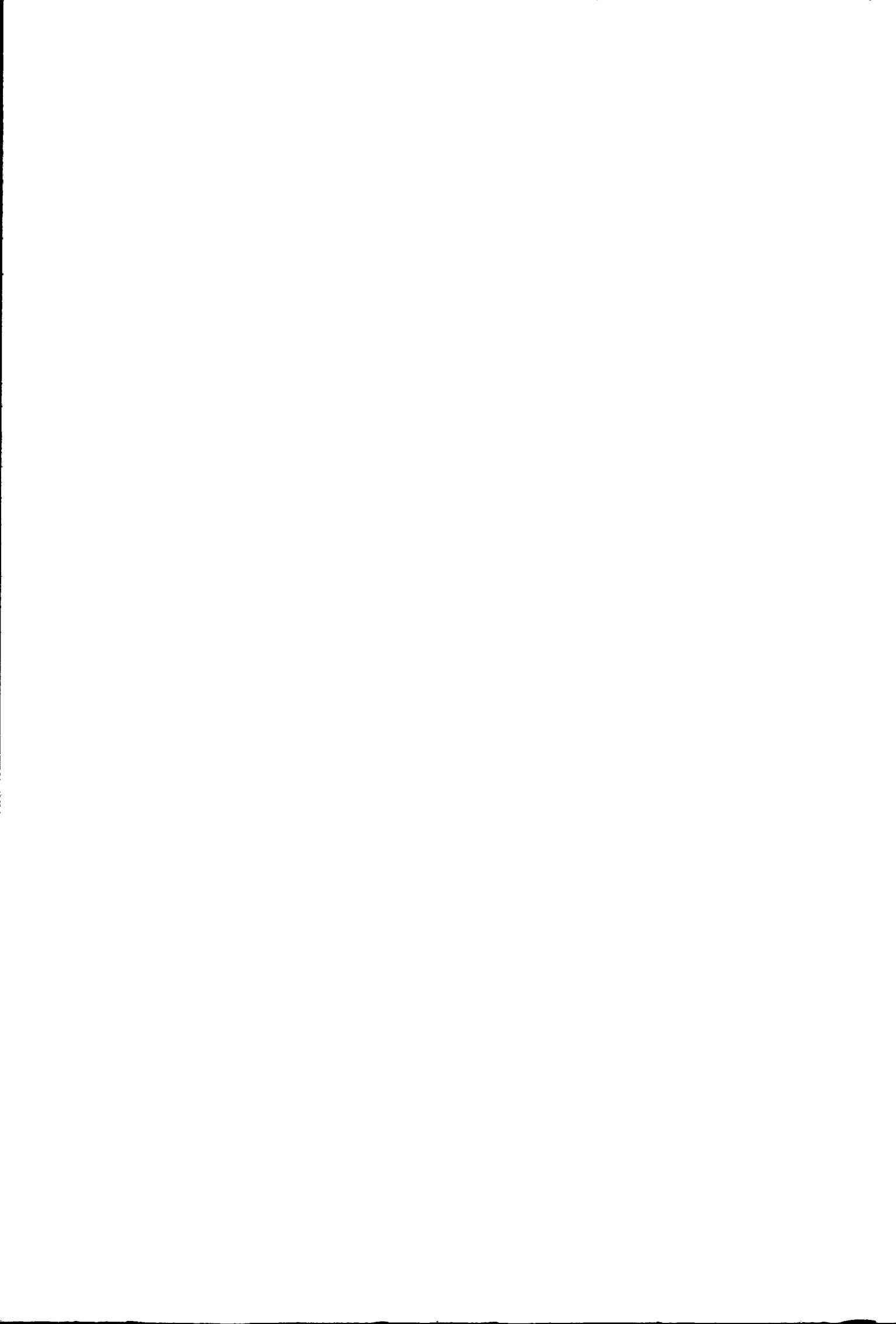
PRODUITS	1984	1985
Ventes de marchandises	10	292
Ventes de services	26 725	29 954
Autres produits	45	477
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	26 780	30 723
CHARGES	1984	1985
Achats	96	348
Variation des stocks	-8	20
Coût des marchandises vendues	88	368
Personnel	3 648	3 935
Charges externes	22 095	25 332
Impôts et taxes	365	343
Dotation aux amortissements	301	284
Dotation aux provisions	204	164
Total charges d'exploitation	26 701	30 426
Produits ou charges financières	140	164
Pertes ou profits divers/ I.S.	-73	96
CHARGES TOTALES	26 768	30 686
RESULTAT	12	37
M.B.A.	313	321

COMPTE DE RESULTAT - ALLO FRET

PRODUITS	1984	1985
Ventes de marchandises	0,04%	97,50%
Ventes de services	99,79%	1,55%
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%
CHARGES	1984	1985
Achats	0,36%	1,13%
Variation des stocks	-0,03%	0,07%
Coût des marchandises vendues	0,33%	1,20%
Personnel	13,62%	12,81%
Charges externes	82,51%	82,45%
Impôts et taxes	1,36%	1,12%
Dotation aux amortissements	1,12%	0,92%
Dotation aux provisions	0,76%	0,53%
Total charges d'exploitation	99,71%	99,03%
Produits ou charges financières	0,52%	0,53%
Pertes ou profits divers/ I.S.	-0,27%	0,31%
CHARGES TOTALES	99,96%	99,88%
RESULTAT	0,04%	0,12%
M.B.A.	1,17%	1,04%



T.M.P.



T.M.P. : Transport Messagerie Presse

Nombre de coopérateurs : 16 en 1980

40 en 1985

milliers de Frs	79	80	81
Chiffre d'affaires	23 474	26 226	29 156
Bénéfice	318	70	118
M.B.A.	762	537	597
Immo nettes	2 449	2 602	2 804
Capitaux propres	2 469	2 670	2 851

milliers de Frs	82	83	85(1)
Chiffre d'affaires	32 744	37 177	55 958
Bénéfice	-12	30	115
M.B.A.	625	958	1 563
Immo nettes	3 847	4 108	4 448
Capitaux propres	2 932	3 113	3 491

(1) 18 mois

T.M.P. Transport Messagerie Presse

Historique :

1) Transports Messagerie Presse (qui s'appelait à l'époque Transport-Motocycliste de presse) a été créée en 1949 par M. Toupiolle, père, ancien coursier cycliste.

Regroupant d'anciens tâcherons à la vacation et cherchant à leur donner un statut social, M. Toupiolle les incite à créer une Société coopérative ouvrière de production. La création a lieu dans l'esprit coopératif le plus fidèle d'après guerre. La Scoop regroupe à l'origine 15 personnes.

TMP se développe dans l'enthousiasme bien qu'elle rencontre dès sa création, quelques difficultés commerciales; en effet, se plaçant dans le cadre de la légalité et devant donc supporter l'ensemble des charges sociales, elle parvient difficilement à être compétitive.

2) A l'heure de la régularisation des situations sociales au sein des entreprises, la société a le mérite d'exister .

Des entreprises (et en particulier les NMPP) qui utilisaient les services de coursiers vacataires sans statut social se tournent alors vers TMP et lui proposent d'embaucher les employés qu'elles ne déclaraient pas jusqu'à présent contre la garantie d'un carnet de commandes rempli.

Ces salariés arrivent contraints et forcés en voyant procéder sur leurs anciens salaires un abattement du montant des charges sociales.

La Scoop grossit alors jusqu'à employer 300 salariés qui viennent s'ajouter aux 15 sociétaires.

3) La Scoop reste figée dans sa composition jusqu'au départ à la retraite des premiers sociétaires et des premiers salariés qui mesurent les avantages induits par le respect des obligations sociales.

Le marché:

La Scoop a connu une évolution parallèle à l'histoire de la presse .

Dans un premier temps la coopérative se révèle totalement dépendante d'un client unique, les NMPP. TMP parvient à occuper ainsi 25 % du marché de la distribution de la presse quotidienne à Paris, à côté de quelques autres entreprises comme Salta à St Ouen, Gaillard, Presse et propagande Elle se contente de réaliser de la distribution .

Remarque :

Quotidiens du matin : denrée périssable, délai de distribution 3 à 4 h.

Quotidiens du soir : denrée très périssable, délai de distribution 1 h 1/2 à 2 h.

Publications: délai de mise en place relativement important rendant possible le groupage par l'utilisation de véhicules de grande capacité (5 à 6 T.).

A partir de 1958, la presse, et celle du soir en particulier, s'enfonce progressivement dans la crise sous l'effet :

-de la bipolarisation de la vie politique suivie par celle de la presse

-de la fin de la guerre d'Algérie

-des problèmes de circulation après 16 h. dans l'agglomération parisienne

-de la baisse de la durée du travail réduisant l'amplitude des possibilités de distribution.

Le nombre d'éditions fournissant des informations fraîches s'en sont trouvées d'autant réduites. Les tournées avec petits volumes qui caractérisaient la presse du soir tendent à disparaître.

Pour faire face au ralentissement des activités presse, la Scoop s'engage alors dans une diversification de sa clientèle. Elle se lance en particulier dans la location de motos avec chauffeurs aux radios puis à la télévision (Europe 1, RTL, agence de presse, TV..) Actuellement, cette activité représente 6 à 8 % du Ca.

En 79, le déclin de l'activité presse se précipite, en particulier celle des quotidiens du soir. Pour réduire leurs coûts, les journaux regroupent leur distribution alors qu'auparavant chaque titre procédait de façon indépendante.

Afin de répondre à cette demande la société TMP se dote de moyens de transport indépendants sous forme de location avec option d'achat.

Le parc se grossit de 75 véhicules en 5 ans de la 2cv au 10 T.

De plus, pour compenser la régression des commandes de presse, la Scoop devient prestataire de services du Sernam en se chargeant de la distribution de produits de messagerie en faisant valoir sa souplesse d'adaptation et sa disponibilité.

Actuellement :

45 à 55 % du Ca avec NMPP

8 à 9 % du Ca avec radios, tv

35 % avec le Sernam

Politique de matériel :

Après avoir fonctionné avec des motos appartenant en propre aux salariés, la société s'est progressivement dotée de matériel roulant afin de répondre aux nouvelles demandes de sa clientèle .

Actuellement 50% du matériel appartient à la coopérative et le reste continue d'appartenir aux salariés.

Localisation :

Situé auparavant rue Lelong auprès de son unique client les NMPP, la Scoop a progressivement diversifié ses localisations :

- Garage à Paris 19ème La Villette près des NMPP
- à l'Est de Paris, à Fontenay sous Bois près de la BRED (cf banque documentation)
- Entrepôts à Montreuil se chargeant de conditionnement et d'entreposage
- Garage à Pantin
- Locaux à Maison Laffite

Tous les locaux ont été pris en location sur la base de baux 3/6/9

La logique de ses multiples implantations étant de se rapprocher de la clientèle, de réduire les délais de livraison

Politique vis à vis des coopérateurs :

De 15 coopérateurs à l'origine, la coopérative est tombée à 8 coopérateurs en 1975 / 76 pour remonter à 40 aujourd'hui.

Sur la base de la loi de 1978, instituant un contrôle ministériel, par l'intermédiaire d'un corps d'inspecteurs, les dirigeants se sont vu reprocher le faible nombre de salariés coopérateurs comparé aux nombreux salariés non sociétaires.

A la suite de plusieurs différends, TMP a quitté la fédération des Scoop et s'appuyant sur la spécificité transport a rejoint Unicooptrans .

Elle a d'autre part intégré de nouveaux sociétaires sans toutefois atteindre les effectifs recommandés par la fédération des Scoop.

Deux obstacles se posent pour accroître de façon importante le nombre de coopérateurs:

- l'agrément des coopérateurs en place
- l'émergence de candidats prêts à accepter les sacrifices financiers décidés dans le cadre de la politique de l'entreprise.
- l'importance du turn over des salariés

Politique financière :

La répartition des résultats s'opère statutairement de la façon suivante:

- 15% à la réserve légale
- 20% au fonds de développement, solidarité
- 50% aux salariés
- 15% aux associés

Des prélèvements sont opérés chaque année sur les salaires des sociétaires (5%) afin de consolider les fonds propres.

Direction :

L'Assemblée Générale se réunit 4 fois par an regroupant tous les sociétaires
Le Conseil d'Administration se réunit 1 fois par mois et pour décisions exceptionnelles.
Depuis la démission de M. Toupiolle père, 5 sociétaires en sont membres :

Toupiolle 2 fils
1 chef de garage
1 chef d'exploitation
1 motocycliste

Les salaires des sociétaires correspondent à leur fonction dans la grille des responsabilités.

Des rémunérations importantes ont pendant longtemps été distribuées; elles correspondaient aux salaires des motards distributeurs de journaux, qui pouvaient bénéficier de près de 4 à 5 fois le SMIC, en contre partie des sujétions particulières de leurs fonctions (durée de travail, intempéries...).

Un sociétaire peut être licencié; le remboursement de ses parts doit être effectué dans les 5 années suivantes.

Analyse financière :

Les comptes de la Scoop " T.M.P." font apparaître:

1°) au niveau de l'exploitation :

millions de F	79	80	81	82	83	85
Chiffre d'affaires	23,4	26,6	29,4	33,2	37,6	56,6
Progression		+ 14%	+10%	+13%	+13%	=

T.M.P. a connu pendant plusieurs années une progression régulière de son Chiffre d'affaires qui passe de 23,4 millions de frs en 1979 à 37,6 millions en 1983 puis à 56,6 millions en 1985 (sur 18 mois).

Sa rentabilité, mise à part 1982, est satisfaisante.

T.M.P. arrive à dégager en 1985 une M.B.A. égale à près de 3% de son Chiffre d'affaires.

2°) au niveau de la structure du bilan :

Au passif :

T.M.P. s'est dotée d'une structure de bilan solide .

Son degré d'indépendance vis à vis de l'extérieur (capitaux propres +provisions /Total du Passif) est de 30 %.

La Scoop a appliqué chaque année une politique de constitution de réserves, qui lui a permis de se doter de capitaux propres substantiels.

On remarque malgré tout, un certain tassement du ratio capitaux propres/CA qui passe de 8.2 % en 1983 à 5.9 % en 1985, qui a été provoqué par la nette progression du Chiffre d'affaires .

A la différence des coopératives d'entreprises de transport qui financent la plus grande partie de leur activité sur leur fonds de roulement , le crédit fournisseur, qui est en fait du crédit adhérent, T.M.P. s'est structuré en recherchant une certaine autonomie financière. Les dispositions légales des SCOOP ne lui permettent pas d'ailleurs d'imposer des différés de règlements à ses adhérents qui sont des salariés.

A l'actif :

Détermination de la vétusté :

milliers de F	79	80	81	82	83	85
Amortissements	1 237	1 703	2 060	2 697	3 617	4 910
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Immo. brutes	3 132	3 647	4 015	5 621	6 577	8 091
soit	39,4%	46,7%	51,3%	47,9%	55,0%	60,7%

T.M.P. souffre actuellement d'un certain vieillissement de son matériel.

Son ratio de vétusté passe de 39.4% en 1979 à 60.7% en 1985.

La Scoop a limité chaque année ses investissements à sa capacité d'autofinancement à l'exception de 1982 où elle a dû puiser sur son fonds de roulement .

milliers de F	80	81	82	83	85
Invest. nets	515	368	1606	956	1 514
autofin.	537	596	625	956	1562
Fds de roulement	+265	+67	+185	-255	-34

Des emprunts contractés à partir de 1983, ont permis à T.M.P. de soulager son fonds de roulement.

BILAN - TMP

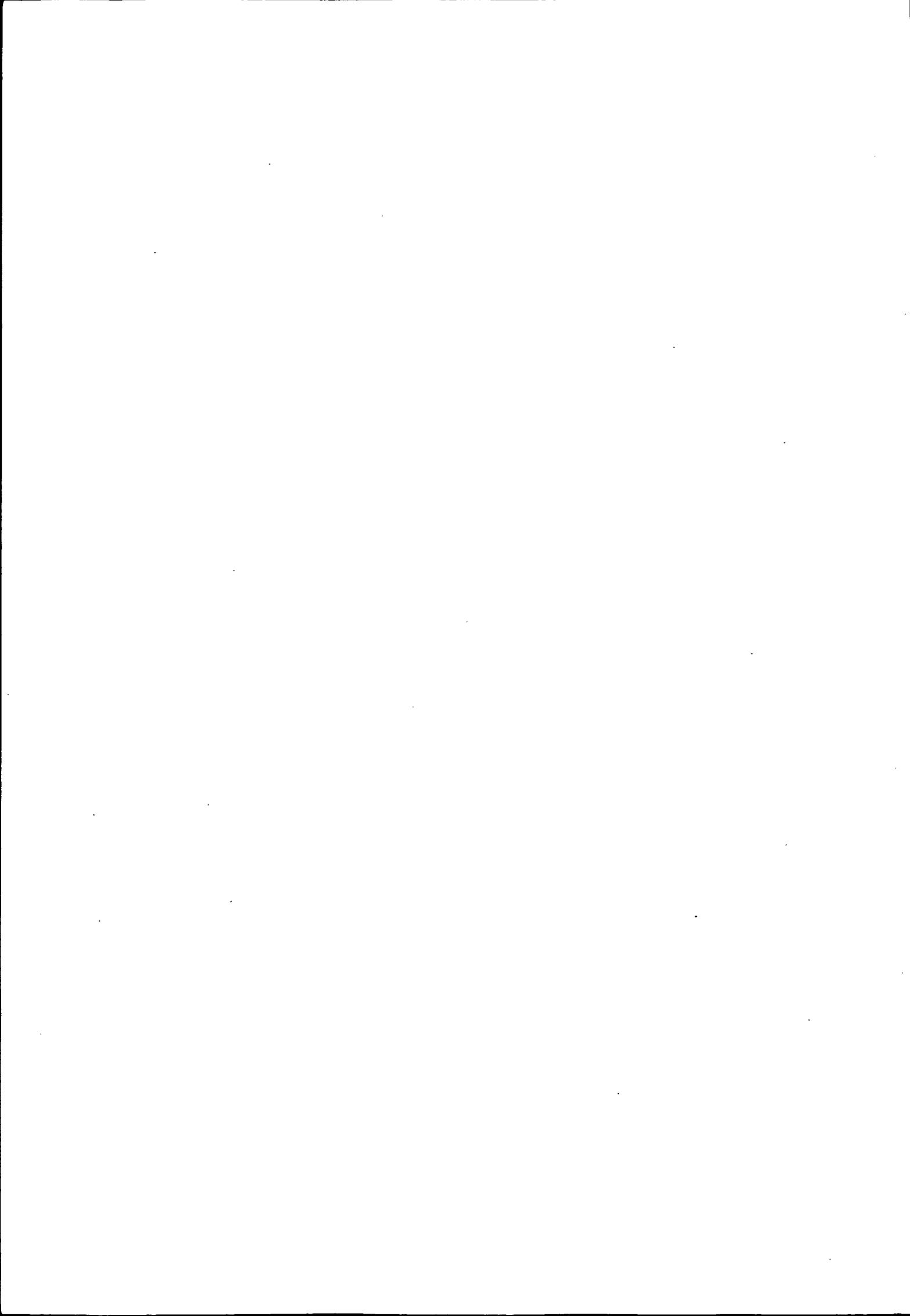
ACTIF BRUT	1981	1982	1983	1985 (18 mois)
Immobilisations brutes	3 754	5 259	6 156	7 654
ACTIF NET	1981	1982	1983	1985 (18 mois)
Fonds de commerce/incorp	263	363	433	428
Immobilisations nettes	1 693	2 562	2 536	2 754
Immobilisations financières	848	922	1 049	1 266
Sous-total.....	2 804	3 847	4 018	4 448
Stocks	199	200	225	204
Clients	2 445	3 696	2 718	5 681
Autres créances	1 017	1 484	2 361	1 421
Disponibilités	809	399	1 856	591
TOTAL ACTIF	7 274	9 626	11 178	12 345
PASSIF	1981	1982	1983	1985 (18 mois)
Capital social	233	333	452	714
Autres réserves	2 289	2 292	2 292	2 096
Prov pour investissements	211	319	351	555
Report à nouveau			-12	11
Résultat	118	-12	30	115
Capitaux propres.....	2 851	2 932	3 113	3 491
Provisions	139	14	431	273
Dettes bancaires	187	346	475	647
Fournisseurs	409	825	329	890
Autres dettes	3688	5509	6830	7044
TOTAL PASSIF	7 274	9 626	11 178	12 345

COMPTE DE RESULTAT - TMP

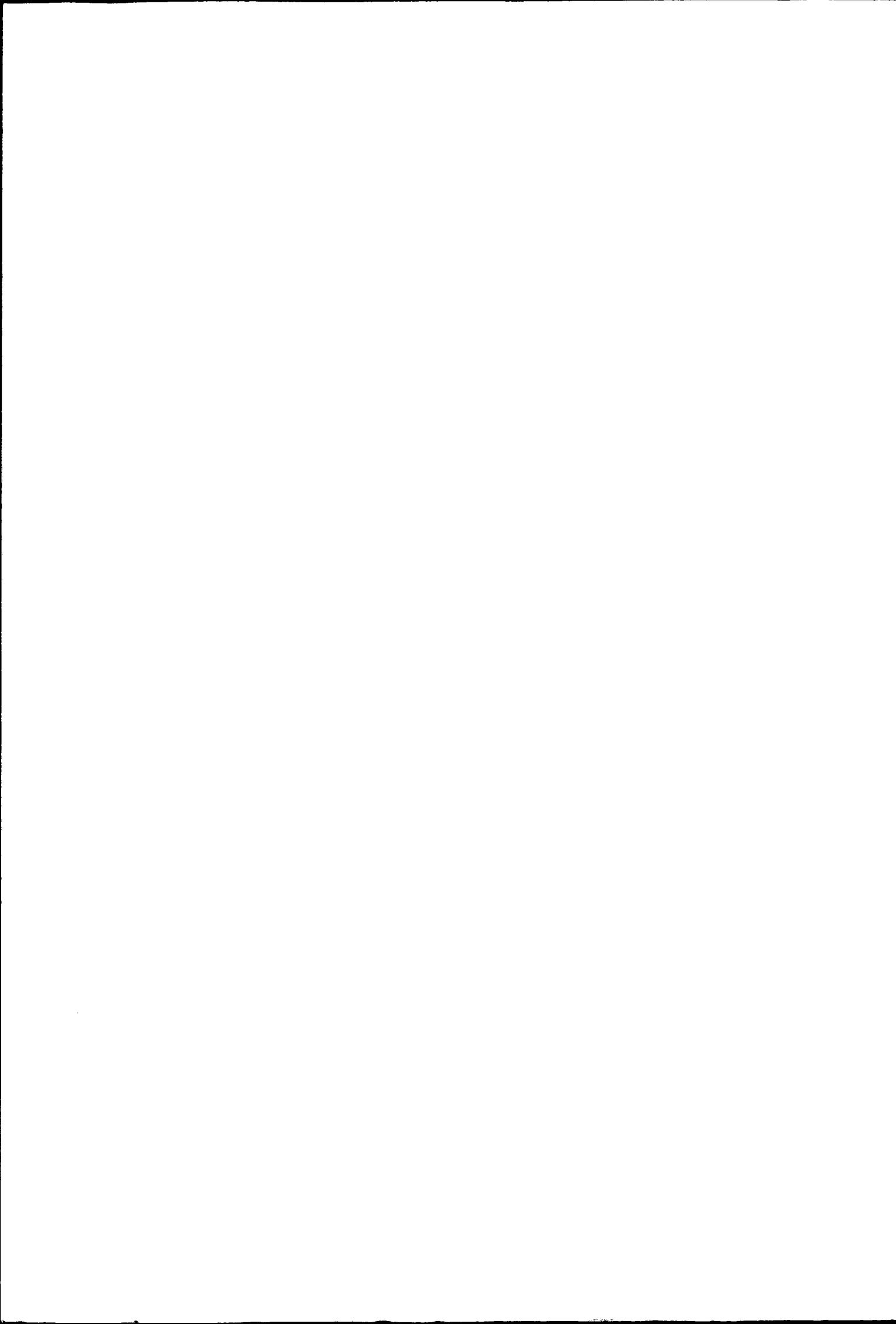
PRODUITS	1981	1982	1983	1985 (18 Mois)
Prestations	29 156	32 744	37 177	55 958
Autres produits	82	199	124	222
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	29 238	32 943	37 301	56 180
CHARGES	1981	1982	1983	1985
Achats	831	963	1 167	1 955
Variation des stocks	60	1	25	19
Coût des marchandises vendues	771	962	1 142	1 936
Personnel	19 079	20 681	23 276	35 780
Charges externes	7 625	10 142	10 648	16 029
Impôts et taxes	126	150	160	459
Dotation aux amortissements	479	637	928	1 448
Dotation aux provisions	139	14	431	265
Autres charges				104
Total charges d'exploitation	28 219	32 586	36 585	56 021
Produits ou charges financières	50	58	162	-29
Pertes ou profits divers/ I.S.	851	311	524	73
CHARGES TOTALES	29 120	32 955	37 271	56 065
RESULTAT	118	-12	30	115
M.B.A.	597	625	958	1 563

COMPTE DE RESULTAT - TMP

PRODUITS	1981	1982	1983	1985
				(18 Mois)
Prestations	99,72%	99,40%	99,67%	99,60%
Autres produits	0,28%	0,60%	0,33%	0,40%
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
CHARGES	1981	1982	1983	1985
				(18 Mois)
Achats	2,84%	2,92%	3,13%	3,48%
Variation des stocks	0,21%	0,00%	0,07%	0,03%
Coût des marchandises vendues	2,64%	2,92%	3,06%	3,45%
Personnel	65,25%	62,78%	62,40%	63,69%
Charges externes	26,08%	30,79%	28,55%	28,53%
Impôts et taxes	0,43%	0,46%	0,43%	0,82%
Dotation aux amortissements	1,64%	1,93%	2,49%	2,58%
Dotation aux provisions	0,48%	0,04%	1,16%	0,47%
Autres charges	0,00%	0,00%	0,00%	0,19%
Total charges d'exploitation	96,51%	98,92%	98,08%	99,72%
Produits ou charges financières	0,17%	0,18%	0,43%	-0,05%
Pertes ou profits divers/ I.S.	2,91%	0,94%	1,40%	0,13%
CHARGES TOTALES	99,60%	100,04%	99,92%	99,80%
RESULTAT	0,40%	-0,04%	0,08%	0,20%
M.B.A.	2,04%	1,90%	2,57%	2,78%



COGITRANS



COGITRANS :

9 coopérateurs

32 véhicules en 1985

milliers de Frs	1980	1981	1982
Chiffre d'affaires HT	11 200	13 300	17 200

milliers de Frs (1)	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires HT	26 700	29 600	29 400

(1) changement de référence à partir de 1983

Historique :

Cogitrans a été créé à la fin de l'année 1979 par 7 transporteurs de la région de Bordeaux .

La coopérative s'agrandit en intégrant de nouveaux membres, jusqu'à regrouper 11 coopérateurs en 1985.

Puis, ses effectifs régressent, à la suite de l'exclusion de 2 coopérateurs qui a pour effet de réduire les effectifs à 9.

Marché :

Cogitrans réalise essentiellement du fret classique (vin, bois, matériaux).

Elle s'est aussi tournée vers l'international où elle réalise 10 % de son chiffre d'affaires et vers l'alimentaire et la distribution, qui correspondent aujourd'hui à 7 % de son CA après être monté jusqu'à plus de 14 %, avant le dépôt de bilan des Coop.

Taille des coopérateurs :

Les coopérateurs sont de tailles différentes .

A la suite du départ de 2 coopérateurs de taille moyenne en 1985, le président détient presque la moitié du parc .

Sur les 9 coopérateurs actuels :

1 coopérateur détient 12 camions

1 " 5

1 " 3

2 " 2

4 " 1

9 coopérateurs 28

Presque tous les coopérateurs, à l'exception de 2 d'entre eux, sont chauffeurs.

Politique du personnel :

La coopérative a progressivement étoffé ses effectifs salariés.

Elle emploie actuellement 12 salariés dont :

6 administratifs

2 mécaniciens

4 chauffeurs

Cogitrans vient de plus, d'engager un commercial afin de rechercher un complément de fret.

Politique du matériel :

Les coopérateurs sont propriétaires de leur matériel;

Cogitrans s'est contenté de procéder à l'acquisition de

- 4 semis qui ont une carrosserie spécifique

- 2 tracteurs

- 2 camions

Le matériel et les chauffeurs employés par la coopérative sont loués aux coopérateurs selon leurs besoins , en particulier à la suite des absences pour congé ou maladie de leur propre personnel.

Cogitrans a bénéficié des récentes distributions de licences (6) qui lui ont permis d'accroître son activité.

Politique financière :

La coopérative a mené une politique financière prudente imposant chaque année :

- une mise en réserve de 0,55 % du chiffre d'affaires réalisé par chaque coopérateurs
- et l'incorporation au capital du bénéfice dégagé .

Cette politique lui a permis de se doter d'un capital de près de 756 000 frs en 1984 pour des immobilisations nettes de 1 157 000 frs.

Ses capitaux propres s'élevaient à cette date à 767 000 frs, représentant 10 % de son actif et 2,3 % de son C.A.

Malgré celà, Cogitrans a souffert en 1985 à la suite de la conjonction de plusieurs incidents :

- 2 clients importants : Isoroy et une Coop de consommateurs ont déposé leurs bilans lui laissant des impayés substantiels et un trou dans son portefeuille de clientèle.
- de plus, des tensions internes latentes depuis près de 2 ans ont entraîné le départ de 2 coopérateurs importants.

A la suite de ces départs, la coopérative s'est vu privée de 10 véhicules, soit près du 1/4 de son parc global .

Et il lui a été nécessaire de rembourser près de 230 000 frs de capital aux partants .

Ces 2 incidents ont eu pour effet de porter atteinte au carnet de commande de la coopérative, de réduire ses capacités de transport et par la suite, d'absorber le résultat bénéficiaire de l'année et de réduire la marge de manoeuvre financière de la coopérative.

Il a même été nécessaire de faire appel aux adhérents pour couvrir l'une des créances restée impayée.

Les commissions de gestion prélevés sont de 11 % avec certains rabais , qui peuvent aller jusqu'à 5 % pour des frets particuliers.

Afin de simplifier les relations financières liant la coopérative avec ses adhérents qui sont à la fois :

- prestataires de services
- clients pour les achats de marchandises (gaz oil , pneus....)
- débiteurs à la suite des facturations des frais de gestion.....

et afin de limiter les risques de cavalerie et de traites croisées, un solde par coopérateur est établi chaque fin de mois et réglé partie par traite à 60 jours, partie par chèque dans une proportion dépendant du transport réalisé.

Politique de développement :

Cogitrans est bien intégrée :

-le règlement intérieur impose la règle de l'exclusivité; une seule exception est tolérée pour un coopérateur dont un véhicule réalise hors de la coopérative une activité spécifique de déménagement.

-la coopérative s'est informatisée, elle traite sa comptabilité et même celle de certains coopérateurs.

-elle procède aux achats de gaz oil pour le compte des coopérateurs.

-la coopérative dispose d'un garage que le règlement intérieur incite à utiliser en imposant à chaque coopérateur la prise en charge d'une partie des frais fixes qu'il induit, même s' il n'en est pas utilisateur.

-les locaux sont communs. Cogitrans, après s'être installée dans les locaux du président, M. Bracchetti, a procédé à l'acquisitions de nouveaux entrepôts et bureaux en 1985. L'acquisition a été effectuée par le canal d'une Sci, dont tous les coopérateurs sont actionnaires. Le financement a été réalisé par le Crédit Coopératif (Intercoop) en passant par la formule de crédit bail .

La coopérative est marquée par l'ascendant de son président, M. Bracchetti dont le poids déterminant se reflète à de multiples niveaux y compris le parc de matériel.

C'est d'ailleurs afin d'en réduire les effets qu'une décision symbolique a été prise avec l'assentiment du président .

Cogitrans a quitté les locaux qu'elle louait à M.Bracchetti pour s'installer dans une Sci appartenant à la collectivité des adhérents.

BILAN - COGITRANS S.A.

ACTIF BRUT	1983	1984
Immobilisations brutes		1 258
ACTIF NET	1983	1984
Fonds de commerce/incorp	172	162
Immobilisations nettes	879	676
Immobilisations financières	332	320
Sous-total.....	1 383	1 158
Stocks	54	66
Clients	4 632	5 193
Autres créances	1 308	1 127
Disponibilités	68	16
TOTAL ACTIF	7 445	7 560
PASSIF	1983	1984
Capital social	638	756
Autres réserves	8	11
Report à nouveau		
Résultat	3	1
Capitaux propres.....	649	768
Provisions	10	17
Coopérateurs et divers	22	24
Dettes bancaires	745	542
Fournisseurs	4 703	4 874
Autres dettes	1 316	1 335
TOTAL PASSIF	7 445	7 560

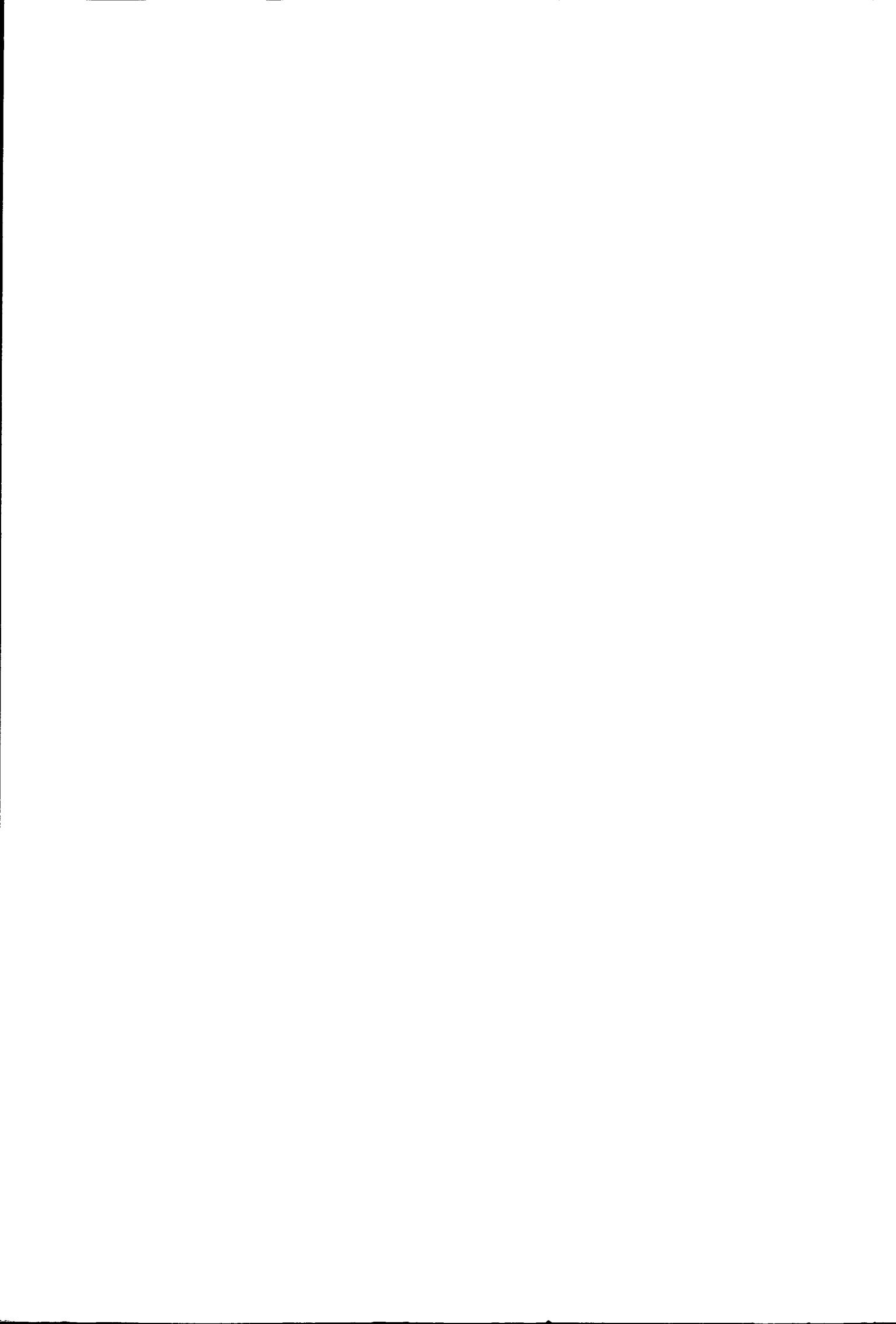
COMPTE DE RESULTAT - COGITRANS S.A.

PRODUITS	1983	1984
Ventes de marchandises France		6 287
Ventes de services France		22 237
Ventes de services Export		1 139
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	26 722	29 663
CHARGES	1983	1984
Achats	4 723	5 122
Variation des stocks	-2	-13
Coût des marchandises vendues	4 721	5 109
Personnel	761	1 127
Charges externes	20 512	22 614
Impôts et taxes	63	100
Dotation aux amortissements	142	241
Dotation aux provisions	188	122
Total charges d'exploitation	26 387	29 313
Produits ou charges financières	234	306
Pertes ou profits divers/ I.S.	99	43
CHARGES TOTALES	26 720	29 662
RESULTAT	2	1
M.B.A.	144	242

COMPTE DE RESULTAT - COGITRANS S.A.

PRODUITS	1983	1984
Ventes de marchandises France		21,19%
Ventes de services France		74,97%
Ventes de services Export		3,84%
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%
CHARGES	1983	1984
Achats	17,67%	17,27%
Variation des stocks	-0,01%	-0,04%
Coût des marchandises vendues	17,67%	17,22%
Personnel	2,85%	3,80%
Charges externes	76,76%	76,24%
Impôts et taxes	0,24%	0,34%
Dotation aux amortissements	0,53%	0,81%
Dotation aux provisions	0,70%	0,41%
Total charges d'exploitation	98,75%	98,82%
Produits ou charges financières	0,88%	1,03%
Pertes ou profits divers/ I.S.	0,37%	0,14%
CHARGES TOTALES	99,99%	100,00%
RESULTAT	0,01%	0,00%
M.B.A.	0,54%	0,82%

LA PROVENCALE



La Provencale :

Adhérents 19 coopérateurs
50 véhicules : 35 tracteurs / 15 camions

milliers de Frs	1982	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires	8 790	11 000	18 327	22 012
Résultat	-7	n.c.	9	74
Immo. nettes	126	n.c.	415	303
Capitaux propres	137	n.c.	186	295

Historique :

La coopérative a été créée en 1967 sous forme de Sarl .

Elle est née de la scission d'une ancienne coopérative déjà implantée à Marseille, la CMTC qui avait été constituée en 1962 et qui est maintenant dissoute .

A sa création, la Provencale regroupe 7 coopérateurs disposant d'un parc de 30 véhicules .

La coopérative se choisit comme gérant M. Grenier, le coopérateur le plus important.

A la fin de l'année 1978, afin de réactiver la prospection commerciale de la Provencale, M. Grenier intervient pour recruter un ancien commercial de la Flèche Cavaillonnaise, M. Houriez, (qui était passé entre temps par l'entreprise Bernis à Limoges).

En 1981, la Provencale essaye de mettre en place un système de collaboration inter-coopératives. A cette occasion elle fait entrer dans son capital plusieurs coopératives:

- A.T.R (Auvergne Trans Routes)
- Cogitrans
- C.R.C.A. (Coopérative Routière de Côte d'Azur)
- Transcoop

Mais elle ne parvient pas à lui donner l'ampleur qu'elle souhaitait du fait de l'opposition de certains membres d'Unicooptrans.

En 1985, M. Grenier prend sa retraite en cédant sa place de gérant de la coopérative à M. Houriez.

Cette passation de pouvoir, bienqu'elle ait été prévue depuis plusieurs années et que M. Houriez et Grenier aient scellé leur entente en s'associant dans une entreprise commune ne se fait pas sans équivoque. L'ancien gérant (qui est toujours présent dans la coopérative par le canal de son entreprise) étant réticent à accepter les nouvelles orientations choisies par son successeur.

Marché :

La coopérative a connu une modification complète de son marché :

- de 1967 à 1975, la Provencale réalise du camionnage portuaire sur le port et de la distribution de messagerie sur la ville de Marseille.
- A partir de 1975, la coopérative traverse une crise sévère due à la perte de la messagerie et au tassement de l'activité portuaire de Marseille.
- A partir de 1979, la Provencale amorce un processus de redressement caractérisé par la conversion de son activité en direction du transport de containers. Elle réalise actuellement 60 % de son C.A. en direction de l'Italie .

Coopérateurs :

Les effectifs de la Provencale ont suivi les aléas de la situation commerciale de la coopérative :

Années	1967	1975	1979	1985
nombre	7	17	7	19(1)

(1) auxquels il convient de rajouter 12 stagiaires

La crise de 1979 a fait fondre les effectifs alors que la reprise actuelle a conduit à de nouvelles adhésions. Le règlement intérieur n'impose pas la règle de l'exclusivité au profit de la coopérative.

Politique du personnel :

La coopérative emploie 20 personnes dont :

- 16 administratifs
- 2 mécaniciens
- 2 chauffeurs

La plupart des salariés opérationnels sont employés par les coopérateurs eux-mêmes, à l'exception de 2 mécaniciens qui assurent l'entretien de certains véhicules et de 2 chauffeurs dont l'un s'occupe de dépannage technique et l'autre de la préparation des camions sur les quais du port.

Politique du matériel :

Les tracteurs et les camions appartiennent aux coopérateurs.
Les semis sont la propriété de la coopérative.

La Provencale a mis en place un garage commun; mais il est peu utilisé par les coopérateurs et il souffre d'un manque d'efficacité du fait de la disparité des matériels utilisés par les adhérents. La coopérative n'a en effet pas amorcé de politique d'harmonisation de ses véhicules.

Du fait de la réorientation de son activité, la coopérative souffre actuellement d'une insuffisance de licences. Elle ne dispose aujourd'hui, après les dernières distributions, que de 6 licences dont 4 ont été banalisées et 2 sont détenues en propre par un coopérateur.

Direction :

La coopérative qui est constituée sous la forme d'une Sarl est dirigé par un gérant. Le gérant actuel est salarié par la coopérative sans être coopérateur; il est seulement actionnaire minoritaire, sans rôle dirigeant, dans une entreprise membre .

Une assemblée générale de l'ensemble des coopérateurs se réunit 2 fois par an .

Politique financière :

La coopérative prélève des commissions de gestion de l'ordre de 20 % et rétrocède quand elle peut se le permettre en fin d'année une partie des sommes prélevées.
Les coopérateurs sont payés à 45 jours fin de mois .

Politique de développement :

La Provencale présente actuellement un renouveau caractérisé par une relance commerciale.

Mais elle connaît dans les autres domaines un certain nombre de faiblesses:

au niveau de sa direction :

-une contestation du pouvoir de son nouveau dirigeant par l'ancien.

au niveau de sa politique sociale :

-une absence de concertation dans la politique du personnel menée par ses coopérateurs.

au niveau de sa politique d'équipement :

-un défaut d'harmonisation de son matériel et une mauvaise utilisation de son garage .

au niveau de sa gestion :

-un retard dans la mise en place de l'informatisation de sa gestion.

au niveau de sa politique financière :

-après près de 20 ans d'existence, la coopérative ne dispose toujours pas des fonds propres qui pourraient lui donner une certaine marge de manoeuvre financière .

Enfin la Provencale, qui était jusqu'à présent locataire de la ville de Marseille et occupait ses anciens abattoirs, a vu son bail résilié et se trouve aujourd'hui contrainte de quitter son implantation. Son assise financière ne lui permet pas d'envisager sereinement la recherche d'une nouvelle localisation.

BILAN - LA PROVENCE

ACTIF BRUT	1982	1983	1984	1985
Immobilisations brutes	557			1 073
ACTIF NET	1982	1983	1984	1985
Fonds de commerce/incorp				
Immobilisations nettes	113		375	257
Immobilisations financières	13		40	46
Sous-total.....	126		415	303
Stocks				
Clients	1 346		2 484	3 271
Autres créances	106		145	133
Disponibilités	602		1 102	1 545
TOTAL ACTIF	2 180		4 146	5 252
PASSIF	1982	1983	1984	1985
Capital social	100		150	185
Autres réserves	36		37	37
Report à nouveau	1		-10	
Résultat	-7		9	74
Capitaux propres.....	130		186	296
Provisions	19		10	
Coopérateurs	712			
Dettes bancaires	122		244	107
Fournisseurs	287		1 850	1 231
Autres dettes	910		1 856	3 618
TOTAL PASSIF	2 180		4 146	5 252

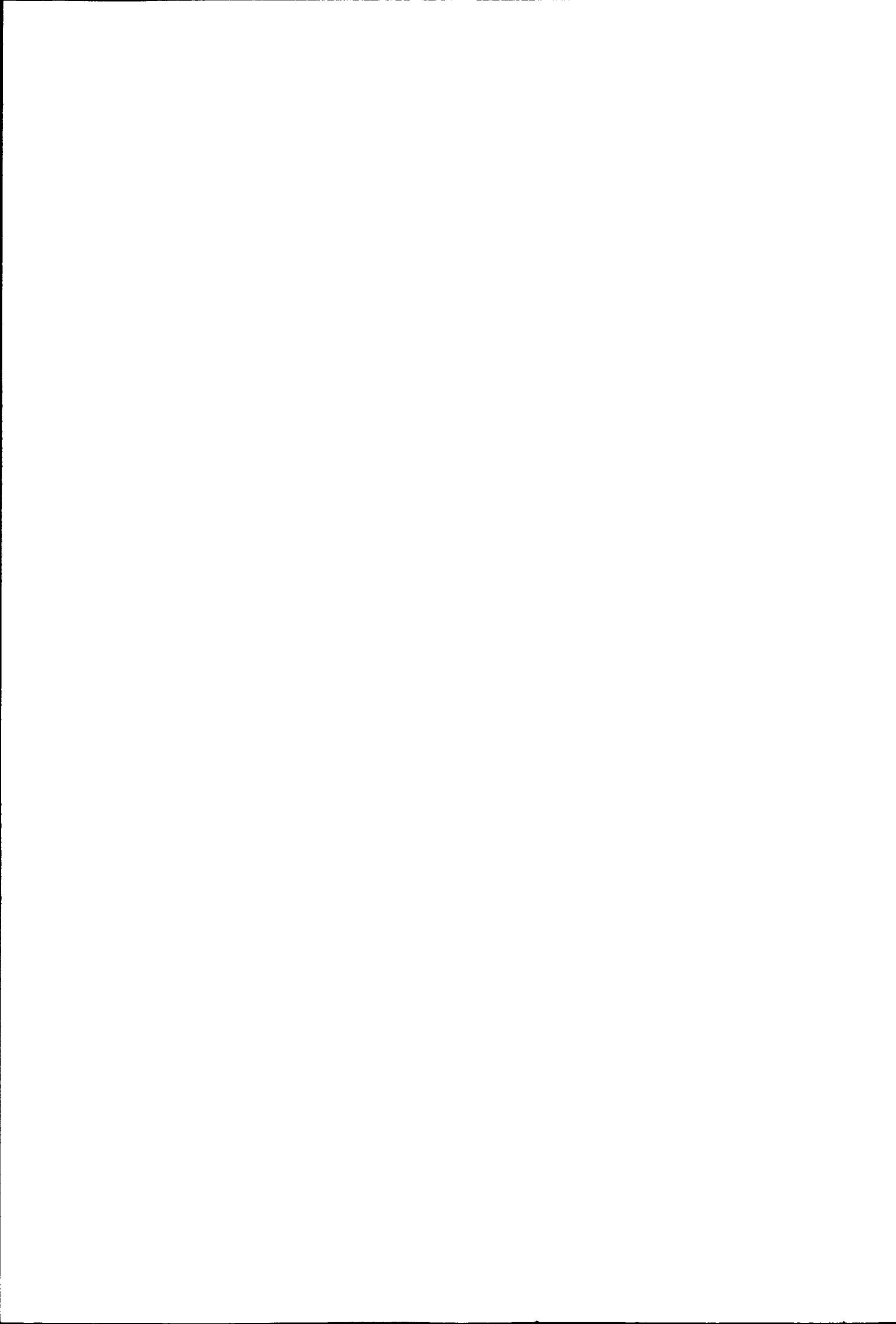
COMPTE DE RESULTAT - LA PROVENCALE

PRODUITS	1982	1983	1984	1985
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	8 791		18 328	22 012
CHARGES	1982	1983	1984	1985
Achats	265		395	459
Personnel	1 853		2 816	3 057
Charges externes	874		14 829	17 917
Transports	5 614			
Impôts et taxes	89		103	142
Dotation aux amortissements	66		145	155
Dotation aux provisions	13		35	141
Total charges d'exploitation	8 774		18 323	21 871
Produits ou charges financières	19		60	40
Pertes ou profits divers/ I.S.	6		-64	26
CHARGES TOTALES	8 799		18 319	21 937
RESULTAT	-8		9	75
M.B.A.	58		154	230

COMPTE DE RESULTAT - LA PROVENCALE

PRODUITS	1982	1983	1984	1985
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%		100,00%	100,00%
CHARGES	1982	1983	1984	1985
Achats	3,01%		2,16%	2,09%
Personnel	21,08%		15,36%	13,89%
Charges externes	9,94%		80,91%	81,40%
Transports	63,86%			
Impôts et taxes	1,01%		0,56%	0,65%
Dotation aux amortissements	0,75%		0,79%	0,70%
Dotation aux provisions	0,15%		0,19%	0,64%
Total charges d'exploitation	99,81%		99,97%	99,36%
Produits ou charges financières	0,22%		0,33%	0,18%
Pertes ou profits divers/ I.S.	0,07%		-0,35%	0,12%
CHARGES TOTALES	100,09%		99,95%	99,66%
RESULTAT	-0,09%		0,05%	0,34%
M.B.A.	0,66%		0,84%	1,04%

COTRANOR



COTRANOR : Coopérative de Transport du Nord

4 coopérateurs

9 véhicules

milliers Frs	1981	1982	1983	84 / 85
Chiffre d'affaires	9 376	7 285	4 230	n.c.

remarque : Les résultats (qui sont des pertes généralement) de la coopérative sont couvertes en fin d'exercice par des factures à établir adressées aux coopérateurs; par ce mécanisme, la coopérative parvient chaque année à équilibrer ses comptes.

Situation actuelle :

La coopérative traverse depuis plusieurs années une crise sévère qui s'est traduite par:

1°) Une perte de marché :

Cotranor a souffert de la défaillance de 2 de ses clients importants, les COOP de Flandres et d'Artois, qui ont déposés leur bilan. Elle n'est pas parvenue à conquérir des marchés de substitution.

2°) Une hémorragie de coopérateurs :

	81	83	85
nombre de coopérateurs	13	8	4

Depuis plusieurs années, le nombre d'adhérents de la coopérative diminue régulièrement.

De 13 en 1981, le nombre d'entreprises coopérantes est tombé à 8 en 1983 .

Deux décès, un dépôt de bilan et une interruption d'activité ont ensuite fait descendre les effectifs à 4 en 1985 .

Les effectifs sont d'autant plus réduit que derrière les 4 entreprises coopérantes restantes, on ne dénombre que 3 coopérateurs: un adhérent assure sa présence par le canal de 2 entités (une entreprise en nom personnel et une société commerciale).

Pour tenir compte de la baisse de ses effectifs, Cotranor a modifié sa forme juridique en abandonnant le statut de SA pour celui de Sarl.

3°) Une diminution du Chiffre d'affaires :

De 1981 à 1983, le Chiffre d'affaires de Cotranor a diminué de plus de 50 %.

Depuis il stagne aux environs de 4 millions de frs.

4°) Un épuisement du bilan :

milliers Frs	1981	1982	1983
Total du bilan	4 056	3 709	2 750

Le total du bilan de Cotranor se réduit depuis plusieurs années; cela tient à la diminution des comptes clients et fournisseurs mais aussi au fait que la coopérative n'est plus en mesure de réaliser des investissements notables depuis 1981.

5°) Le licenciement d'un salarié :

La nouvelle dimension de Cotranor l'a obligé à se passer de son commercial.

La coopérative ne fonctionne plus aujourd'hui qu'avec un salarié, employé de bureau polyvalent.

6°) Un certain vieillissement des adhérents :

Parmi les 3 coopérateurs restant :

le 1er a 57 ans , il dispose de 3 tracteurs et d'1 15 T.

le 2ème a 50 ans et dispose d'1 15 T.

enfin le 3ème a 40 ans et contrôle 2 tracteurs et 2 15 T.

Seules 2 semis remorques appartiennent à la coopérative.

Conformément aux statuts, chaque coopérateur continue malgré tout à traiter son fret exclusivement par le canal de la coopérative.

7°) Une comptabilité déficiente :

Les difficultés rencontrées par la coopérative ont entraîné une désorganisation de l'ensemble des services et en particulier de la comptabilité.

Les bilans n'ont pu être établis depuis 1984.

D'autre part, le système de comptabilisation utilisé jusqu'à cette date, refacturation aux coopérateurs en fin d'année des déficits d'exploitation de l'exercice s'est traduit par l'apparition de comptes d'associés débiteurs qui n'ont parfois jamais été couverts (par les partants en particulier).

BILAN - COTRANOR

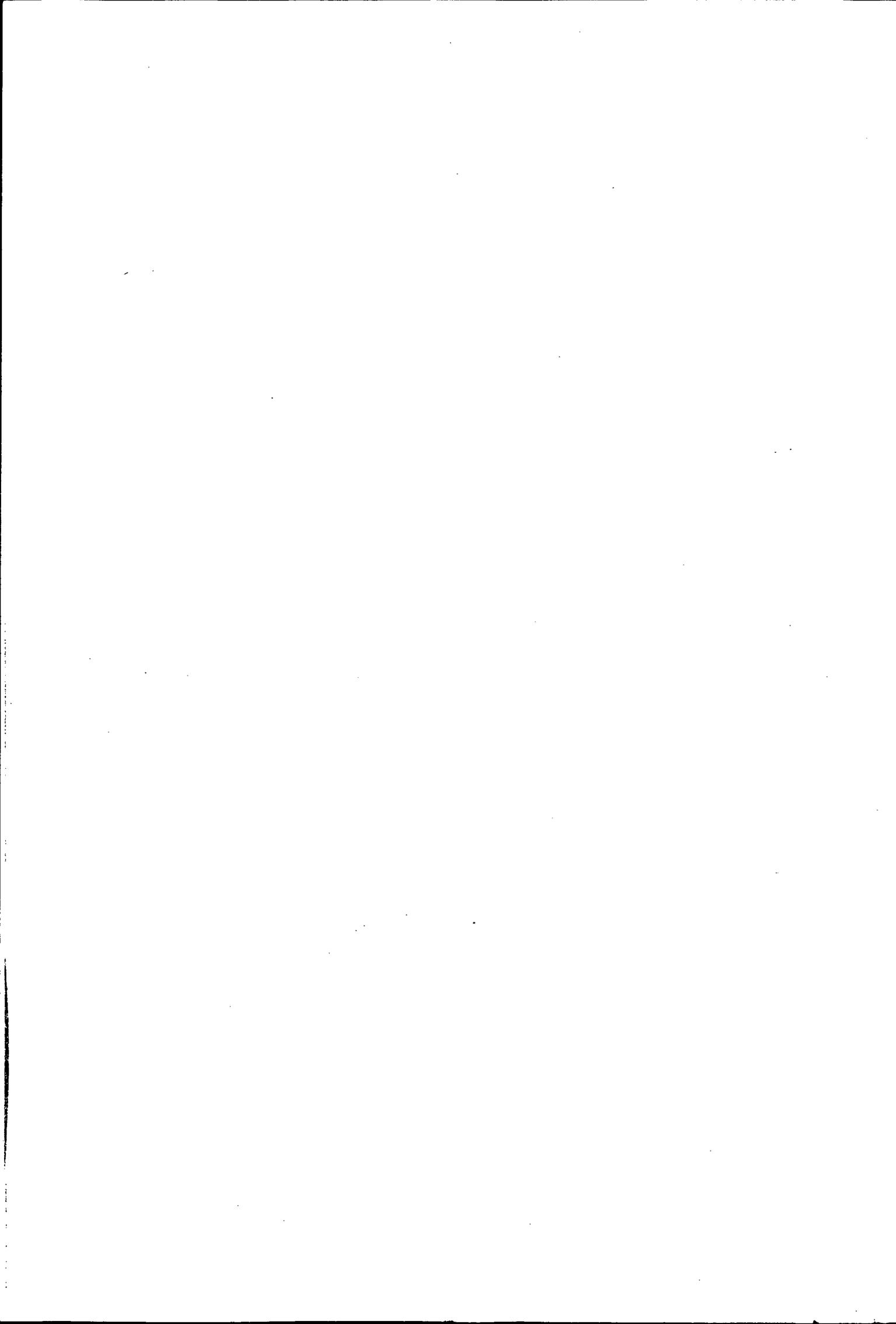
ACTIF BRUT	1981	1982	1983
Immobilisations brutes	2 478	2 517	2 443
ACTIF NET	1981	1982	1983
Immobilisations			
Fonds de commerce/incorp	70	70	70
Immobilisations nettes	534	425	315
Immobilisations financières	4	4	4
Sous-total.....	608	499	389
Valeurs d'exploitation			
Valeurs réel et dispon			
Clients			1 722
Comptes courants associés			186
Autres créances			339
Disponibilités			692
Sous-total.....	4 076	3 743	2 939
TOTAL ACTIF	4 684	4 242	3 328
PASSIF	1981	1982	1983
Capitaux propres.....			
Capital social			147
Prime d'émission			23
Autres réserves			55
Résultat			
Sous-total.....	234	234	225
Dettes			
Coopérateurs			662
Dettes bancaires			
Fournisseurs			1 446
Autres dettes			995
Sous-total.....	4 450	4 008	3 103
TOTAL PASSIF	4 684	4 242	3 328

COMPTE DE RESULTAT - COTRANOR

PRODUITS	1981	1982	1983
Ventes de marchandises			
Ventes de services			4 221
Autres produits			10
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	9 369	7 282	4 231
CHARGES	1981	1982	1983
Achats			
Variation des stocks			
Coût des marchandises vendues	0	0	0
Personnel	460	260	254
Charges externes	9 292	7 290	4 293
Impôts et taxes	43	15	8
Dotation aux amortissements	232	148	111
Dotation aux provisions	37	275	164
Total charges d'exploitation	10 064	7 988	4 830
Produits ou charges financières	95	126	81
Pertes ou profits divers/ I.S.	-790	-835	-680
CHARGES TOTALES	9 369	7 279	4 231
RESULTAT	0	3	0
M.B.A.	232	151	111

COMPTE DE RESULTAT - COTRANOR

PRODUITS	1981	1982	1983
Ventes de marchandises			99,76%
Ventes de services			0,24%
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%	100,00%
CHARGES	1981	1982	1983
Achats	0,00%	0,00%	0,00%
Variation des stocks	0,00%	0,00%	0,00%
Coût des marchandises vendues	0,00%	0,00%	0,00%
Personnel	4,91%	3,57%	6,00%
Charges externes	99,18%	100,11%	101,47%
Impôts et taxes	0,46%	0,21%	0,19%
Dotation aux amortissements	2,48%	2,03%	2,62%
Dotation aux provisions	0,39%	3,78%	3,88%
Total charges d'exploitation	107,42%	109,70%	114,16%
Produits ou charges financières	1,01%	1,73%	1,91%
Pertes ou profits divers/ I.S.	-8,43%	-11,47%	-16,07%
CHARGES TOTALES	100,00%	99,96%	100,00%
RESULTAT	0,00%	0,04%	0,00%
M.B.A.	2,48%	2,07%	2,62%



T.B.F.C.



T.B.F.C. : Transports par Bennes Bourgogne Franche-Comté

Adhérents 40 coopérateurs

Comptes du GIE (commissions)

milliers de Frs	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires	705	1 068	1 427

Comptes des membres du GIE (prestations)

milliers de Frs	1983	1984	1985
Chiffre d'affaires	13 219	14 877	21 793

Historique:

Un premier G.I.E., "G.T.B." (Grands Transporteurs par Bennes) est créé en Alsace en 1968. Il réunit des transporteurs originaires des régions du Nord Est: Alsace, Franche-Comté et Vosges.

Après un très bon démarrage, le G.I.E. connaît des problèmes de croissance: la taille atteinte est trop importante et la personnalisation de la direction trop forte. En 1973, ces problèmes aboutissent à une séparation des transporteurs alsaciens et franc-comtois.

Un nouveau G.I.E. est fondé à Belfort en 1974: "G.T.F.C." (Grands Transporteurs de Franche-Comté); jusqu'en 1984, il exercera exclusivement une activité de transport par bennes. Monsieur Lasserre en exerce la présidence à partir de 1978.

En 1978 également, G.T.B. dépose son bilan; le G.I.E. est liquidé.

En 1984, G.T.F.C. s'associe avec des transporteurs bourguignons issus d'une coopérative. Le siège social est alors déplacé de Belfort à Pesmes de manière à le recentrer géographiquement par rapport à la nouvelle zone d'activité du G.I.E. La raison sociale du G.I.E. est également modifiée: il se dénomme désormais "T.B.F.C." (Transports par Bennes Bourgogne Franche-Comté).

En 1987, les membres du G.I.E. prévoient de se constituer en coopérative d'entreprises en raison, principalement, des avantages juridiques et fiscaux de cette forme de regroupement.

Marché:

En sus de l'activité de transport par bennes, une activité de transport de marchandises générales (conteneurs en particulier) s'est développée récemment.

Cette nouvelle activité reste toutefois marginale: elle ne dépasse pas 10% du C.A. actuellement.

La zone d'activité s'étend sur l'ensemble du quart Nord Est de la France (y compris la région bourguignonne).

Taille des membres:

Le G.I.E. regroupe 40 membres.

Le plus important d'entre eux possède 8 camions. On ne relève donc pas de forte disparité dans sa composition.

Politique du personnel :

T.B.F.C. emploie 3 salariés: le Président, un Directeur Général (non membre du G.I.E.) et une secrétaire. La volonté affirmée est de posséder une équipe de direction aussi réduite que possible.

La quasi-totalité des 40 membres sont donc des roulants.

Politique du matériel:

Le G.I.E. ne possède que 2 véhicules légers.

Il n'envisage pas l'acquisition de matériel de transport, ni d'installations fixes dévolues au traitement des marchandises (la spécialisation sur l'activité bennes sera maintenue).

Politique financière et rapports financiers internes:

Le G.I.E. prélève une commission de 6% sur les opérations commerciales réalisées en son nom. Les différents membres peuvent agir commercialement en leur nom propre; dans ce dernier cas, ils doivent toutefois s'acquitter d'une commission calculée sur la base d'un forfait de 1.500 F par jour de contrat (la journée de transport par benne est actuellement vendue entre 1.600 et 2.200 F par jour).

Le Chiffre d'Affaires 1985 s'est élevé à 22 MF (pour un capital de 80.000 F). Les résultats sont distribués aux membres au prorata de leur C.A. propre.

La constitution de fonds propres est le principal objectif de la politique financière:

- possibilités d'aides de trésorerie: les délais de paiement sont en moyenne de 90 jours;
- acquisition d'actifs: matériel de bureau, de télécommunications (radio-téléphones en particulier), outils informatiques de gestion...

Logique de développement:

L'activité exercée par le groupement concerne essentiellement le transport par bennes.

Ce type de transport comporte quelques particularités propres:

- il ne nécessite pas d'installations fixes: absence en particulier de quais de quais de groupage / dégroupage;
- les véhicules peuvent être immobilisés plusieurs semaines, voire des mois sur leur lieu de travail.

Hors les bureaux pour l'activité administrative, il n'existe donc pas aucun besoin pour des installations centrales. Le rôle exercé par le G.I.E. est avant tout commercial.

Le Président du G.I.E. s'est attaché à éviter tout déséquilibre de taille entre les différents membres (la présence d'un membre relativement important nuirait au bon fonctionnement du G.I.E.). Il veille également à ce que tous les membres participent à la vie de l'organisme.

Direction:

Le Conseil d'Administration se compose de 10 membres élus tous les 3 ans.

Il se réunit théoriquement une fois par mois.

L'Assemblée Générale se réunit une fois par an.

BILAN - T.B.F.C.

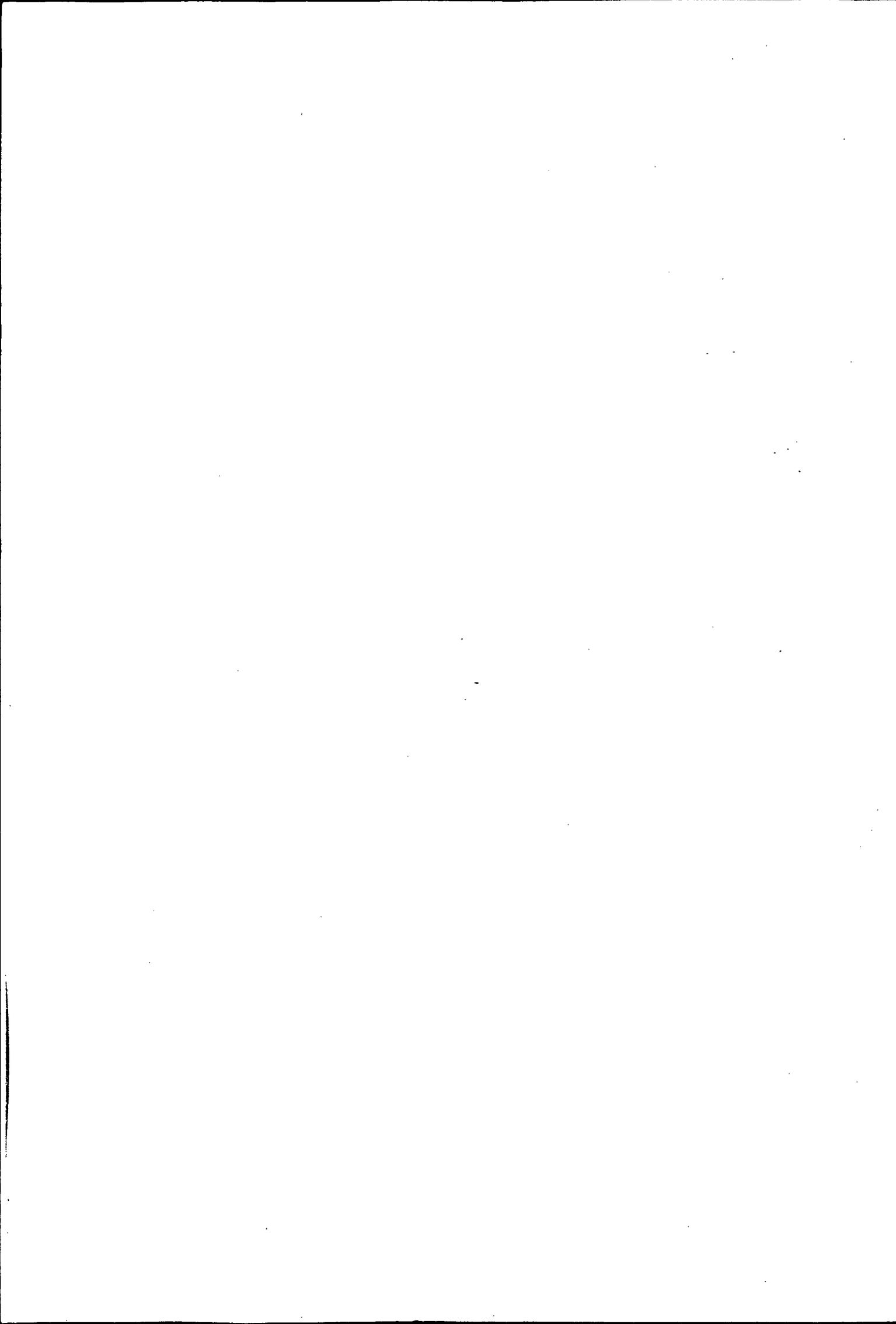
ACTIF NET	1983	1984	1985
Immobilisations corporelles		230	175
Stocks	29	42	36
Avances fourn (transporteurs)	97	207	112
Clients	4 447	6 116	7 017
Autres créances	79	201	125
Disponibilités	596	226	1 344
TOTAL ACTIF	5 248	7 022	8 809
PASSIF	1983	1984	1985
Capital	34	79	78
Emprunt	210	185	139
Coopérateurs	299	221	298
Effets à payer	4 350	6 132	7 968
Fournisseurs	132	39	9
Autres dettes	223	366	307
Provisions pour pertes clients			10
TOTAL PASSIF	5 248	7 022	8 809

COMPTE DE RESULTAT - T.B.F.C.

PRODUITS	1983	1984	1985
Commission de 6%	690	973	1 382
Autres ventes	16	126	130
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	706	1 099	1 512
CHARGES	1983	1984	1985
Achats	58	64	68
Personnel	317	473	578
Charges externes	305	447	517
Impôts et taxes	2	6	21
Dotation aux amortissements		23	55
Total charges d'exploitation	682	1 013	1 239
Produits ou charges financières	23	55	178
Pertes ou profits divers/ I.S.	0	0	10
CHARGES TOTALES	705	1 068	1 427
RESULTAT	1	31	85
M.B.A.	1	54	140
C.A.H.T. MEMBRES TBFC	10 848	13 049	18 640
C.A.H.T. AFFRETES	2 371	1 828	3 153
C.A.H.T. TOTAL	13 219	14 877	21 793

COMPTE DE RESULTAT - T.B.F.C.

PRODUITS	1983	1984	1985
Commission de 6%	97,73%	88,54%	91,40%
Autres ventes	2,27%	11,46%	8,60%
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%	100,00%
CHARGES	1983	1984	1985
Achats	8,22%	5,82%	4,50%
Personnel	44,90%	43,04%	38,23%
Charges externes	43,20%	40,67%	34,19%
Impôts et taxes	0,28%	0,55%	1,39%
Dotation aux amortissements	0,00%	2,09%	3,64%
Total charges d'exploitation	96,60%	92,17%	81,94%
Produits ou charges financières	3,26%	5,00%	11,77%
Pertes ou profits divers/ I.S.	0,00%	0,00%	0,66%
CHARGES TOTALES	99,86%	97,18%	94,38%
RESULTAT	0,14%	2,82%	5,62%
M.B.A.	0,14%	4,91%	9,26%



TRANSPORTS ROUTIERS DU VERCORS



Transports Routiers du Vercors

Adhérents : 13 coopérateurs

milliers Frs	1983	1984	1985
C.A.	35 000	32 000	32 000

Historique :

La coopérative a été créée en 1966 à l'initiative de M. Drevet, son président actuel. Disposant de 4 camions et d'un surplus de fret, M. Drevet décide en 1966 de se regrouper avec 6 autres transporteurs.

Influencé par l'un de ses clients, une coopérative agricole spécialisée dans la récolte des noix, M. Drevet fait adopter par le groupement, la forme juridique de coopérative et installe l'ensemble des services communs chez lui à St Marcellin.

En 1968, cherchant à s'agrandir et à disposer immédiatement d'une ligne téléphonique accessible en direct, la coopérative décide de s'installer à Voreppe.

M. Drevet constitue pour cela une Sci, la "Sci Vercors" en y associant un coopérateur et des partenaires extérieurs et procède à l'acquisition d'un terrain équipé, auprès de la SADI (Société d'Aménagement du Département de l'Isère).

La construction des bâtiments débute en 1969 et s'achève un an plus tard.

La coopérative s'y installe, en prenant en location les bureaux et les entrepôts détenus par la Sci.

Profitant d'une opportunité, M. Drevet installe de plus sur un terrain attenant, un garage, constitué sous forme de SA dans laquelle il détient à titre personnel des intérêts. Cette installation permet à la coopérative de disposer d'ateliers de réparation situés à proximité de leur lieu d'activité.

En 1970, la coopérative procède à l'acquisition d'un fonds de commerce sur Lyon qui permet à la coopérative d'approcher une nouvelle clientèle.

L'agence de Lyon restera en activité jusqu'en 1986.

En 1971, la coopérative installe un poste d'essence commun.

Depuis 1970, la coopérative a procédé à l'acquisition de 12 camions.

Marché :

Le marché maîtrisé par la coopérative a évolué depuis sa création:

En 1966, le papier représentait plus de 70% du CA; il ne correspond plus en 1986 qu'à 50% du CA. Les débouchés dans le papier ont en effet été remplacé par la chimie (25% sous forme de transport par sac pour Rhône Poulenc par exemple) et par des transports divers pour le solde (fer- caoutchouc -engrais).

Coopérateurs :

Après avoir fortement augmenté jusqu'en 1969, le nombre de coopérateurs a traversé ensuite une phase de stagnation puis s'est mis à régresser à partir de 1980.

années	1966	1969	1972	1975	1986
nombre	7	20	20	25	13

La taille des coopérateurs reste assez disparate :

8 coopérateurs ne possèdent qu'un véhicule et sont des artisans,

3 disposent de 2 ou 3 véhicules,

2 possèdent plus de 6 véhicules (le président et un coopérateur- administrateur)

La moyenne d'âge se situe dans les 50 ans; le président ayant lui-même 61 ans.

Politique du personnel :

Le personnel employé par la coopérative est de 23 personnes: 12 chauffeurs
11 administratifs

Aspects financiers:

La coopérative souffre actuellement d'une stagnation de son activité .
Depuis 1983, le Chiffre d'affaires n'a pas augmenté .

millions Frs	1983	1984	1985
C.A.	35	32	32

En dépit d'une modification des rythmes d'amortissement de ses immobilisations, et de prélèvements de frais de gestion substantiels, la coopérative n'arrive plus à assurer sa rentabilité et absorbe progressivement les capitaux propres qu'elle avait précédemment constitués.

Direction :

Le conseil d'administration de la coopérative n'est composé que de 3 membres, qui sont tous trois les adhérents disposant du plus grand nombre de véhicules.
Les administrateurs sont plus spécifiquement chargés des contacts avec la clientèle.

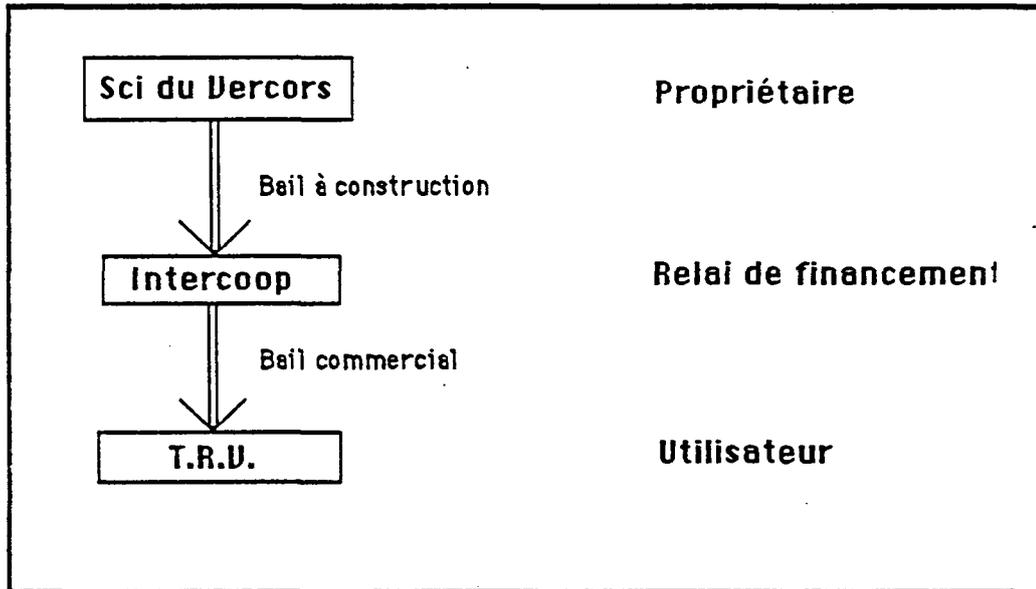
Les autres coopérateurs ne sont réunis qu'une fois par an à l'occasion de l'Assemblée Générale.

Politique d'intégration :

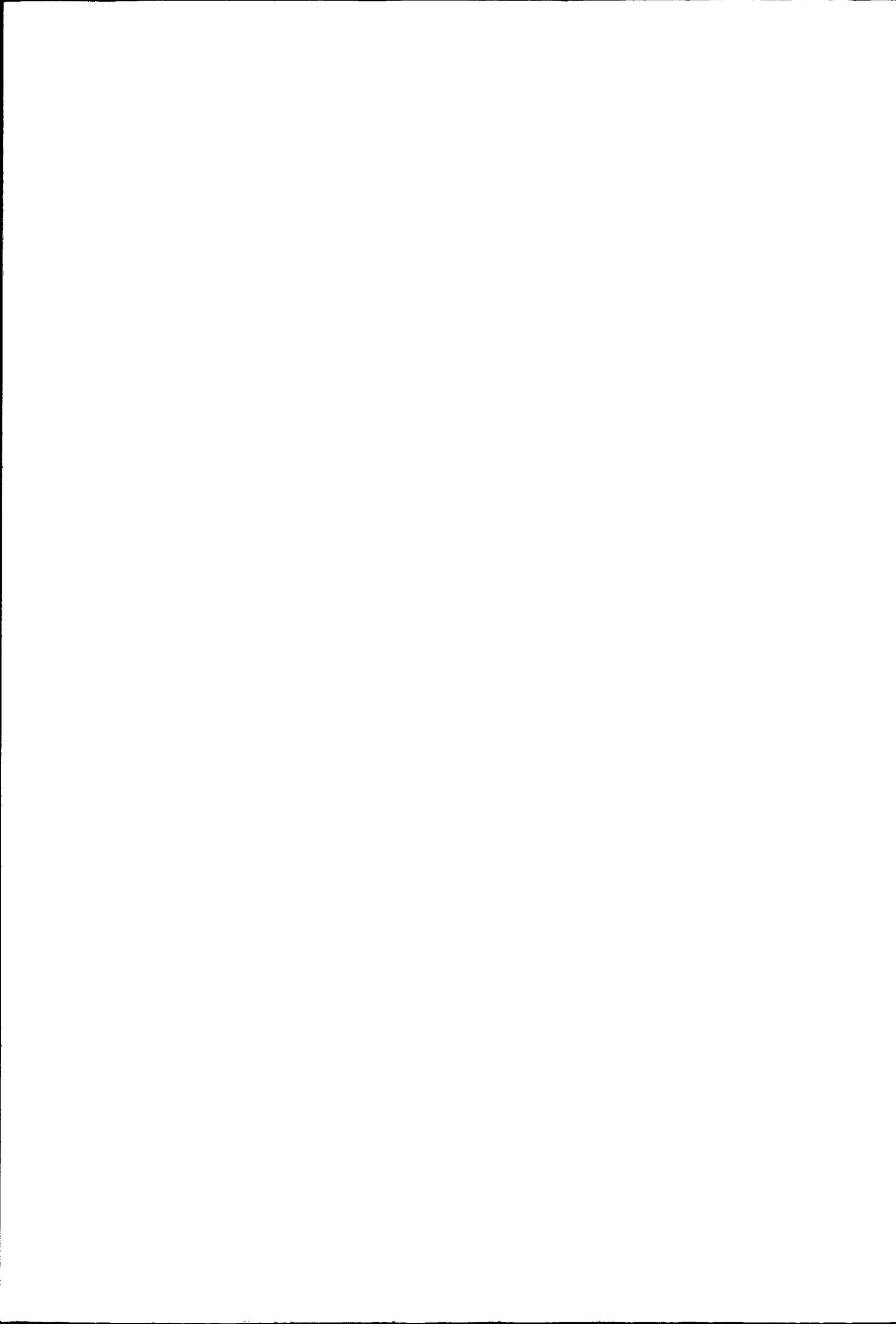
La coopérative n'est pas parvenue à imposer l'intégration de l'ensemble des activités des coopérateurs et à maintenir la règle de l'exclusivité.

Certains coopérateurs ont conservé une activité transport extérieur à la coopérative.

Transports routiers du Dercors



U.T.R.



Union des transporteurs routiers (U.T.R.) :

Adhérents : 9 coopérateurs

milliers de Frs	1984	1985
Chiffre d'affaires reconstitué	35 000	n.c.
Résultat	-115	n.c.

remarque : la coopérative ne comptabilise dans son compte de résultat que les frais de gestion. Le chiffre d'affaires reconstitué correspond aux prestations effectivement réalisées par les coopérateurs.

La coopérative U.T.R. regroupait jusqu'en 1984, 11 transporteurs de la région du Havre .

En 1985, ses effectifs ont diminué de 2 membres .

Créée en 1960 , la coopérative traverse actuellement des difficultés en raison:

- 1°) d'une régression de son chiffre d'affaires .
- 2°) des pratiques irrégulières mises en place par l'ancien dirigeant de la coopérative qui a fait octroyer à sa propre entreprise et à celle d'un autre coopérateur des avances importantes, qu'ils se sont révélés incapables de rembourser.
- 3°) d'une crise de confiance due à un manque d'homogénéité dans les modalités de répartition du fret.
- 4°) de la démission consécutive du Conseil d'administration.

Ces difficultés se sont traduites par une fragilisation financière de la coopérative; U.T.R. se heurte actuellement à des problèmes de rentabilité et de trésorerie.

Ainsi, dès 1984, alors que le fonds de roulement semblait positif, il était en fait stérilisé par des créances indisponibles (Avances aux coopérateurs).

Le résultat étant lui même gonflé par une plus value exceptionnelle (sur cession d'actif) et des factures à établir difficilement recouvrables (Frais financiers sur Avances).

Fds de roulement apparent	705 307
- Avances irrecouvrables	-790 747
- Résultat de l'exercice	-115 000
- Frais financiers / Avance	- 47 620
	<hr/>
	-228 000

Ces difficultés se sont accentuées en 1985.

Afin de pallier leurs problèmes les coopérateurs ont décidé:

- 1°) d'augmenter les frais de gestion de 11 à 12 %.
- 2°) de vendre des locaux appartenant à UTR afin d'en dégager une plus value et un nouveau volant de trésorerie.
- 3°) de sous louer une partie des locaux dont ils sont eux même locataires afin d'alléger les charges de la coopérative.
- 4°) de mettre en place un remboursement échelonné des avances irrégulièrement consenties à certains coopérateurs afin d'éviter d'en provisionner le montant.
- 5°) de se rapprocher d'une coopérative voisine, Transvrac, afin de profiter d'une dynamique commerciale nouvelle.

Conclusion :

Les difficultés de UTR sont symptomatiques de plusieurs problèmes de fond :

- Une mauvaise information entre coopérateurs exécutants et dirigeants, autorisant les seconds à commettre certains excès.
- Une exploitation peu rationnelle s'appuyant pour la répartition du fret sur la règle du tirage au sort avec ses imperfections et ses sources de rancœurs.
- La pratique des avances sur voyages ayant pour effet de transférer à la coopérative les problèmes de trésorerie de ses membres.

BILAN - U.T.R. (UNION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS)

ACTIF BRUT	1984
Immobilisations brutes	1 211
ACTIF NET	1983
Fonds de commerce/incorp	10
Immobilisations nettes	444
Immobilisations financières	91
Sous-total.....	545
Stocks	101
Clients	3 350
Autres créances	1 186
Disponibilités	313
Perte de l'exercice	115
TOTAL ACTIF	5 610
PASSIF	1984
Capital social	130
Autres réserves	652
Plus-values à long terme	57
Report à nouveau	11
Capitaux propres.....	850
Provisions	
Avances condition.	
Dettes bancaires	516
Fournisseurs	346
Comptes d'associés	1 603
Autres dettes	2 295
TOTAL PASSIF	5 610

COMPTE DE RESULTAT - U.T.R. (UNION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS)

PRODUITS	1983	1984
Ventes de marchandises		2 977
Prestations de services		3 531
Autres produits		105
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	6 674	6 613
CHARGES	1983	1984
Achats	2 956	2 983
Variation des stocks	24	-27
Coût des marchandises vendues	2 980	2 956
Personnel	1 350	1 154
Charges externes	1 903	2 232
Impôts et taxes	149	160
Dotation aux amortissements	126	118
Dotation aux provisions		59
Total charges d'exploitation	6 508	6 679
Produits ou charges financières	147	145
Pertes ou profits divers/ I.S.	19	-96
CHARGES TOTALES	6 674	6 728
RESULTAT	0	-115

COMPTE DE RESULTAT - U.T.R. (UNION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS)

PRODUITS	1983	1984
TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES	100,00%	100,00%
CHARGES	1983	1984
Achats	44,29%	45,11%
Variation des stocks	0,36%	-0,41%
Coût des marchandises vendues	44,65%	44,70%
Personnel	20,23%	17,45%
Charges externes	28,51%	33,75%
Transports	0,00%	0,00%
Impôts et taxes	2,23%	2,42%
Dotation aux amortissements	1,89%	1,78%
Total charges d'exploitation	97,51%	101,00%
Produits ou charges financières	2,20%	2,19%
Pertes ou profits divers/ I.S.	0,28%	-1,45%
CHARGES TOTALES	100,00%	101,74%
RESULTAT	0,00%	-1,74%



G.T.L.



Groupement des Transporteurs Landais (G.T.L.) :

Adhérents 9 coopérateurs
 80 ensembles

G.T.L. a été créé en juillet 1986.

Située dans la région de Mont de Marsan, elle regroupe 9 transporteurs landais.

Ses activités sont de plusieurs types : céréalières, bois, savoyardes

Faute d'avoir bénéficié des financements qu'ils escomptaient, les coopérateurs ont du renoncer à procéder à l'acquisition en commun d'un terrain situé à Mont de Marsan qu'ils envisageaient afin d'y construire un bureau et un entrepôt.

Ils se sont provisoirement installés chez le plus important d'entre eux.

Dès sa création, la coopérative a recruté un directeur général salarié, auparavant employé au CPT.

Elle a imposé à tous ses adhérents la règle de l'exclusivité.

Elle présente la particularité de réunir plusieurs coopérateurs de taille relativement importante; en effet sur ses 9 membres, 5 ont un C.A. supérieur à 5 millions de Francs et plusieurs d'entre eux ont un tempérament de chef d'entreprise.

Le leadership d'aucun ne peut d'ailleurs s'affirmer pour l'instant sur la base de raisons objectives .

nom	C.A. (milliers Frs)
Laffite	9 810
Duron	8 554
Desbordes	7 475
Sous	5 860
Dussarat	5 622
Laborde	2 504
SNTL	1 654
Berdoyes	1 490
Bats	1 144
Total	44 113

M. Duron a été élu président de la coopérative.

M. Laffite héberge l'ensemble des coopérateurs dans ses locaux à Saint Sever.

La coopérative devrait être capable dès sa création de réaliser un chiffre d'affaires supérieur à 44 millions de Frs.

Si certains coopérateurs disposent d'une structure financière solide (comme M. Laffite), les comptes cumulés font malgré tout ressortir un fonds de roulement négatif du fait des insuffisances de fonds propres de la plupart des autres.

Le compte de résultat fait ressortir un bénéfice qui est gonflé des rémunérations de certains exploitants individuels.

BILAN GLOBALISE G.T.L.

ACTIF - MONTANT NET	S.N.T.L.	LABORDE	DURON	BATS	DUSSARAT	DESBORDES	BERDOYES	SOUS	LAFITTE	CUMUL
ACTIF IMMOBILISE NET										
Immo corp et Incorporelles	376	917	3 080	430	1 332	2 564	307	1 044	2 226	12 276
Immobilisations financières										
.Participations						1		1		2
.Autres titres immobilisés										
.Autres immobilisations financières		5	5	2	2	4	5	25	2	50
TOTAL I	376	922	3 085	432	1 334	2 569	312	1 070	2 228	12 328
ACTIF CIRCULANT										
Stocks										
.Mat premières, approvisionnements		90	47	4	99	90		34		364
.En cours production de services					84					84
.Marchandises							8			8
Créances										
.Clients et rattachés	489	598	1 933	491	1 159	969	422	399	1 850	8 310
.Autres créances	40		187	7	47	59	11	43	151	545
Divers										
.Disponibilités	234	82	539	50	248	37	5	22	1 695	2 912
COMPTES DE REGULARISATION										
.Charges constatées d'avance		26	3	150		23	22	126	53	403
TOTAL II	763	796	2 709	702	1 637	1 178	468	624	3 749	12 626
TOTAL GENERAL	1 139	1 718	5 794	1 134	2 971	3 747	780	1 694	5 977	24 954
(matériel de transport net)	(03-05) 360	(12-84) 916	(12-84) 2 812	(06-84) 380	(12-84) 1 268	(10-84) 1 707	(06-85) 254	(09-84) 922	(09-84) 2 156	10 775

BILAN GLOBALISE G.T.L.

ACTIF - MONTANT BRUT	S.N.T.L.	LABORDE	DURON	BATS	DUSSARAT	DESBORDES	BERDOYES	SOUS	LAFITTE	CUMUL
ACTIF IMMOBILISE BRUT										
Immobilisations incorporelles										
.Frais d'établissement			41							41
.Fonds commercial							50			50
.Autres Immo incorporelles					43					43
.Avances et acomptes sur Immo inc										
Immobilisations corporelles										
.Terrains			36			4				40
.Constructions			3	15	41	423	4			486
.Install techn, matériel et outillage	17		96	76	20		11		76	296
.Autres immobilisations corporelles	437	2 045	5 158	1 447	2 877	4 591	310	1 859	4 958	23 682
.Immo corporelles en cours										
.Avances et acomptes sur Immo cor						13				13
TOTAL	454	2 045	5 334	1 538	2 981	5 031	375	1 859	5 034	24 651

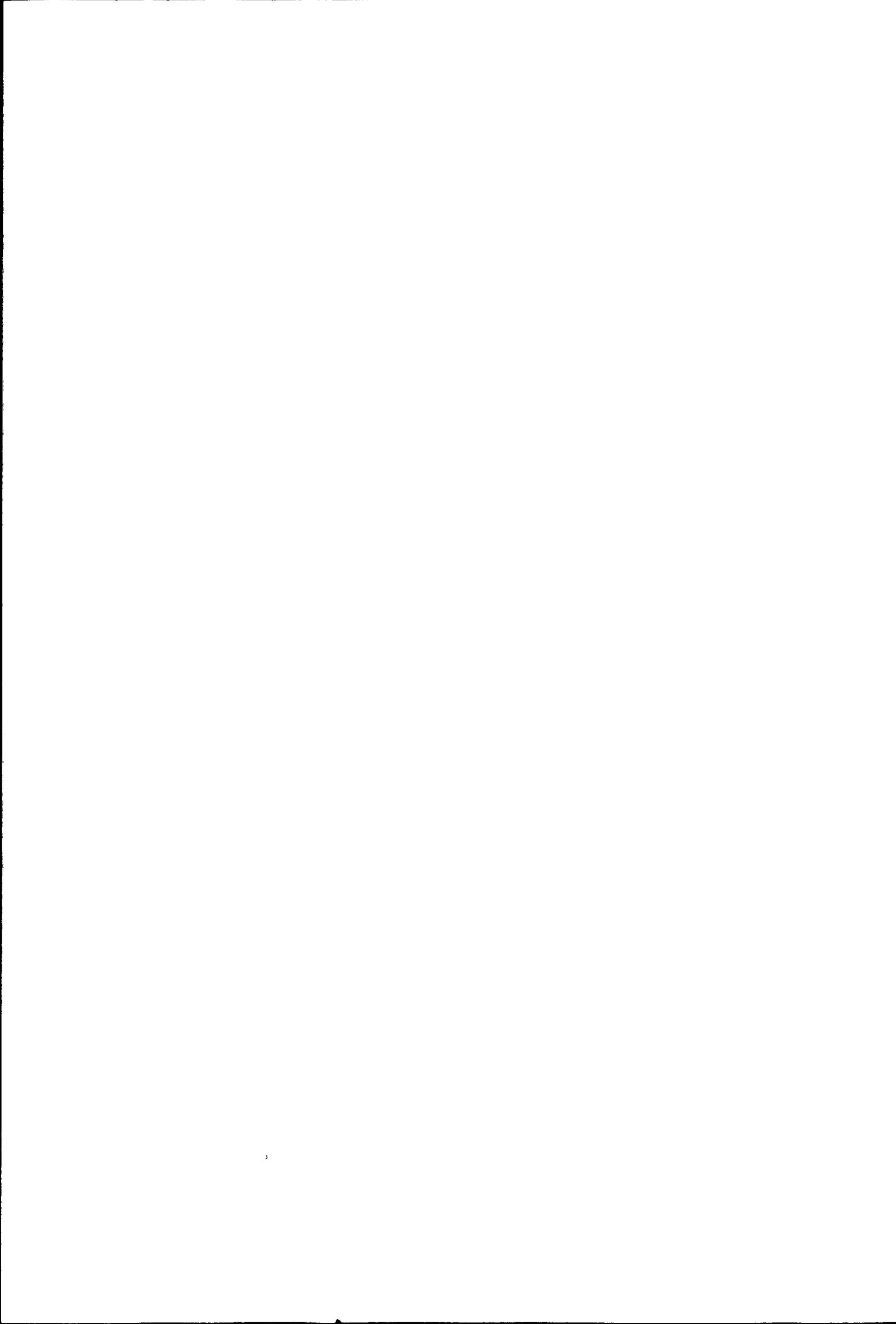
BILAN GLOBALISE G.T.L.

PASSIF	S.N.T.L.	LABORDE	DURON	BATS	DUSSARAT	DESBORDES	BERDOYES	SOUS	LAFITTE	CUMUL
CAPITAUX PROPRES, RESERVES										
.Capital social	20	59	60	534	250	242	116	-12	250	1 519
.(Prélevement exploitant)						-145		-71		-216
.Réserve légale			2		5				25	32
.Réserves statutaires, contr.			397		138					535
.Autres réserves	8								1 222	1 230
.Report à nouveau	-22									-22
.Résultat de l'exercice	3	141	21	-87	-156	226	255	20	581	1 004
TOTAL I	9	200	480	447	237	323	371	-63	2 078	4 082
AUTRES FONDS PROPRES										
.Avances conditionnelles			163							163
TOTAL II	0	0	163	0	0	0	0	0	0	163
PROV RISQUES ET CHARGES										
.Provisions pour risques					19					19
.Provisions pour charges	12		116	7					332	467
TOTAL III	12	0	116	7	19	0	0	0	332	486
DETTES										
.Emprunts établissements de crédit	354	718	2 951		1 364	2 198	253	1 129	573	9 540
.Dettes financières diverses		68	519	184	200					971
.Dettes fournisseurs	115	500	665	112	727	506	106	403	1 054	4 188
.Dettes fiscales et sociales	258	232	873	303	368	572	50	149	530	3 335
.Dettes sur immobilisations	381									381
.Autres dettes	10		21	81	56	130			944	1 242
.Banques								62		62
COMPTE DE REGULARISATION										
.Produits constatés d'avance			6			18		14	466	504
TOTAL IV	1 118	1 518	5 035	680	2 715	3 424	409	1 757	3 567	20 223
TOTAL GENERAL	1 139	1 718	5 794	1 134	2 971	3 747	780	1 694	5 977	24 954

COMPTE DE RESULTAT GLOBALISE G.T.L

COMPTE DE RESULTAT	S.N.T.L.	LABORDE	DURON	BATS	DUSSARAT	DESBORDES	BERDOYES	SOUS	LAFITTE	CUMUL
I - PRODUITS D'EXPLOITATION										
.Ventes de marchandises					1 412		116			1 528
.Production vendue - biens					8					8
.Production vendue - services	1 643	2 504	8 538	1 125	4 118	7 451	1 354	5 860	9 673	42 266
C.A. Net	1 643	2 504	8 538	1 125	5 538	7 451	1 470	5 860	9 673	43 802
.Subventions d'exploitation			1			4				5
.Reprises amortissements et prov	11		15	19	84		14			143
.Autres produits						20	6		137	163
TOTAL I	1 654	2 504	8 554	1 144	5 622	7 475	1 490	5 860	9 810	44 113
II - CHARGES D'EXPLOITATION										
.Achats marchandises					1 262		69			1 331
.Variation de stocks					-38		16			-22
.Achats de matières premières		725	1 244		631	1 115		517		4 232
.Variation de stocks		-59	-29	28	-8					-68
.Autres achats, charges externes	825	723	3 328	611	1 717	2 225	859	3 237	4 203	17 728
.I.T.V.A.	91	95	217	42	129	168	31	66	216	1 055
.Salaires et traitements	450	288	1 603	184	1 037	1 858	73	865	1 720	8 078
.Charges sociales	214	264	700	93	453	906	59	395	645	3 729
.Dotation d'exploitation	80	255	1 134	218	411	723	74	276	1 755	4 926
.Autres charges					2		44	17		63
TOTAL II	1 660	2 291	8 197	1 176	5 596	6 995	1 225	5 373	8 539	41 052
A - RESULTAT D'EXPLOITATION	-6	213	357	-32	26	480	265	487	1 271	3 061
III - PRODUITS FINANCIERS						6			2	8
IV - CHARGES FINANCIERES	26	147	305	55	154	427	35	330	200	1 679
B - RESULTAT FINANCIER	-26	-147	-305	-55	-148	-427	-35	-330	-198	-1 671
VI - PRODUITS EXCEPTIONNELS	92	90	155	1	37	326	26	51	173	951
VII - CHARGES EXCEPTIONNELLES	58	16	67	2	68	153		188	94	646
C - RESULTAT EXCEPTIONNEL	34	74	88	-1	-31	173	26	-137	79	305
IMPOT SUR LES BENEFICES			119						572	691
TOTAL DES PRODUITS	1 746	2 594	8 709	1 145	5 665	7 801	1 516	5 911	9 985	45 072
TOTAL DES CHARGES	1 744	2 454	8 688	1 233	5 818	7 575	1 260	5 891	9 405	44 068
BENEFICE OU PERTE	2	140	21	-88	-153	226	256	20	580	1 004

PERSONNALITES RENCONTREES



Ministère des Transports DTT	246 Bd Saint Germain 75007 Paris	M.Dubarry Mme Oustlant Mlle Chaumier
Observatoire des Transports	55 rue Brillat Savarin 75013 Paris	M.Salini M.Selosse M.Chanson
Inspection de Transports	45 rue Domer Lyon	M.Vaux
Inspection des transports	rue Beaubourg 75001 Paris	M.Bourgeois
Délégation à l'économie sociale	55 rue de Varenne 75700 Paris	Mme Figuero M.Pierron
Institut de Développement de l'Economie Sociale (IDES)	24 av. Hoche 75008 Paris	M.Soulage M.Detuile
Unicooptrans	Zone d'activité Aérodrome d'Avignon Comont 84140 Montfavet	M.Bouchet M.Le Cesne
U.C.T.	"	M.Malgrat M. Monnier
Crédit coopératif	Parc de la Défense 33 rue des trois Fontanot 92002 Nanterre	M.Mouret M.Allain M.Duvivier
Centre de Productivité des Transports		
La Flèche Cavaillonnaise	Avenue de Robion 84300 Cavaillon	M.Bouchet M.Bollo
Transports de Savoie	1070 av. de la Houille Blanche 73006 Chambéry	M.Jacquet

G.T.P.	Zone Industrielle 40220 Tarnos	M.Lassus
C.T.L.C.	103 Bd Mac Donald 75019	M.Bouvier
Transvrac	Zone Industrielle du Martray 14730 Giberville	M.Lehobe M.Vivier
Rouliers de Provence	Quartier Camp Jouven Rte de Lancon 13450 Grans	M.Garcin M.Centolesi
Allo fret	3 rue Corneille 92120 Montrouge	M.MagnaVal
Transport Messagerie Presse	13 rue Paul Lelong 75002 Paris	M.Toupiolle
T.B.F.C.	BP 18 70140 Pesmes	M.Lasserre
Transports Routiers du Vecors	Zone Industrielle 38340 Voreppe	M.Drevet
La Provencale	anc.326 Chemin de la Madrague 13015 act. 57 rue de Lyon 13015 Marseille	M.Hourriez

NOTE JURIDIQUE



I) LA NOTION DE COOPERATIVE.

Les coopératives correspondent à un type spécifique d'organisation économique, que l'on retrouve dans le monde entier selon des principes identiques. Le Bureau International du Travail en a donné la définition suivante:

"Une association de personnes qui se sont volontairement groupées pour atteindre un but commun par la constitution d'une entreprise dirigée démocratiquement en fournissant une quote-part du capital nécessaire et en acceptant une juste participation aux risques et aux fruits de cette entreprise au fonctionnement de laquelle les membres participent activement".

La loi 47-1775 du 10 septembre 1947 modifiée, qui porte en France statut de la coopération, définit dans son article premier les coopératives comme des sociétés qui exercent leur action dans toutes les branches de l'activité humaine et les caractérise par référence au travail des associés qui ne doit pas être confondu avec le travail des capitaux.

Il en résulte une grande diversité dans les rapports d'activité entre les associés et les organisations coopératives qu'ils constituent. On distingue:

1. Les coopératives qui groupent des chefs d'entreprise dans une perspective économique souvent proche de celle des G.I.E.:
 - .coopératives d'agriculteurs;
 - .coopératives d'artisans, d'entreprises de transport, de pêcheurs et d'armateurs;
 - .coopératives de commerçants détaillants;
 - .coopératives de professions libérales;
 - .coopératives de P.M.I., de vétérinaires;
 - .unions d'économie sociale entre coopératives, sociétés mutuelles et associations.
2. Les coopératives de production (loi 78-763 du 19 juillet 1978).
3. Les coopératives de consommateurs au sens large: coopératives de consommation, coopératives d'habitation, coopératives d'assurances qui ont en France le statut de mutuelles.
4. Les coopératives de collecte de l'épargne et de distribution du crédit: Crédit Agricole, Crédit Mutuel, Crédit Coopératif, Banques Populaires, Caisses de Caution Mutuelle.

Chaque coopérative d'une catégorie déterminée a ses règles propres: deux textes législatifs traitent ainsi des coopératives de transport routier de marchandises:

1. Le décret 63-94 du 8 février 1963 relatif aux sociétés coopératives de transporteurs routiers, modifié par le décret 65-208 du 16 mars 1965.
2. La loi 83-657 du 20 juillet 1983; son titre II donne aux entreprises de transport la possibilité de constituer des sociétés coopératives selon un statut particulier.

L'article 7 du décret interdit aux sociétés coopératives d'entreprises de transport routier de marchandises d'exercer une activité de commissionnaire; cette interdiction s'étend aux coopérateurs eux-mêmes, y compris pour la partie de leur activité qui ne serait pas intégrée dans la coopérative (le décret de 1965 permet de limiter l'apport à la coopérative à une partie du fonds de commerce). Ces coopératives bénéficient toutefois des dérogations accordées par le décret du 30 juin 1961: réalisation d'opérations de groupage, d'affrètement ou de bureau de ville à l'intérieur d'une zone de camionnage, remise exceptionnelle à un autre transporteur pour la livraison finale et recours à un autre transporteur pour faire face à une pointe de trafic.

Les sociétés coopératives comme les entreprises membres de la coopérative sont inscrites au registre des transporteurs routiers. Pour ces dernières, indication doit être faite de la partie de leur fonds de commerce qui est rattachée à la coopérative.

En conséquence, les titres d'exploitation que peut utiliser la coopérative sont de deux types: les licences établies au nom de la coopérative et les licences apportées par les coopérateurs, qui sont banalisées au profit de la coopérative et de ses coopérateurs.

Dans les pages qui suivent, la présentation du statut juridique des coopératives de transport routier de marchandises sera réalisée:

- .d'une part à travers le droit commun des sociétés coopératives;
- .d'autre part à travers l'étude la loi du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale.

II) LE "DROIT COMMUN" DES COOPERATIVES.

Deux grands textes régissent le fonctionnement des coopératives:

1. La loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés et plus particulièrement son titre III qui concerne les dispositions applicables aux sociétés à capital variable.
2. La loi 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, loi modifiée en 1956 (loi 56-645 du 30 juillet 1956) et en 1966 (article 7 de la loi 66-538 du 24 juillet 1966).

Cette loi et les diverses modifications établissent le statut de la coopération. Les règles qui en découlent dérogent au droit commun des sociétés auquel ces coopératives emprunteront néanmoins leur forme juridique (S.A., S.A.R.L., société civile) et au moins pour une grande part leur mode d'administration.

Le droit coopératif est avant tout pragmatique. Au-delà des principes qui fondent la coopération, la loi intervient tantôt pour protéger les coopérateurs, tantôt pour protéger la coopérative en laissant aux coopérateurs le soin de préciser dans leurs statuts et, le cas échéant, leur règlement intérieur, les règles de fonctionnement qui leur apparaissent les plus appropriées.

a) L'objet.

Les coopératives ont pour objet:

"de réduire au bénéfice de leurs associés et par l'effort commun de ceux-ci (leur engagement d'activité) le prix de revient et, le cas échéant, le prix de vente de certains produits ou certains services en assumant les fonctions des entrepreneurs ou intermédiaires..."

L'objet n'est plus la plus forte rémunération du capital, mais la qualité ou le prix du service ou du produit.

b) La règle de l'exclusivisme ou de la double qualité d'usager et d'associé.

"Les coopératives ne peuvent admettre les tiers non associés à bénéficier de leurs services à moins que les lois particulières qui les régissent ne les y autorisent"

(limitation à 20% pour les coopératives agricoles, maritimes, artisanales, transport).

c) La règle "une personne, une voix".

Pour les coopérateurs, le capital ne représente qu'un droit d'usage et une participation au financement de l'outil commun.

d) Principe de fédéralisme.

La constitution d'unions de coopératives, qui peuvent donner la masse critique nécessaire à l'entreprise coopérative, est autorisée. Les unions sont régies par le statut des coopératives qui les forment.

e) Principe de "porte ouverte" (cooptation et liberté de retraite).

"Les statuts fixent les conditions d'adhésion, de retraite et d'exclusion des associés, l'étendue et les modalités de la responsabilité qui incombe à chacun d'eux dans les engagements de la coopérative".

"La cession des parts est soumise à l'approbation soit de l'assemblée générale, soit des administrateurs ou gérants dans les conditions fixées par les statuts".

f) Limitation de l'intérêt au capital.

"Sauf disposition contraire de la législation particulière à chacune d'entre elles, les coopératives ne peuvent servir à leur capital qu'un intérêt fixe dont le taux, déterminé par les statuts, est au plus égal à 8,50%".

Pour les coopératives artisanales, d'entreprises de transport et maritimes, la loi du 20 juillet 1983 supprime la rémunération du capital.

g) Répartition des résultats.

"Nulle répartition ne peut être opérée entre les associés si ce n'est au prorata des opérations traitées avec chacun d'entre eux ou du travail fourni par lui" avec exclusion des résultats provenant des opérations faites avec des tiers non associés, ce qui ferait perdre à la coopérative sa spécificité.

L'excédent éventuel est donc réparti au prorata des opérations traitées ou du travail fourni et non au prorata du montant de l'apport en capital.

h) Principe de constitution de réserves impartageables ou de compte indisponible.

Ce principe a pour but de faciliter le renouvellement des coopérateurs:

"Tant que les diverses réserves totalisées n'atteignent pas le montant du capital social, le prélèvement opéré à leur profit ne peut être inférieur aux trois vingtièmes des excédents d'exploitation".

"Sont interdites toute augmentation de capital et toute libération de parts par incorporation de réserves".

Les coopératives doivent respecter ces règles et, éventuellement, les dispositions obligatoires prévues par les lois particulières.

De plus, en cas de retrait de la coopérative, un associé ne peut prétendre qu'au remboursement de son apport.

i) Fiscalité.

En principe, les coopératives sont passibles de l'impôt sur les sociétés. Cependant, l'article 207 du Code Général des Impôts prévoit d'importantes dérogations (notamment pour certaines coopératives agricoles).

En outre, les ristournes des coopératives passibles de l'impôt sur les sociétés sont déductibles pour l'assiette de cet impôt dans la mesure où elles proviennent des opérations faites avec des sociétaires et où elles sont distribuées à ces derniers au prorata des mêmes opérations.

III) LA LOI DU 20 JUILLET 1983 ET LES COOPERATIVES DE TRANSPORT.

La loi 83-657 du 20 juillet 1983 (J.O. 21 juillet) relative au *développement de certaines activités d'économie sociale* permet aux entreprises artisanales de constituer des sociétés coopératives soumises à un statut spécifique, celui des "*coopératives artisanales*".

Elle prévoit l'application de ce statut aux sociétés coopératives d'entreprises de transport routier et aux coopératives de transport fluvial.

a) Définition et forme juridique.

Les sociétés coopératives artisanales ont pour objet la réalisation de toutes opérations et la prestation de tous services susceptibles de contribuer, directement ou indirectement, au développement des activités artisanales de leurs associés ainsi que l'exercice en commun de ces activités.

La définition de l'objet social est large. Elle englobe l'assistance en matière de gestion technique et financière. L'associé garde son régime fiscal d'artisan ou de transporteur; il est donc exclu que les associés d'une coopérative artisanale ou d'entreprises de transport deviennent salariés de leur coopérative.

Ce sont des sociétés à capital variable constituées sous forme de S.A.R.L. ou de S.A. Le montant minimum du capital est de 10.000 F pour une S.A.R.L., de 50.000 F pour une S.A.

La loi précise explicitement que la transformation régulière de sociétés, quelle que soit leur forme, ou de G.I.E. en sociétés coopératives artisanales n'entraîne pas création d'une personne morale nouvelle.

b) Constitution.

Peuvent seuls être associés d'une coopérative d'entreprises de transport:

1. En qualité d'artisans, les personnes physiques, chefs d'entreprises individuelles, ou les personnes morales, exerçant la profession de transporteur public routier et dont l'effectif permanent n'excède pas quinze salariés (le décompte de cet effectif est fait dans les conditions prévues pour l'immatriculation au répertoire des métiers).
2. Les personnes physiques ou morales dont l'activité est identique ou complémentaire à celle des personnes mentionnées ci-dessus, lorsque leur effectif n'excède pas 50 salariés et à condition que le montant total des opérations réalisées avec une société coopérative ne dépasse pas le quart du chiffre d'affaires annuel de celle-ci.
3. Des personnes physiques ou morales intéressées à l'objet des sociétés coopératives, mais n'exerçant pas d'activité identique ou complémentaire à celles-ci. Ces associés sont dits "associés non coopérateurs". Ils apportent leur savoir-faire ou des capitaux. En ce sens, ils ne peuvent ni participer aux opérations, ni bénéficier des services rendus aux associés, mais jouissent des autres droits reconnus aux coopérateurs (droit de vote en particulier).
4. D'autres sociétés coopératives artisanales et leurs unions.

Le nombre des associés ne peut être inférieur à 7 si la société est constituée sous forme de S.A.; il ne peut être inférieur à 4 et supérieur à 50 si la société est une S.A.R.L.

Les opérations effectuées avec des tiers non associés font l'objet d'une comptabilité séparée. Elles ne peuvent excéder le cinquième du chiffre d'affaires de la société.

c) Vie financière.

Le solde créditeur du compte de résultat diminué des pertes reportées constitue l'excédent net de gestion. Une fraction au moins égale à 15% de cet excédent est affectée à un compte spécial indisponible. Ce compte ne peut excéder le niveau le plus élevé atteint par les capitaux propres de la coopérative diminué de son propre montant. Destiné à garantir les engagements pris par la société à l'égard des tiers, ce compte n'ouvre aucun droit individuel aux associés et n'est susceptible ni d'être partagé entre eux, ni de faire l'objet d'un remboursement en cas de départ d'un associé pour quelque cause que ce soit, ni d'être incorporé au capital social.

Par capitaux propres, on entend: le capital souscrit, éventuellement la réserve spéciale des opérations faites avec les tiers (voir plus bas), les titres participatifs, les prêts participatifs, le compte spécial indisponible lui-même. Les pertes ne peuvent être imputées sur le compte spécial indisponible qu'en cas de dissolution ou de cessation d'activité.

Après dotation au compte spécial indisponible, les reliquats sont répartis entre les associés à titre de ristournes, proportionnellement aux opérations qu'ils ont réalisées avec la société coopérative et suivant les modalités prévues par les statuts.

Ces dispositions excluent le service d'intérêts rémunérant les parts sociales.

La part de l'excédent net de gestion résultant des opérations effectuées avec les tiers non associés est portée en totalité à un compte de réserve. Cette réserve ne peut être ni répartie entre les associés, ni incorporée au capital. Si les pertes résultant des opérations effectuées avec les tiers excèdent cette réserve, elles sont immédiatement réparties. A défaut, elles sont reportées sur l'exercice suivant (comme dans la loi de 1947) ou imputées sur le capital social; dans ce dernier cas, si les pertes cumulées dépassent la moitié du capital, elles contraignent les adhérents à procéder à un apport en capital supplémentaire, la société ne pouvant subsister avec un capital réduit de moitié.

Quelque soit la forme juridique adoptée, les statuts de la société peuvent décider d'étendre la responsabilité des associés dans le passif de la société coopérative à deux ou trois fois le montant des parts sociales souscrites ou acquises, soit une formule intermédiaire entre le droit commun des sociétés (responsabilité limitée au capital) et les GIE (responsabilité illimitée).

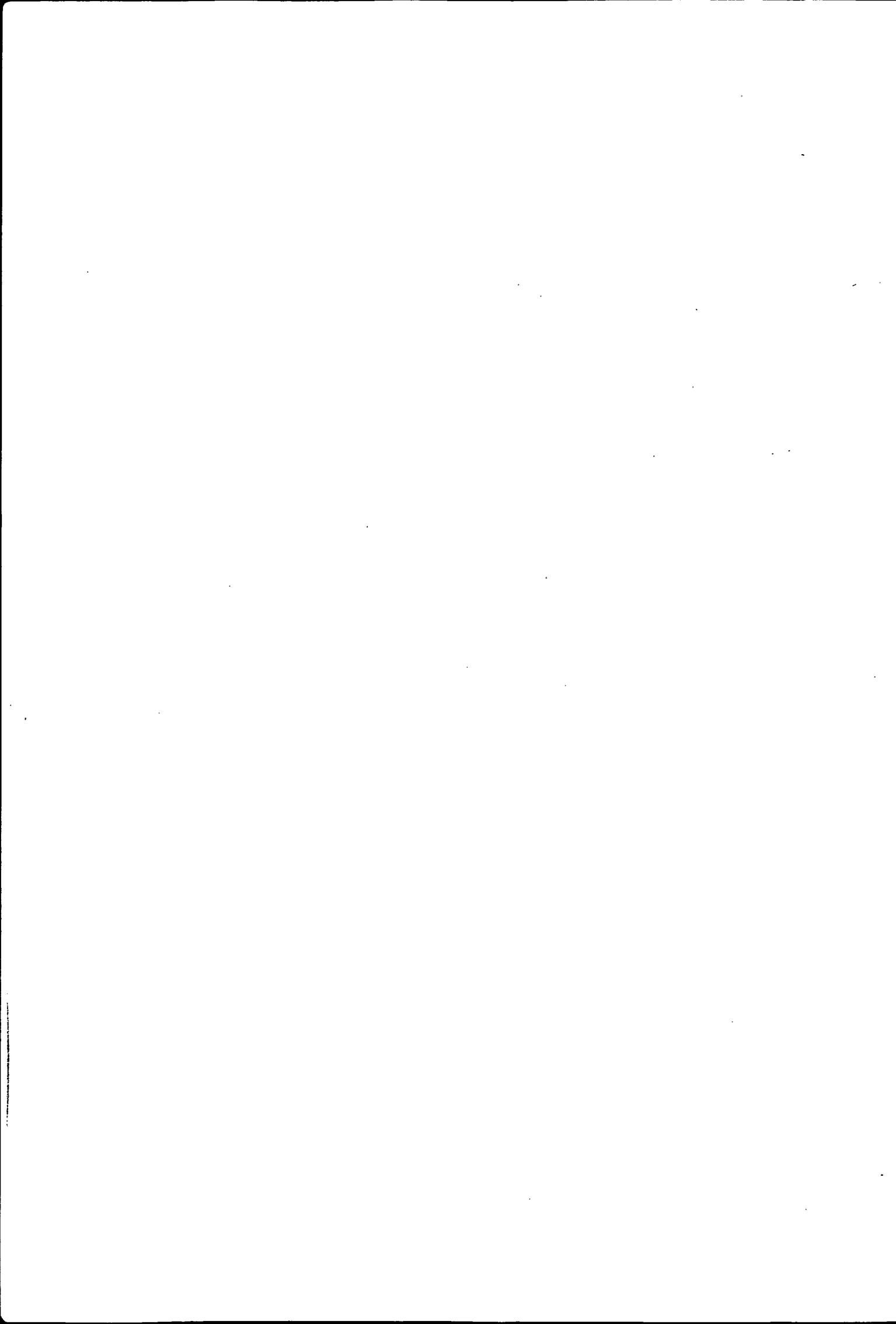
Fiscalement, la loi de finances 1984 est venue compléter la loi 83-657 en exonérant les coopératives artisanales ou d'entreprises de transport de l'impôt sur les sociétés. Elle considère que les coopératives d'entreprises n'ont pas pour objectif de réaliser des profits pour elles-mêmes, mais d'améliorer ceux de leurs adhérents, eux-mêmes soumis à l'impôt sur les sociétés.

En conséquence, les dotations au compte spécial indisponible sont constituées en franchise d'impôt. Les coopérateurs sont ainsi incités, à travers ce compte, à développer les fonds propres de la coopérative: la charge qui en résulte pour les entreprises est elle-même déductible dans les frais généraux de ces entreprises. En revanche, pour des raisons d'égalité fiscale, le résultat des opérations réalisées avec des tiers non associés reste taxable à l'impôt sur les sociétés.

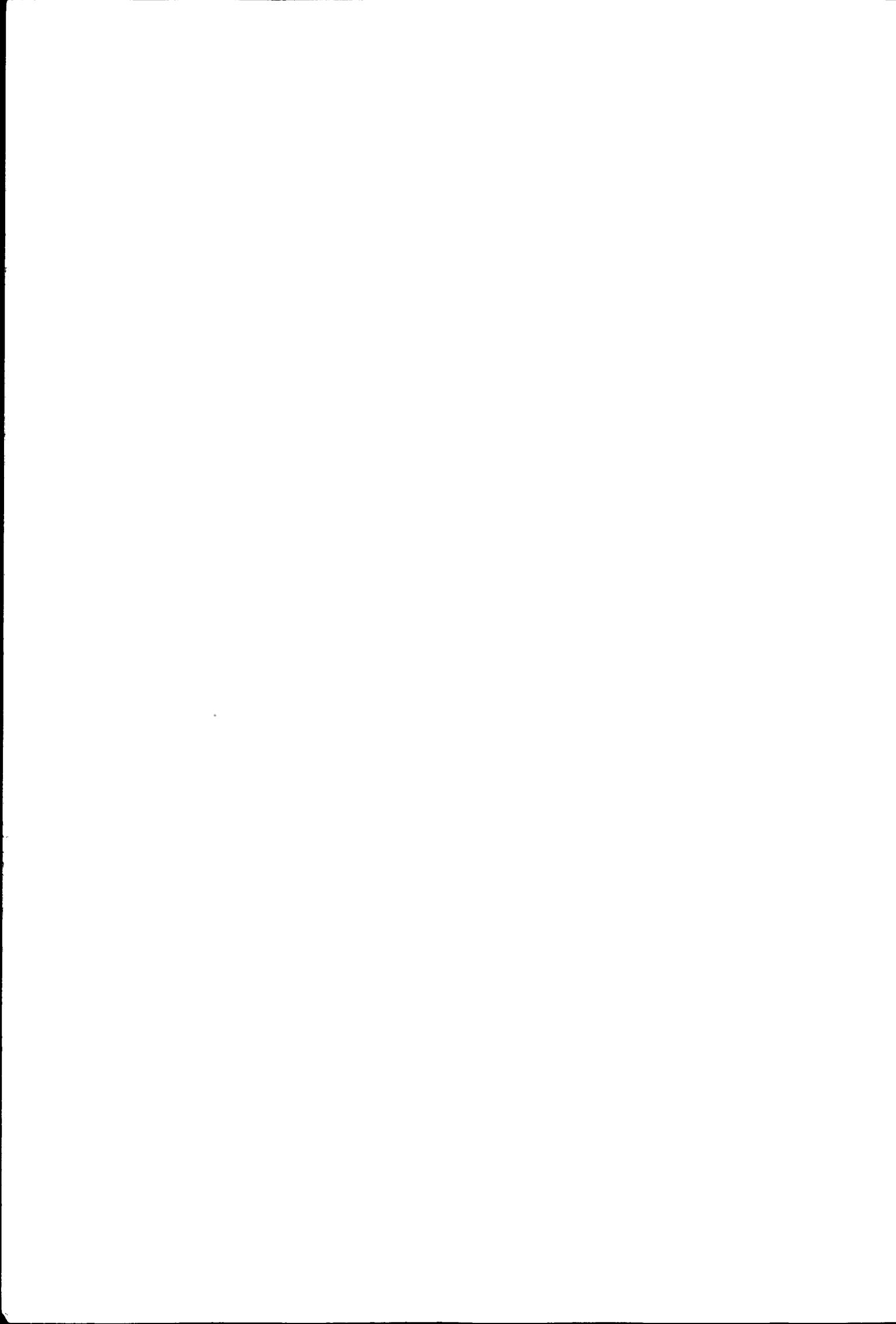
d) Révision coopérative.

Les coopératives artisanales doivent faire procéder périodiquement à l'examen analytique de leur situation financière et de leur gestion. Cette procédure est dite de révision coopérative, ses modalités de mise en oeuvre ont été fixées par un décret du 23 novembre 1984 (84-1027) et un arrêté de la même date. Cette obligation a pour but d'analyser périodiquement la situation financière des coopératives et leur respect des structures coopératives.

Remarque: Les dispositions de la loi du 20 juillet 1983 ne concernent pas les sociétés coopératives formées par des personnes physiques en vue de l'exploitation d'un fonds de commerce de transport routier de marchandises et de voyageurs régies par la loi 78-763 du 19 juillet 1978 portant statut des sociétés coopératives ouvrières de production.



ORGANISMES DE L'ECONOMIE SOCIALE



Délégation à l'Economie Sociale

(dépendant jusqu'en 1986 du Secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre chargé de l'Economie Sociale)

Administration de mission

regroupant un délégué et 10 conseillers techniques

Sa mission est de promouvoir et moderniser les entreprises de l'Economie Sociale.

Trait d'union entre les entreprises de l'Economie Sociale (coopératives, mutuelles et associations) et les Ministères.

UNICOOPTRANS

Association régie par la loi du 1er Juillet 1901

Organe de représentation

La dénomination extensive de l'association est "Fédération des Coopératives et Groupements du Transport".

Ses statuts laissent la porte ouverte ou entreprises du secteur de transports routiers de marchandises, de voyageurs ou de location de véhicules exerçant leur activité sous la forme de :

- coopératives de transport ou d'entreprises..
- Union de coopératives
- GIE
- Association

Son objet est principalement de:

-représenter ses membres auprès des pouvoirs publics, des administrations, et organismes financiers..

-favoriser le développement de ses membres par la formation professionnelle, l'informatisation, le suivi de la gestion...

Ses ressources proviennent :

- des cotisations des adhérents
- de subventions publics
- des sommes perçues en contre partie de prestations fournies

U.C.T.

Union de sociétés coopératives d'entreprises de transports

Centrale d'achats

Coopérative de coopératives constituée sous forme de SA

Sa mission est de fournir à ses associés en totalité ou en partie, les fournitures, les services, les équipements ou le matériel nécessaires à l'exercice de leur activité.

Crédit Coopératif

Organisme de financement

Le crédit coopératif est le principal organisme de financement des coopératives de transport.

La distribution des crédits qu'il accorde, s'organise principalement autour de trois organismes :

-la CCCC (Caisse Centrale du Crédit Coopératif) : qui constitue statutairement la centrale financière des organismes relevant de l'économie sociale, et qui assure la distribution de crédits à long et moyen terme.

-Intercoop : qui est un établissement de crédit bail.

-la BFCC (Banque Française de Crédit Coopératif) : dont le capital est détenu par la CCCC, des sociétés coopératives et des sociétés mutualistes, qui est une banque de dépôts et de crédits court et moyen terme.

IDES

Institut de Développement de l'Economie Sociale

Organe de financement

créé en Mars 1983 pour financer les entreprises du secteur coopératif et mutualiste, essentiellement sous forme de titres participatifs (quasi fonds propres).

Son capital est de 82 millions de francs

Ses principaux actionnaires sont:

L'Etat :	28 %
Les Assurances mutuelles :	27 %
Les Banques Mutuelles :	27 %
La Caisse des Dépôts :	6 %

L'IDES a eu peu l'occasion d'intervenir à ce jour dans le secteur du transport marchandise.