

## ENTREPRISES ROUTIERES DE TRANSPORT : DES RESULTATS ENTRE 1985 ET 1987 RECOUVRANT DE FORTES DISPARITES

Danielle LEMARQUIS

### Données générales

Entre 1985 et 1987 période étudiée dans cet article, les résultats issus de l'enquête annuelle d'entreprise montrent que les entreprises de transport routier de marchandises ont connu une croissance spectaculaire : progression de 9,8% du chiffre d'affaires en moyenne annuelle et de 15,2% pour l'excédent brut d'exploitation.

Quelques données générales sur la période

années	trafic compte d'autrui milliard de t.km	évolution (%)	prix* des transports (%)	prix du gazole (%)	comptes des entreprises t.r.m**		
					c.a.h.t évolution en valeur	v.a.b.c.f en %	e.b.e***
1986	57,7	5,9	2,9	-20,7	9,6	14,4	29,8
1987	63,6	10,2	-4,4	-3,2	10,0	9,5	7,8

\*Prix moyen à la t.km en transport routier de marchandises (z+z.c) \*\*Secteurs d'activité : transport routier zone longue et courte, location, auxiliaires dans la collecte de fret  
\*\*\*entreprises de plus de 5 salariés

Source : rapport sur les comptes des transports, enquête annuelle d'entreprise

### Interrogations

Les entreprises ont-elles toutes contribué et profité au même degré de cette situation ? Les évolutions individuelles de la production et de l'excédent brut d'exploitation ont-elles été homogènes ou dispersées ? Quelle est l'influence de la baisse des prix des carburants et de l'augmentation du volume de sous-traitance ? Enfin les politiques d'investissement et de personnel ont-elles eu des conséquences semblables sur le profil de la rentabilité ?

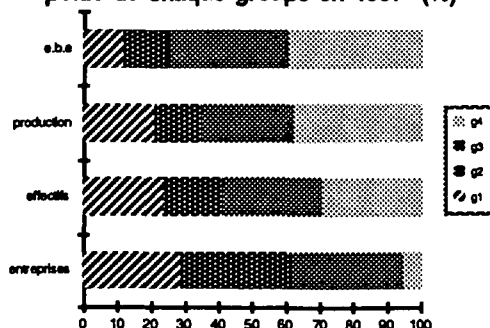
### 4 groupes d'entre- prises aux perfor- mances différentes

Afin de répondre à ces questions, quatre groupes ont été constitués en classant les entreprises par ordre croissant de leur contribution individuelle à la croissance globale (32,9%) de l'excédent brut d'exploitation (e.b.e)(\*).

composition des 4 groupes d'entreprises en 1987

groupes	contribution à la croissance de l'e.b.e (%)	entreprises part %	effectifs moyenne par entreprise million de f.f	production moyenne par entreprise million de f.f	e.b.e
1	-9,2	29,2	74,1	37,9	1,8
2	3,7	32,5	51,0	21,8	1,9
3	18,8	33,2	80,8	42,8	4,7
4	19,6	5,1	531,6	383,5	34,4
ensemble	32,9	100,0	92,0	51,8	4,4

poids de chaque groupe en 1987 (%)



- Le groupe 1 rassemble les entreprises dont l'e.b.e 1987 a été inférieur à celui de 1985. De taille moyenne, elles représentent 29 % des entreprises et 1/4 des salariés.

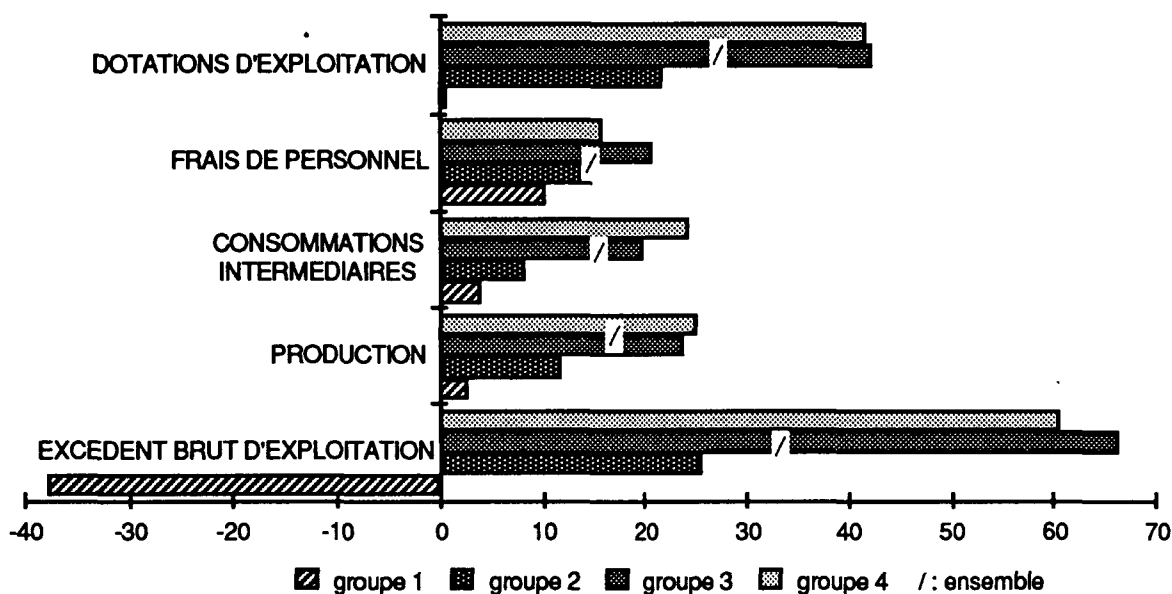
- Le groupe 4 regroupe de très grandes entreprises (5%) : du fait de leur poids (38% de la production, 39% de l'e.b.e) et de leur performance elles tirent à la hausse l'évolution globale de l'e.b.e.

- Les groupes 2 et 3 sont d'importance numérique égale : 1/3 de l'ensemble des entreprises. Le groupe 2, constitué de plus petites entreprises, est de faible poids en terme d'e.b.e et de production. Le groupe 3 représente 28% de la production, soit 10 points de moins que le groupe 4, mais seulement 4 points en moins pour l'e.b.e.

## ENTREPRISES

La croissance de la production des 4 groupes réunis (17,3%) est une moyenne d'évolutions très dispersées : 22 points séparent les évolutions des 2 groupes extrêmes. Une très faible progression de la production et des dotations d'exploitation, alors que les consommations intermédiaires et les frais de personnel augmentent, vont conduire le groupe 1 à un e.b.e 1987 inférieur à celui de 1985. A l'autre extrémité, le groupe 4, talonné de près par le groupe 3, semble s'en différencier essentiellement au travers du comportement des consommations intermédiaires et des frais de personnel. Le groupe 2 se situe comme groupe moyen.

### Evolutions 1987/1985 des différentes composantes de l'E.B.E



### **Prix des carburants en baisse : gains élevés pour les gros consommateurs de gazole**

Gros consommateurs de gazole, les groupes 2 et 3 voient, du fait de la baisse des prix du carburant, leur part de consommation intermédiaire dans la production baisser significativement. D'ailleurs plus de 65% du chiffre d'affaires de ces deux groupes est réalisé en transport routier "pur" (zone longue, courte, location, déménagement) alors que 60% de l'activité du groupe 4 s'effectue en auxiliaires (groupeurs, affréteurs, commissionnaires en douane, messageries, transitaires). Les différentes valeurs du taux de valeur ajoutée (1), corroborent des métiers différents. Les "petits" transporteurs (groupe 2), qui assurent eux-même un grand nombre de phases de services ont des coûts de fonctionnement propres à l'entreprise supérieurs à ceux des très grands opérateurs assurant la collecte de fret (groupe 4).

### **La croissance favorise la sous - traitance**

Pour tous les groupes, la croissance de la sous-traitance tire à la hausse la production et particulièrement pour le groupe 4 qui se caractérise par la part prépondérante de celle-ci (près de la moitié de la production). La différence d'évolution entre la valeur ajoutée et la production (2) montre que les gains à ce niveau sont plus importants pour les entreprises des groupes 2 et 3. Les mouvements des prix sont un des éléments explicatifs. La chute des prix des carburants de 1986 (qui se poursuit plus faiblement en 1987) devance d'un an la première baisse observée des prix des transports. Ce décalage temporel favorise, sur la période 1985-1987, le "transport pur".

(1) Taux de valeur ajoutée : ensemble : 34,7% groupe 1 : 33,8% groupe 2 : 41,3% groupe 3 : 38,5% groupe 4 : 30,0%

(2) Evolution de la valeur ajoutée (en %) - Evolution de la production (en %) : ensemble : 2,1 groupe 1 : -3,2 groupe 2 : 5,1 groupe 3 : 7,2 groupe 4 : 1,8

# ENTREPRISES

## Structure et évolution des principaux postes du compte d'exploitation dans la production

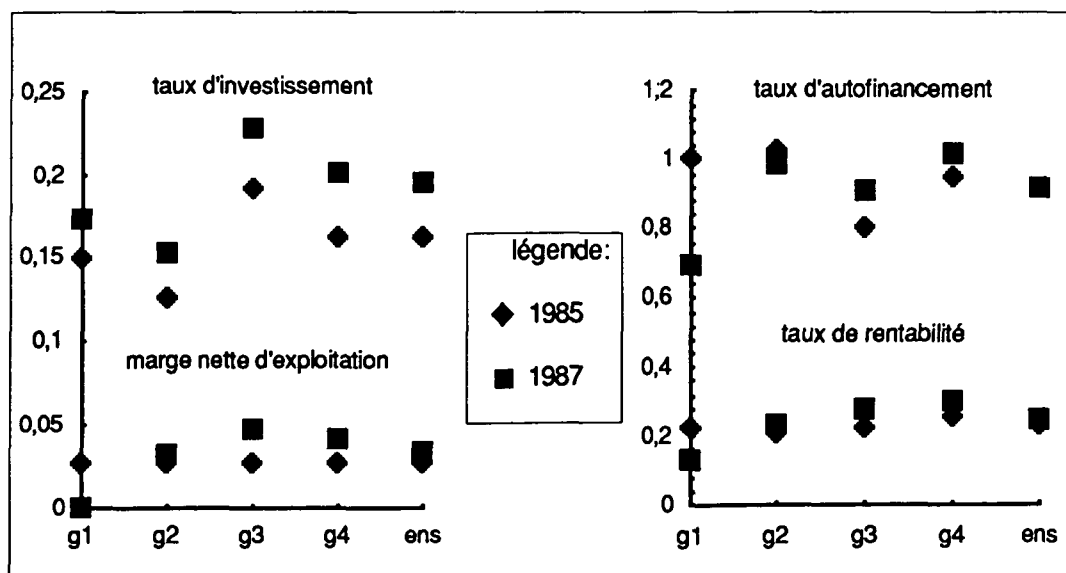
	ensemble		groupe 1		groupe 2		groupe 3		groupe 4	
	% en 1987	87/85	% en 1987	87/85	% en 1987	87/85	% en 1987	87/85	% en 1987	87/85
production	100%	17,3 %	100%	2,7 %	100%	11,8 %	100%	23,9 %	100%	25,0 %
c.i dont	62,9 %	16,2 %	63,9 %	4,0 %	56,0 %	8,1 %	59,1 %	19,8 %	68,0 %	24,4 %
carburant	5,8 %	-14,3 %	6,3 %	-22,6 %	8,7 %	-17,4 %	7,9 %	-10,5 %	2,8 %	-11,7 %
sous traitance	35,9 %	22,4 %	32,7 %	4,2 %	23,4 %	15,9 %	28,0 %	26,3 %	48,3 %	30,0 %
repar.assurance	4,6 %	14,3 %	5,3 %	11,1 %	5,5 %	9,1 %	5,4 %	21,1 %	3,7 %	18,5 %
location credit.bail	4,2 %	22,2 %	5,3 %	17,6 %	5,0 %	22,2 %	4,2 %	28,6 %	3,3 %	14,7 %
autres	12,4 %	17,4 %	14,2 %	13,1 %	7,7 %	12,1 %	13,6 %	28,5 %	10,0 %	18,9 %
autres	2,3 %	17,6 %	2,4 %	17,1 %	1,6 %	17,6 %	2,3 %	18,6 %	2,0 %	24,1 %
solde1 : v.a.b.c.f	34,7 %	19,4 %	33,8 %	-0,5 %	41,3 %	16,9 %	38,6 %	31,1 %	30,0 %	26,2 %
frais de personnel	26,1 %	15,6 %	29,0 %	10,1 %	32,6 %	14,8 %	27,3 %	20,7 %	21,0 %	15,7 %
autres	2,4 %	17,6 %	2,4 %	17,1 %	2,8 %	17,6 %	2,6 %	24,4 %	2,0 %	24,1 %
solde2 : e.b.e	8,6 %	32,9 %	4,7 %	-37,8 %	8,7 %	25,5 %	11,0 %	64,0 %	9,0 %	60,5 %
dotations d'exploitation	5,2 %	28,8 %	4,7 %	0,6 %	5,5 %	21,9 %	6,3 %	42,3 %	4,8 %	41,7 %
autres	1,4 %	-11,8 %	-0,8 %	-156,7 %	1,4 %	-22,9 %	2,1 %	38,2 %	2,0 %	56,5 %
solde3 : resultat net	1,9 %	126,1 %	0,8 %	-33,3 %	1,8 %	138,9 %	2,6 %	246,9 %	2,2 %	135,3 %

**Légende**    % en 1987 : part dans la production en 1987  
                   87/85        : évolution 1987 / 1985

### Groupe 1 : entreprises en difficulté

Les économies réalisées sur les carburants (dus à la chute des prix mais aussi à des volumes d'achats moindres, du fait de la baisse du nombre de véhicules) ne suffisent pas à comprimer les consommations intermédiaires du groupe 1. La valeur ajoutée 1987 est plus faible qu'en 1985. La progression importante des frais de personnel malgré la stagnation des effectifs (résultant de 2 mouvements opposés : hausse des effectifs sédentaires et baisse du nombre de conducteurs), conduit à une augmentation relative des coûts salariaux et à une baisse de la productivité apparente du travail. L'effort d'investissement (mesuré par le taux d'investissement) est accompagné de cessions importantes (1/3 des acquisitions) laissant présager des difficultés de trésorerie. L'autofinancement s'est dégradé sur la période, de même que la rentabilité des immobilisations corporelles et la marge nette d'exploitation.

### Ratios : niveau et progression différents selon les groupes



taux d'investissement : investissement / v.a.b.c.f  
 marge nette d'exploitation : e.b.e - dotations d'exploitation / chiffre d'affaires  
 taux d'autofinancement : capacité d'autofinancement / investissement  
 taux de rentabilité : e.b.e / immobilisations brutes corporelles  
 v.a.b.c.f : valeur ajoutée au coût des facteurs

**Groupe 2 :  
croissance  
à faible vitesse**

Compte tenu de la valeur ajoutée dégagée, la politique d'investissement du groupe 2 (le faible taux d'investissement tient à la structure de son compte d'exploitation), conduit à une relative stabilité de sa marge d'exploitation et de la rentabilité de ses immobilisations. Le partage frais de personnel / vabcf en faveur des profits évolue modérément au contraire des groupes 3 et 4.

**effectifs salarié et frais de personnel  
Investissement et parc de véhicules**

		ens.	g1	g2	g3	g4
effectif salarié	nombre moyen*	92,0	74,1	51,0	80,8	531,6
	1987/1985**	7,2	1,1	5,6	10,1	10,6
frais de personnel	moyen***	0,147	0,149	0,140	0,145	0,152
	1987/1985**	8,1	8,8	8,5	9,9	4,8
frais de personnel / v.a.b.c.f	ratio	0,753	0,863	0,792	0,712	0,701
	1987/1985**	-3,2	10,6	-1,7	-7,9	-8,4
productivité apparente du travail	ratio****	0,195	0,173	0,177	0,204	0,216
	1987/1985**	11,4	-1,1	11,3	19,3	13,7
investissement	montant moyen*	3,5	2,2	1,4	3,8	23,2
	1987/1985**	44,3	14,5	42,3	55,4	55,6
cessions	% / inv.	20,0	31,8	14,3	21,1	13,8
	1987/1985**	115,6	133,3	100,0	100,0	100,0
parc de véhicules	moyen*	104,7	78,5	56,6	103,6	573,2
	1987/1985**	9,0	-1,2	13,1	15,7	8,0

\*par entreprise  
\*\*évolutions en %

\*\*\*salaires+charges sociales /effectifs salariés  
\*\*\*\*valeur ajoutée / effectifs salariés

**Groupe 3 et 4 :  
entreprises  
"top-niveau"  
montantes pour les  
premières,  
plus installées  
pour les secondes**

Les groupes 3 et 4 sont au "top-niveau" des performances perçues sur cette période. Il apparaît ici une différence importante (déjà entrevue) entre les deux groupes concernant les frais de personnel. Avec des salaires moyens supérieurs mais avec une évolution des effectifs sensiblement égale (y compris en structure conducteurs/sédentaires) à celle du groupe 3, les employeurs du groupe 4 ont su ralentir la progression des frais de personnel. Ceci a pour effet d'atténuer l'avantage "prix du carburant" acquis par le groupe 3. Cette compression peut avoir plusieurs causes : augmentation plus modérée des salaires, mais aussi heures supplémentaires moins nombreuses, ou développement d'organisation différente du travail. Les renseignements fournis par l'enquête annuelle d'entreprise ne permettent pas de réponse plus précise sur ce point. Enfin, si l'on juge les deux groupes du point de vue de la croissance, le groupe 3 serait le plus dynamique, ayant le plus profité des différents éléments conjoncturels favorables tandis que le groupe 4 de par sa position de force sur le marché en début de période fait de bonnes performances mais se laisse rattraper par le groupe 3.

Cette étude a été effectuée à partir d'un échantillon de 1582 entreprises issus des fichiers de l'enquête annuelle d'entreprise de 1985, 1986, et 1987. Ces entreprises, présentes les 3 années (échantillon constant), ont plus de 20 salariés et appartiennent aux secteurs d'activité suivant : transports routiers en zone longue et courte, location de véhicules industriels, auxiliaires de transport dans la collecte de fret. Elles représentent 5% des entreprises mais plus de la moitié des effectifs et 55% du chiffre d'affaires du secteur concerné.

L'excédent brut d'exploitation (e.b.e) choisi comme indicateur, mesure la performance économique, indépendamment des décisions financières et constitue une ressource fondamentale pour l'entreprise. La structuration du champ des entreprises en 4 groupes s'est effectuée à partir de leur contribution à la croissance de l'e.b.e entre 1985 et 1987 :

Contribution à la croissance de l'e.b.e pour l'entreprise  $i = \frac{e.b.e\ i\ 1987 - e.b.e\ i\ 1985}{e.b.e\ 1985}$   
ou  $e.b.e\ 85$  est l'e.b.e total calculé sur l'ensemble des entreprises en 1985  
et  $e.b.e\ i$  est l'e.b.e calculé pour l'entreprise  $i$ .

Ainsi la somme des contributions individuelles de toutes les entreprises est égale à la croissance de l'e.b.e sur les 2 ans. Cet indicateur de classement par rapport à une évolution classique a le mérite simple d'éliminer les problèmes liés à des e.b.e négatifs. Par contre il a l'inconvénient de laisser subsister un effet taille.

Les évolutions et les montants sont exprimés en francs courants.