

**DEMOGRAPHIE
DES TRANSPORTEURS ROUTIERS
EN 1987 - 1988**

Opération Jeunes - Etudes

Sous la direction de Maurice GIRAULT

Stage de Valérie CARREAU

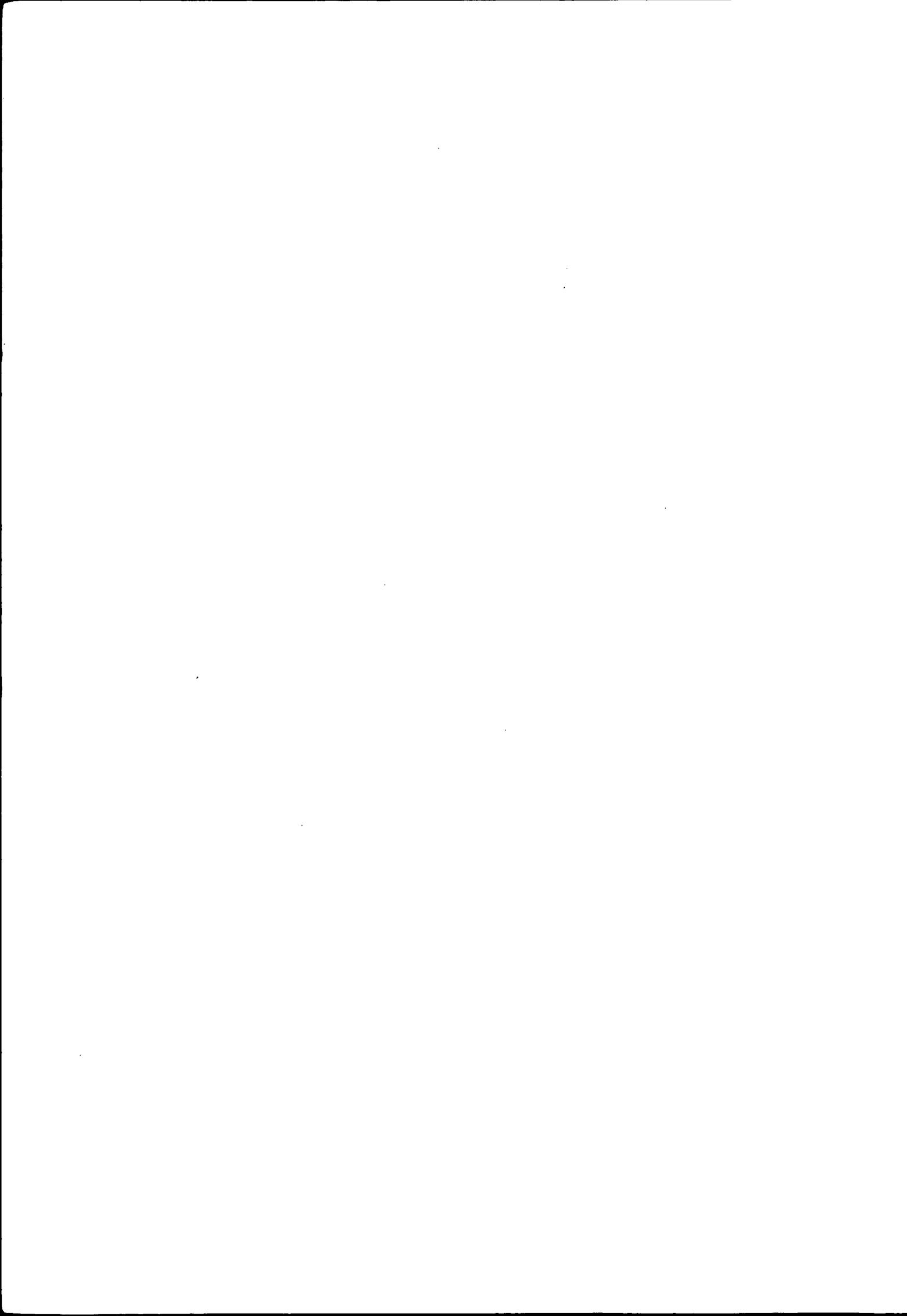
*Participation de Danielle LEMARQUIS
et Patrick LE FLOCH-MEUNIER*

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55. rue Brillat Savarin 75 013 PARIS
Tél. 45 89 89 27

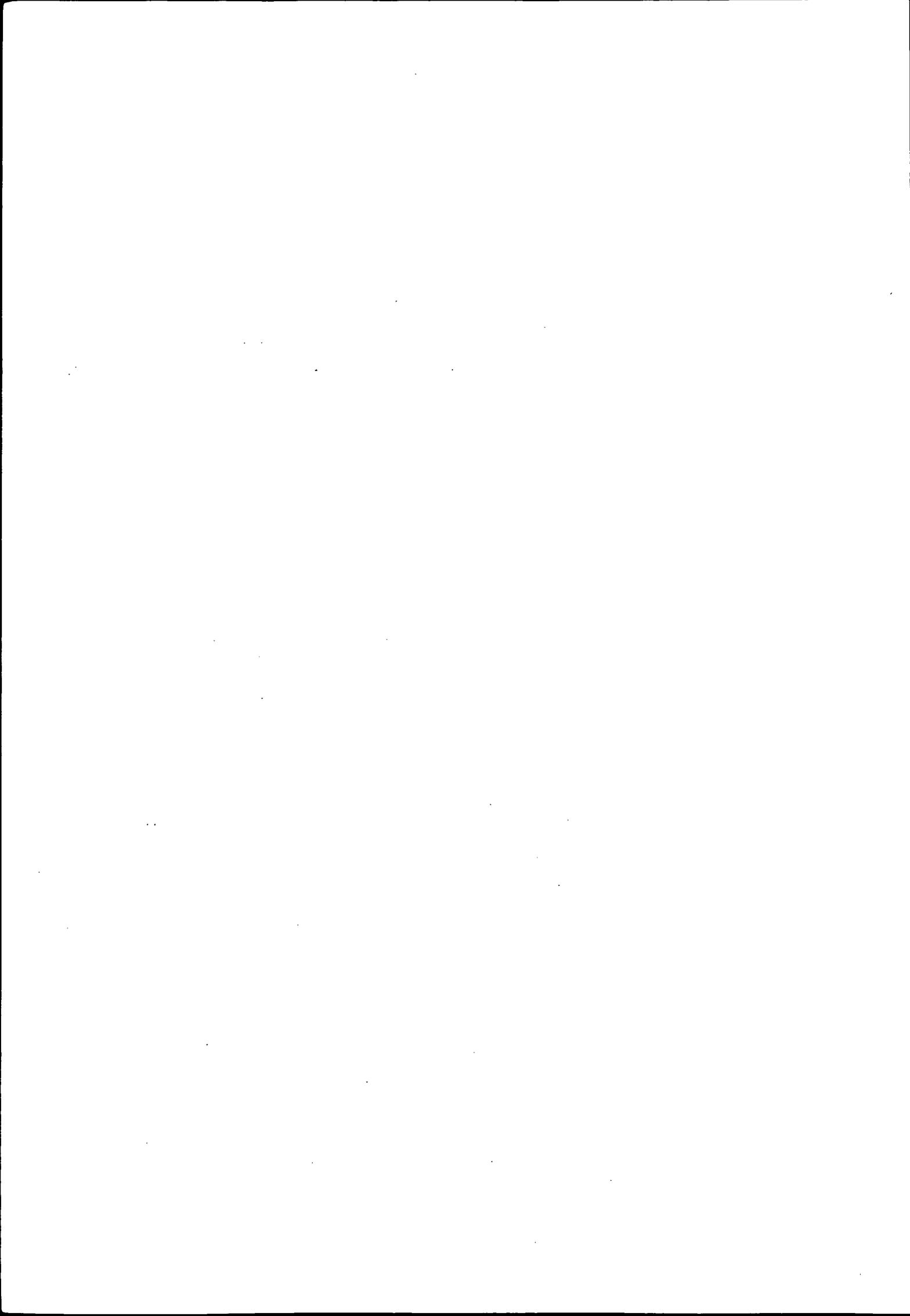
Télécopie 45 88 48 01

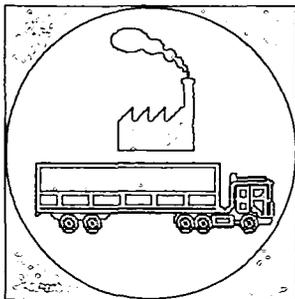
OCTOBRE 1990



SOMMAIRE

	Pages
NOTE DE SYNTHÈSE PRÉSENTATION	1
CHAPITRE I : L'ENQUÊTE ANNUELLE D'ENTREPRISE ET LA DEMOGRAPHIE DU SECTEUR	2
11/ Présentation de l'Enquête Annuelle d'Entreprise	2
111/ Historique	2
112/ La place de l'EAE dans le dispositif statistique français	3
113/ Description des questionnaires et des variables	4
12/ L'EAE transport	4
121/ Evolution de l'enquête	4
122/ La réalisation de l'enquête	5
123/ Compte rendu de réalisation pour 1988	7
124/ Les populations enquêtées	7
1241/ Le champ de l'EAE transport	7
1242/ Démographie du secteur	8
1243/ Difficultés de dénombrement	9
CHAPITRE 2 : LE CHAMP DE L'ÉTUDE ET LES PROBLÈMES DE DEMOGRAPHIE	11
21/ Problématique et constitution du champ d'étude	11
211/ Problématique	11
212/ Le champ de l'étude	11
22/ L'échantillon constant	12
23/ Les populations hors échantillon	13
231/ Brève présentation des différentes populations	13
232/ 31 entreprises nouvelles (taux de création : 1,5%)	14
233/ Les entreprises qui disparaissent du champ de l'étude en 1988 et celles qui apparaissent	15
2331/ Les 310 entreprises présentes en 1987 et non en 1988	15
2332/ Les 480 entreprises présentes en 1988 et absentes en 1987	16
234/ Remarques sur la constitution de l'échantillon constant	18
CHAPITRE 3 : L'ANALYSE COMPTABLE	19
31/ Analyse de l'échantillon constant	19
311/ Contribution de l'échantillon constant à la croissance des effectifs, du chiffre d'affaires, de la valeur ajoutée et de l'excédent brut d'exploitation	19
312/ Analyse du compte de résultat	21
3121/ Analyse tous secteurs confondus	21
3122/ Analyse par secteur	23
313/ Classement des entreprises selon la croissance 88/87 de leur excédent brut d'exploitation	26
32/ Calcul des ratios pour les populations à la marge	27
33/ Analyse du compte de résultat pour l'exercice comptable 1987 des 55 entreprises qui ont cessé leur activité en 1988	28
ANNEXES BIBLIOGRAPHIE	30





**Dénombrer pour
informer**

CREATIONS ET DISPARITIONS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Danielle LEMARQUIS et Valérie CARREAU

Le suivi démographique des entreprises est à la fois d'une grande complexité et d'une grande importance. L'analyse du dynamisme et des mutations d'un secteur d'activité économique doit prendre en compte les mouvements des unités productives : créations, cessations, changements d'activité principale, restructurations avec absorptions ou créations de filiales, mises en sommeil des entreprises... Pour faire face à ce besoin d'information, le système statistique d'entreprise a besoin d'un système de repérage et de classification. Tout mouvement affectant l'état civil d'une entreprise doit être déclaré dans les chambres de commerce et d'industrie ou à la chambre des métiers. Ces mouvements sont centralisés dans le répertoire SIRENE lequel alimente les fichiers de lancement de l'Enquête Annuelle d'Entreprise (EAE). Si la quasi-exhaustivité des créations sont bien enregistrées (les chefs d'entreprise ont absolument besoin d'un numéro siren), par contre de nombreuses cessations d'activité ne sont pas déclarées.

**Forte croissance
du nombre d'entre-
prises* en 1988**

La population des 34400 transporteurs routiers* faisant partie du champ de l'EAE progresse de 14% en 1988. Cette croissance provient pour l'essentiel des petites entreprises, le plus souvent des artisans sans salarié. Il est néanmoins intéressant d'isoler les créations et les disparitions parmi les entreprises de plus de 20 salariés du fait de l'importance de leur poids économique. Le nombre d'entreprises de cette taille sur le champ* étudié ici, augmente entre 1987 et 1988 de 190 unités. Cette croissance est due surtout aux entreprises dont les effectifs ont franchi le seuil des 20 salariés en 1988.

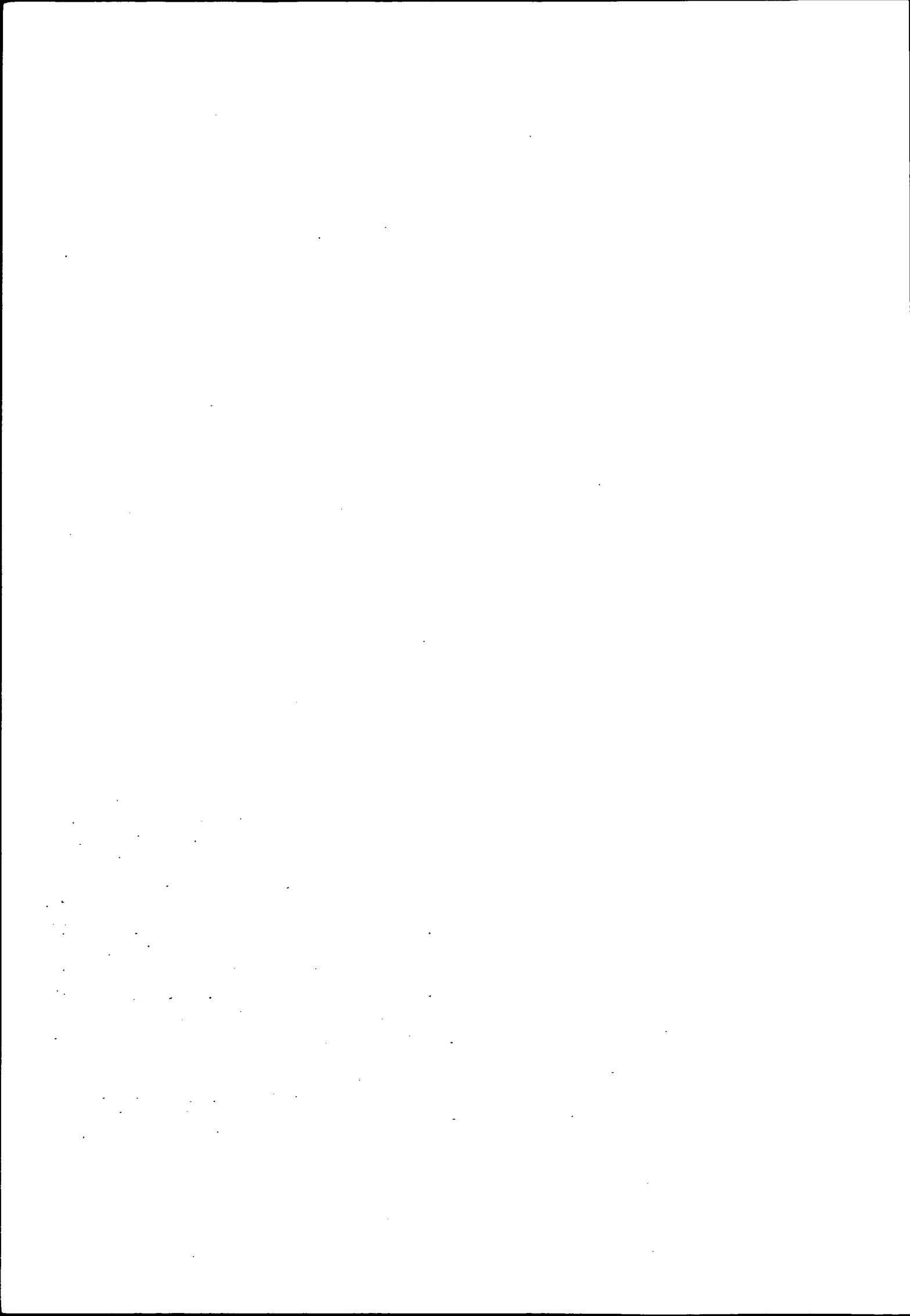
**Moins de créations,
davantage de dispa-
ritions, chez les
entreprises de plus
de 20 salariés***

En effet si l'on considère le solde des créations et des disparitions celui-ci est négatif (-67)**. Seulement 31 entreprises auraient été créées contre 55 qui cesseraient leur activité.

Mouvements des entreprises routières de marchandises* de plus de 20 salariés		nombre d'entreprises
	ensemble	2428
	disparitions	98
	dont	
	_cessations pures	55
	_absorption	9
	_hors champ transport	19
	_en sommeil	6
	_autres cas	9
	créations	31
	dont	
	_créations pures	13
	_prises en location gérance	11
	_autres cas	7

source : EAE transport

Notons que les résultats obtenus sur l'ensemble du secteur des transports, soit plus 80 000 entreprises environ en 1988 sont très différents : le nombre de créations (9300) est plus de 7 fois supérieur au nombre des défaillances (1253)***. Ce phénomène s'explique essentiellement par la taille des deux populations. Environ 70 % des entreprises de transport ont moins de cinq salariés ou relèvent de la profession de taxi or, cette catégorie d'entreprise connaît la plus forte fréquence de création et de disparition du secteur.



**Entreprises en cessation d'activité :
taux de marge 3 fois plus faible**

Le taux de marge des 55 entreprises ayant cessé leur activité en 1988 est trois fois plus faible que pour celles qui demeurent en activité, ce résultat étant particulièrement marqué pour les transports en zone courte et pour les entreprises de location. Il provient essentiellement de la part beaucoup plus grande de leur frais de personnel.

Comparaison du taux de valeur ajoutée et du taux de marge entre :
- les populations à la marge (créations et cessations d'activité)
- l'ensemble des entreprises de plus de 20 salariés

	19 87		19 88	
	ensemble	cessations d'activité	ensemble	créations
taux de valeur ajoutée*	36,5%	35,6%	36,0%	42,0%
taux de marge**	22,6%	7,1%	22,3%	17,3%
part des frais de personnel dans la valeur ajoutée	70,8%	85,7%	71,4%	

*valeur ajoutée / production

source : EAE transport

**excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée

De nouvelles entreprises peu créatrices d'emploi

Parmi les 31 créations, moins de la moitié sont des créations pures. De plus, 1/4 sont des filiales d'entreprises** ayant préféré créer une autre société plutôt que de s'agrandir. Avec un effectif moyen de 40 salariés par entreprise, ce groupe de sociétés concourt relativement peu à l'accroissement des effectifs constaté sur cette période. Leur taux de valeur ajoutée apparemment fort par rapport à la moyenne, correspond en fait à celui des entreprises de la même classe d'effectif. Par contre leur faible taux de marge s'expliquerait par la jeunesse d'unités qui n'auraient pas tourné au maximum de leur capacité, ou par la pratique de prix de vente inférieur afin de gagner des parts, sur un marché où le volume d'activité croît et les prix diminuent.

Créations d'unités de moins de 20 salariés : des «fondateurs» en mal d'un emploi stable ****

Une enquête effectuée dans la région Nord-Pas de Calais auprès d'entreprises créées en 1989 apporte un éclairage plus qualitatif sur ces «créateurs». Elle recense 87 créations à partir du registre des transporteurs, fichier géré par la Direction Régionale de l'Équipement. Ces entreprises sont de petite taille puisque 64% d'entre elles ont 0 ou 1 salarié et la plus grande est la seule à avoir entre 10 et 20 salariés. Les 2/3 de ces chefs d'entreprises déclarent avoir exercé auparavant une profession en rapport avec les transports (près de la moitié ont été chauffeurs). Les motivations sont diverses. Il ressort que ces créations sont principalement une réponse pour les «fondateurs» à une précarité de leur situation d'emploi. Ainsi pour plus d'un quart, il s'agit de créations liées directement à la recherche d'un emploi (la grande majorité de cette catégorie sont d'anciens conducteurs). Pour une moitié environ, c'est l'image d'indépendance du métier de transporteur à son compte, ou le désir de changer d'activité professionnelle qui est la raison évoquée. Les autres cas correspondent à des reprises de fermeture, des créations de filiales ou de situations léguées par l'ex-employeur (sous-traitance de l'activité transport). □

(*) Il s'agit des transporteurs routiers de marchandises en zone longue et zone courte, des auxiliaires de transport dans la collecte de fret terrestre, et des loueurs de véhicules industriels.

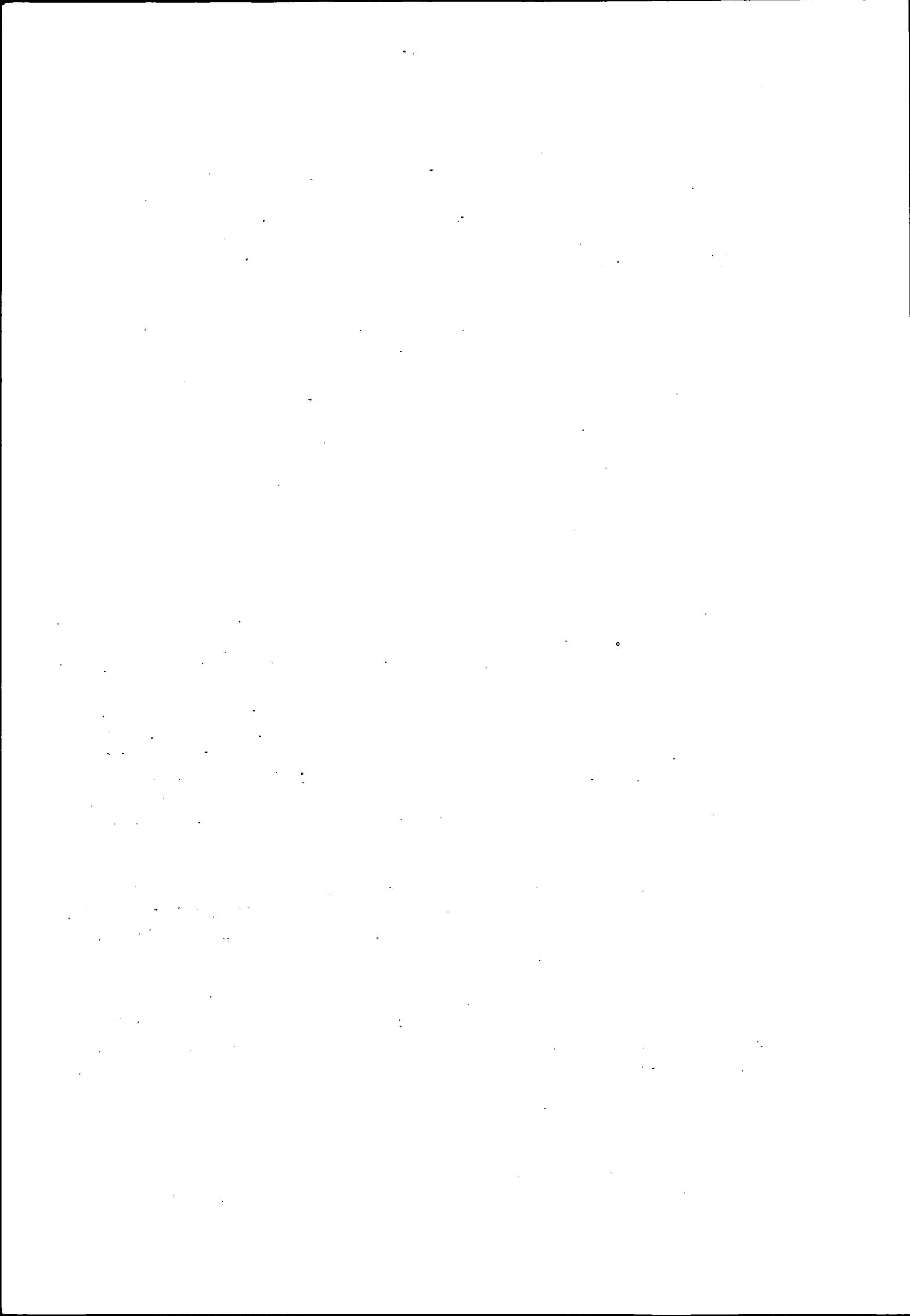
(**) Ces résultats sont issus de l'étude de Valérie Carreau : Démographie des transporteurs routiers en 1987-1988 (en vente à l'OEEST:100F).

(***) Sources -pour le nombre d'entreprises 1988 : estimation à partir des données 1987 (INSEE-SUSE) et des évolutions 1988 / 1987

-pour les créations : répertoire SIREN

-pour les défaillances : répertoire BODAC.

(****) Créations d'entreprises de transport dans la région Nord - Pas de Calais (publication INRETS).



PRESENTATION

La connaissance et le suivi économique des entreprises repose sur l'existence d'un système statistique fiable. L'"Enquête Annuelle d'Entreprise" (EAE) en constitue la pièce maîtresse. La gestion de cette enquête est très complexe, tant au niveau de sa coordination générale sur l'ensemble du champ des entreprises françaises, qu'au niveau de chacun des services enquêteurs. Chaque secteur a ses propres caractéristiques, en particulier quant au nombre et à la taille des entreprises, et des spécificités liées à son activité.

L'EAE transport gérée par l'OEST interroge à partir d'un plan de sondage, environ 12000 entreprises pour une population estimée à 30400 en 1988. Son questionnaire comporte des questions spécifiques aux transports comme par exemple les caractéristiques du parc routier ou le montant de dépense en carburant.

L'une des difficultés majeures dans le domaine très hétérogène des transports, notamment chez les entreprises de Transports Routier de Marchandises (TRM) (*), est le suivi démographique. En se limitant au champ des entreprises de plus de 20 salariés (enquête exhaustive), l'EAE peut fournir un élément important d'aide au suivi démographique. L'idée générale est la suivante : on constitue un noyau d'entreprises présentes deux années successives 1987-1988 appelé champ constant. Des populations dites à la marge regroupent les entreprises rejetées de l'appariement nécessaire à la construction de l'échantillon constant. Un premier groupe est constitué des entreprises présentes en 1987 et absentes en 1988, le deuxième comprend celles présentes en 1988 et absentes en 1987. Les raisons de ces rejets sont multiples : "vraies créations", "vraies disparitions", apparitions ou disparitions dues à des contraintes de gestion de l'enquête, ou de choix opérés lors de la constitution des fichiers d'étude successifs. On peut alors mesurer des taux de disparition ou de création sur les champs considérés. Enfin l'étude de la croissance des transports routiers sur la période 1987-1988 peut se faire à partir de l'échantillon constant ou des fichiers des résultats d'ensemble d'une année sur l'autre (fichiers d'étude annuel). Par la première méthode on mesure des évolutions sur un secteur sans effet d'entrée et de sortie : c'est la croissance interne. La deuxième évalue le dynamisme général du secteur, y compris la croissance externe.

Les comparaisons des principales évolutions (effectifs salariés, chiffre d'affaires, valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation) montrent que les populations à la marge contribuent assez fortement à l'évolution du champ complet, indiquant un comportement différent des populations d'entreprises étudiées.

Le premier chapitre présente les principales caractéristiques de l'EAE en se penchant plus particulièrement sur le secteur des transports. Le suivant expose la problématique et les résultats obtenus sur la démographie des entreprises de TRM (*) en 1988. Pour conclure, les principales évolutions comptables 1987-1988 sont données dans le troisième et dernier chapitre.

(*) Le champ étudié concerne les transports routiers de marchandise en zone longue et zone courte, les auxiliaires de transport dans la collecte de fret terrestre, la location de véhicules industriels.

CHAPITRE I : L'ENQUETE ANNUELLE D'ENTREPRISE ET LA DEMOGRAPHIE DU SECTEUR

11/ Présentation de l'Enquête Annuelle d'Entreprise

111/ Historique

Au début des années 60, il est apparu que le système statistique des "enquêtes de branches" présentait de sérieuses lacunes car ces enquêtes ne portaient pas sur les entreprises dans leur ensemble, mais sur des fractions d'entreprises. C'est ainsi qu'une entreprise qui fabriquait du sucre et du papier répondait à une enquête pour sa production de sucre et à une autre pour sa production de papier. Ce découpage des entreprises qui pouvaient répondre à plusieurs enquêtes selon les activités qu'elles exerçaient a conduit à de graves sous-estimations.

Le recensement de 1962 a permis d'adopter une approche en terme d'entreprises et de secteur. L'ensemble de l'entreprise - y compris ses activités secondaires - est alors classé selon son activité principale. Les difficultés d'exploitation du recensement ont cependant conduit à envisager un système plus léger d'enquêtes : les "Enquêtes Annuelles d'Entreprise" (EAE).

Dès l'origine, il apparaît que pour chaque secteur, l'enquête sera conduite par les services statistiques des ministères techniques concernés (*). Très rapidement, un besoin de coordination s'est fait ressentir. Il fallait en particulier harmoniser certaines parties des questionnaires. L'animation de cette coordination est revenue à l'INSEE. Le comité "Système Statistique d'Entreprise" (SSE), qui regroupe des services statistiques de l'INSEE et des ministères, a été créé à cet effet en mai 1974. Il s'agit d'un organe de concertation sur les questionnaires, les problèmes de champ, les méthodes statistiques ou de gestion et l'harmonisation des publications.

L'objectif initial des EAE était de couvrir, à terme, l'ensemble du système productif à l'exclusion de l'agriculture, des banques et des organismes financiers. Il est presque atteint aujourd'hui. Ce n'est néanmoins qu'en 1971 que l'ensemble de l'industrie a été couverte par l'enquête. D'autre part, certaines activités restent encore aujourd'hui très incomplètement perçues, notamment dans les transports où taxis, transports par conduite et activités annexes des transports (entrepôts, ports, aéroports, ...) sont mal cernés. Par ailleurs, ne sont pas enquêtées dans les services marchands quelques groupes d'activités où les organismes à but non lucratif sont trop nombreux.

(*) : Ministère de l'Agriculture, Ministère de l'Industrie, des P & T et du Tourisme, Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, Ministère de l'Économie, des Finances et de la Privatisation.

112/ La place de l'EAE dans le dispositif statistique français

L'Enquête Annuelle d'Entreprise est la pièce maîtresse du système français de statistique d'entreprise. Elle constitue de fait une source privilégiée d'information pour les administrations, les organisations professionnelles, les organismes d'étude et les entreprises elles-mêmes. Elle est effectuée dans le cadre d'une directive de l'"Office Statistique de la Communauté Européenne" (OSCE) et est coordonnée par l'INSEE dans sa réalisation. Les outils de la statistique d'entreprise ne sont en effet pas indépendants les uns des autres. Des liaisons ont été mises en place entre l'EAE et d'autres sources :

- Le système OCEAN ("Outil de Coordination des Enquêtes Annuelles d'Entreprise"), qui a remplacé le fichier FILE, géré par l'INSEE opère l'articulation de SIRENE (voir encadré) et des EAE. Il permet une répartition des enquêtes entre les ministères. A l'inverse, les informations collectées par les EAE sont utiles à la gestion de SIRENE.

- Les informations que l'EAE apporte et les déclarations fiscales des "Bénéficiaires Industriels et Commerciaux" (BIC) fusionnent pour former la base de données SUSE ("Système Unifié de Statistiques d'Entreprises") qui permet d'élaborer les comptes nationaux.

- De même, les EAE (sauf l'EAE Transport) contribuent à la création de l'"Ensemble Normalisé sur les Entreprises Industrielles pour le Développement Economique" (ENEIDE).

Le "Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises et des Etablissements" (SIRENE) :

2 objectifs principaux :

- * mettre à la disposition des utilisateurs, administratifs ou statistiques, un répertoire des entreprises et des établissements sous une forme adaptée à leurs contraintes de gestion notamment informatiques

- * assurer un rôle de coordination inter-administration pour éviter que plusieurs services n'effectuent des travaux semblables et alléger les formalités les plus courantes auxquelles sont soumises les entreprises. Lors de tout événement affectant l'état civil d'une entreprise (création, modification, cessation), une seule déclaration est déposée au "Centre de Formalités d'Entreprise" (CFE) qui, ensuite, assure la diffusion de l'information auprès des administrations ou associés destinataires.

Sont répertoriés dans SIRENE :

- * les entreprises, identifiées par un numéro SIREN à 9 chiffres

- * les établissements, identifiés par un numéro SIRET, composé d'une part par le numéro SIREN de l'entreprise à laquelle est rattaché l'établissement et d'autre part d'un "Numéro Interne de Classement" (NIC).

Les résultats des enquêtes annuelles donnent lieu à des exploitations très diverses au niveau des enquêteurs, puis de l'INSEE. Mais pour l'exercice comptable d'une année n , les publications complètes et définitives ne sont disponibles en général qu'au premier semestre de l'année $n+2$ (en effet, les services enquêteurs collectent les informations durant l'année $n+1$ et ne réalisent des exploitations provisoires qu'à partir du deuxième semestre $n+1$).

Enfin, le système des comptes économiques régionaux est entièrement bâti autour de l'enquête annuelle dans la mesure où celle-ci comporte un niveau établissement (ce qui n'est cependant pas le cas de l'EAE Transport).

113/ Description des questionnaires et des variables

Les questionnaires sont adaptés à la taille des entreprises de façon à limiter la charge de réponse pour les petites et moyennes entreprises. Deux types de questionnaires sont ainsi distingués, le "Questionnaire Général" (QG) adressé aux plus grandes entreprises et le "Questionnaire Simplifié" (QS) pour les petites (moins de cinq salariés). Un "Questionnaire Général" comporte les éléments suivants :

- un ensemble de questions permettant d'identifier l'entreprise (raison sociale, adresse, numéro SIREN, forme juridique, durée d'exercice, ...)
- un compte de résultat normalisé avec des références au plan comptable général
- la répartition des investissements hors apport et par voie d'apport selon leur nature (terrains, bâtiments, construction, ...)
- la répartition des recettes par activités
- des éléments pour mesurer la force de travail mise en oeuvre dans l'entreprise : effectifs salariés, personnel mis à disposition, travailleurs saisonniers
- d'autres éléments spécifiques au secteur enquêté. Pour les entreprises de transport, il s'agit de questions concernant les achats de carburant et le parc routier.

Les variables observées ont été définies en tenant compte des facilités de réponse. Le statisticien se heurte rapidement à des problèmes d'observation quand l'entreprise ne peut pas ou ne veut pas communiquer les renseignements la concernant. En effet, la production de l'information représente un coût pour l'entreprise. Il est alors difficile d'obtenir d'autres informations que celles qu'elle élabore pour satisfaire à des obligations légales ou qu'elle établit pour elle même. De plus, beaucoup d'informations sont couvertes par le secret des affaires. Les données recueillies par l'EAE sont ainsi de nature comptable (compte de résultat) ou sont définies par référence à d'autres déclarations : les rémunérations par exemple, doivent correspondre à la définition de la "Déclaration Annuelle des Données Sociales". Tel l'effectif salarié, elles sont également des données qu'entreprises ou établissements peuvent fournir aisément.

12/ L'EAE transport

121/ Evolution de l'enquête

La première enquête d'entreprise transport a été réalisée sur l'année d'exercice 1973. De 1973 à 1983, l'enquête n'a été que très peu modifiée. Quelques améliorations ont été introduites dans les questionnaires afin de mieux cerner les investissements.

L'enquête de 1984 a inauguré une nouvelle génération d'enquêtes. L'adoption du "Nouveau Plan Comptable Général" (NPG) a été l'occasion d'une rénovation portant sur le contenu du questionnaire, les méthodes, les outils de gestion et les statistiques utilisées. La principale innovation du NPG porte sur le traitement de la sous-traitance.

Depuis 1984, les chiffres d'affaires intègrent les recettes de sous-traitance que l'on ne peut plus désormais isoler en tant que produit. On se heurte donc à des difficultés de comparaison des résultats avant et après 1984. Par contre, le recours à la sous-traitance est inscrit comme charge dans la rubrique "Autres achats et charges externes" du compte de résultat. La ventilation de cette rubrique permet ainsi de faire la distinction entre les frais de sous-traitance générale, les achats d'étude, de matériel ou les prestations de service.

En 1986, deux questions ont enfin été rajoutées. La première a pour but de différencier les conducteurs de véhicules de transport en trois catégories : conducteurs d'autobus, d'autocars et de taxis ou de voitures particulières, afin d'en mesurer les effectifs. La deuxième permet de connaître l'effectif du personnel détaché ou prêté à d'autres entreprises.

L'annexe I donne un schéma qui résume les variables observées actuellement dans l'EAE transport.

122/ La réalisation de l'enquête

Les échantillons de l'EAE sont tirés du fichier OCEAN. Pour savoir quelles sont les entreprises qui devront être soumises au sondage, on prend en compte l'effectif salarié SIRENE (cf le plan de sondage en annexe II). Cette méthode a des limites car il n'y a pas mise à jour systématique des données de SIRENE. En effet, lorsque l'on consulte ce fichier et qu'on le confronte avec les données de l'EAE, on s'aperçoit que les effectifs sont sous-estimés ou que l'activité principale attribuée à l'entreprise diffère. Il arrive que certaines entreprises restent inscrites dans SIRENE avec l'effectif et l'activité principale exercée (a.p.e.) qu'elles ont déclarés lors de leur création. Depuis quelques années, une mise à jour est effectuée mais avec du retard. Elle se fait à partir des bandes envoyées par les services enquêteurs en fin d'enquête. Une fois l'échantillon constitué pour un exercice comptable à l'année n, différentes procédures sont mises en oeuvre avant l'exploitation des données :

*** Envoi des questionnaires et réception**

Un jeu de deux questionnaires est envoyé à chaque entreprise concernée, fin mars, date à laquelle les entreprises ont terminé leurs déclarations fiscales. L'entreprise garde un exemplaire et doit renvoyer l'autre, correctement rempli, au ministère. Les questionnaires sont réceptionnés et codés. Tous les codes de rentrée, de suppression et de mouvement sont mis à zéro au départ. Si l'entreprise a cessé son activité, elle est inscrite avec un code suppression positif. Si ce n'est pas le cas, elle reçoit un code rentrée variable :

- R1 : le questionnaire est bien rempli et est exploitable.
- R2 : l'entreprise demande un délai pour répondre. Toutes les entreprises qui correspondent à ce cas sont saisies à l'écran et feront l'objet de procédures particulières si elles ne répondent pas dans le délai accordé.
- R3 : le questionnaire est incomplet et l'entreprise devra alors ajouter les réponses manquantes.

Pour détecter rapidement quelles sont les entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire, une bande constituée des questionnaires codés R1, R2, R3 ou, avec un code suppression positif, est confrontée à la bande initiale comprenant tous les questionnaires envoyés.

* Rappel aux entreprises qui n'ont pas répondu

Un rappel est envoyé aux entreprises afin de les inciter à remplir le questionnaire. La procédure décrite précédemment est alors de nouveau mise en oeuvre : réception, codage,

* La mise en demeure

Si des questionnaires manquent à l'issue de la procédure de rappel, les gestionnaires envoient un nouveau jeu ainsi qu'une note rappelant la loi de 1951 sur l'obligation de répondre à l'enquête (voir encadré).

La loi de 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques a été édictée avec le souci de lever les obstacles à l'observation statistique.

L'entreprise est contrainte à fournir l'information dans les cadres définis par le statisticien, avec la contrepartie de la coordination qui limite le coût pour l'entreprise de la curiosité du statisticien. L'obligation a également pour contrepartie le secret qui garantit que l'information livrée au statisticien ne fera de sa part aucune communication aux administrations sous forme individuelle qui pourrait contribuer à une répression fiscale ou économique.

* Constat de non réponse et mise au contentieux

Si certaines entreprises ne donnent aucune nouvelle à la suite de la mise en demeure, un constat de non réponse leur est envoyé. Puis quelque temps après, elles sont mises au contentieux (un fichier, géré par l'INSEE, a été créé depuis peu). Les entreprises devront payer une amende proportionnelle à leur taille et au nombre d'années où elles n'ont pas répondu. Il s'avère que le taux de réponse s'est légèrement amélioré depuis la mise en place de cette procédure : il est passé de 83,5% en 1987 à 84% en 1988.

* Correction des questionnaires

Une fois la saisie terminée, une bande de données est constituée. Elle subit une série de contrôles afin de détecter les anomalies, les valeurs aberrantes. Il faut, par exemple, que le salaire mensuel ou le ratio : recettes/salariés appartiennent à une fourchette cohérente. A l'aide de la liste des erreurs décelées, les gestionnaires corrigent à nouveau les questionnaires. Mais il arrive que pour des entreprises appartenant à des secteurs particuliers, le contrôle soit forcé. Par exemple, dans le secteur des transports maritimes, les salaires atteignent des valeurs qui sortent de l'intervalle fixé.

Le dernier travail est la duplication des entreprises qui n'ont pas répondu. Les gestionnaires, sachant que l'entreprise existe, lui attribue les données d'une entreprise de la même région, avec la même activité principale et une tranche de salariés identique. Un programme informatique permet de trouver l'entreprise correspondant à ces caractéristiques. Si le gestionnaire accepte ce choix, un code duplication est renseigné à 1. S'il le refuse, il peut soit choisir une entreprise qu'il sait mieux correspondre pour la duplication (code duplication égal à 2) soit ne pas dupliquer (code duplication à blanc).

123/ Compte rendu de réalisation pour 1988

Questionnaires envoyés	----->	12101
Questionnaires exploitables	----->	8758
Questionnaires dupliqués	----->	1598 (dont 11 de plus de 50 salariés)
Cessations d'activité	----->	588
Hors champ	----->	222
Autres	----->	935

Il s'agit du compte rendu de réalisation effectué selon l'activité principale déclarée dans SIRENE. Il est important de le noter car un autre code d'activité principale est calculé dans l'EAE à partir de la répartition par activité des recettes de l'entreprise. L'a.p.e. est alors définie comme l'activité qui contribue le plus au chiffre d'affaires. Elle diffère de celle de SIRENE car cette dernière n'est pas toujours mise à jour.

124/ Les populations enquêtées

1241/ Le champ de l'EAE transport

Tableau 1 : Nombre d'entreprises par sous-secteurs d'activité transport

	1982	1985	1987	1988
TRM zone longue et zone courte	23 901	24 902	26 823	30 417
Location et déménagement	3 465	3 993	3 377	4 061
Auxiliaires des transports terrestres et fluviaux	1 046	1 243	1 235	1 283
Transports fluviaux de marchandises (> à 5 salariés)	22	21	18	15
Transports routiers et urbains de voyageurs	2 944	2 928	2 931	2 844
Transports maritimes	95	117	131	130
Auxiliaires des transports maritimes	713	647	656	628
Transports aériens	79	101	111	131
Auxiliaires des transports aériens	106	140	163	181
Ensemble	32 371	34 092	35 445	39 690

Source : "Les entreprises de transport en 1988" (Publication EAE 1988)

1242/ Démographie du secteur

Comme le montre le tableau 2, le nombre d'entreprises de transport varie peu d'une année sur l'autre. En effet, s'il y a beaucoup de créations, il y a également beaucoup de disparitions. Le tableau 3 ne donne que le nombre de défaillances, ce qui ne rend compte que d'une petite partie des disparitions d'entreprises. Il faut rappeler qu'une défaillance est une faillite et que beaucoup de petites entreprises disparaissent du marché sans avoir fait faillite.

Tableau 2 : La population "transport", nombre d'entreprises entre 1982 et 1987

	1982	1984	1986	1987
Transports ferroviaires	54	40	42	51
Transports routiers et urbains (voyageurs et marchandises)	55 547	54 123	56 782	59 877
Navigation intérieure	2 655	2 118	2 201	2 166
Transports maritimes et cotiers	318	304	309	319
Transports aériens	170	171	181	187
Activités annexes des transports	6 449	7 607	7 858	8 360
Auxiliaires des transports et agences de voyage	4 190	4 259	4 760	5 002
Ensemble	69 383	68 622	72 468	76 311

Source : "Images économiques des entreprises" (publication de l'INSEE ; données SUSE)

Il existe une différence entre la population du tableau 1 et celle dénombrée dans le tableau 2. Dans le premier, environ 32400 entreprises sont répertoriées en 1982 et dans le deuxième près de 69400, soit plus du double. Les sources pour la population du tableau 2 proviennent du fichier SUSE dont les données sont issues de l'EAE et des fichiers fiscaux ("Bénéfices Industriels et Commerciaux"). Les données du tableau 1 sont uniquement celles de l'EAE. L'activité principale prise en compte pour les plus grandes entreprises du fichier SUSE est celle calculée dans l'EAE alors que nous avons vu que l'activité principale prise en compte dans le fichier de lancement de l'EAE est celle de SIRENE. Ces différences d'a.p.e. expliquent une partie des écarts. La disproportion entre les deux populations s'explique également par le fait que l'EAE n'enquête ni le "travail aérien", ni les agences de voyage ni les entreprises de routage (seuls les auxiliaires de transport proprement dits de la classe 74 de la "Nomenclature d'Activité et de Produit" sont couverts par l'EAE Transport).

Tableau 3 : Défaillances et créations d'entreprises dans le secteur des transports

	1985	1986	1987	1988
Défaillances	942	843	945	1253
Evolution transport	14,0%	-10,5%	16,8%	27,2%
Evolution tous secteurs	5,6%	5,2%	10,7%	13,9%
Créations	6500	7400	9100	9300
Evolution transport	14,0%	13,8%	23,0%	2,2%
Evolution tous secteurs	15,1%	8,6%	1,9%	1,9%

Source : répertoire SIRENE pour les créations ; BODAC pour les défaillances.

A partir des données des tableaux 2 et 3, on calcule un **taux de création** ($7400/72468 = 10\%$ pour 1986) et un **taux de défaillance** ($843/72468 = 1,2\%$ pour 1986).

	1986	1987
Taux de création	10,0%	13,0%
Taux de défaillance	1,2%	1,2%

1243/ Difficultés de dénombrement

Dans le secteur des transports, il est difficile de dénombrer les entreprises et les établissements existants. Les meilleures estimations seraient faites grâce aux statistiques fiscales des entreprises assujetties aux "Bénéfices Industriels et Commerciaux" (BIC) et aux données de l'EAE. Ces deux sources d'information permettent d'estimer le nombre d'entreprises en valeur absolue mais elles ne donnent pas d'évolution récente car, pour une année n, elles ne sont disponibles qu'en n+2. L'évolution récente du nombre d'entreprises est alors cernée à l'aide du répertoire SIRENE. Il permet de suivre le dénombrement des créations et disparitions d'entreprises. Mais SIRENE est peu utilisable en valeur absolue car sa gestion est très lourde.

Il est donc difficile de connaître le nombre exact des entreprises de transport qui serait compris entre 75000 et 80000 en 1989.

D'autres problèmes plus spécifiques à la population des entreprises de transport existent. Le secteur est surtout composé de deux grandes populations : les entreprises de "Transport Routier de Marchandises" (TRM) et les taxis, qui toutes deux sont difficiles à dénombrer.

Les entreprises de TRM sont obligées de s'inscrire aux registres des transporteurs lors de leur création. Jusqu'en 1986, les registres étaient départementaux et l'information était centralisée à Paris. Depuis, les registres sont régionaux et l'information est centralisée différemment. Avec ces registres, on est confronté au problème de saisie des radiations. En effet si une entreprise signale toujours sa création, il n'en est pas de même lors de sa disparition. Les chiffres des registres seraient surestimés : 46620 entreprises ayant une activité de TRM y sont inscrites tandis que l'EAE n'en dénombre que 30417 en 1988 (cf tableau 1). L'écart ne s'explique pas seulement par les radiations non enregistrées mais également par des différences d'a.p.e.. Des entreprises s'inscrivent au registre des transporteurs alors que le transport n'est pas leur activité principale. Le répertoire SIRENE quant à lui les recense toutes dans la mesure où chaque entreprise commerciale a l'obligation d'avoir un numéro SIREN. Des études ont d'ailleurs été menées afin de confronter les chiffres des différents fichiers. Il s'avère que l'on ne retrouve jamais le même nombre d'entreprises.

La population des taxis est estimée entre 30000 et 35000 entreprises. Les artisans sont difficiles à dénombrer, or un artisan constitue bien une entreprise. De plus, l'EAE ne couvre pas les taxis tous les ans.

Enfin, d'autres populations, de taille moins importante, sont également difficilement observables. Si l'on considère le transport fluvial, 18 entreprises de plus de 5 salariés sont interrogées par l'EAE. Or on sait par d'autres sources qu'il existe environ 2000 à 3000 artisans dans cette profession.

CHAPITRE 2 : LE CHAMP DE L'ETUDE ET LES PROBLEMES DE DEMOGRAPHIE

21/ Problématique et constitution du champ d'étude

211/ Problématique

Le transport routier de marchandises (TRM) est une activité très réglementée, mais qui, depuis peu, connaît une libéralisation : la tarification obligatoire a été supprimée. Le contexte actuel de baisse des prix de vente et de concurrence accrue entraîne de fortes disparités dans les situations financières car le secteur est très hétérogène : artisans et grands groupes sont présents sur le marché. Il est alors intéressant d'analyser la situation actuelle du "secteur TRM" pour les entreprises d'une certaine taille (plus de 20 salariés). Plusieurs points sont traités ici : disparitions et créations d'entreprises, disparité des situations financières, notamment en suivant un échantillon constant. Des travaux antérieurs ont porté sur les années 1985-86-87. Cela explique que le choix des années étudiées, 1987-88, soit dans la continuité de l'étude précédente, même si l'attention a été ici plus portée sur les disparitions et les créations d'entreprises.

212/ Le Champ de l'étude

L'étude est réalisée à partir des données de l'"Enquête Annuelle d'Entreprises" (EAE) de 1987 et 1988. Elle porte sur les entreprises de transport routier de marchandises en zone longue, en zone courte ainsi que sur les loueurs de véhicules industriels et les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial. Les entreprises de déménagement ne sont pas étudiées car dans l'optique comptabilité nationale, cette activité est liée aux ménages tandis que les secteurs "TRM" et "location" font partie du système productif.

Le champ de l'étude a d'autre part été restreint aux entreprises de 20 salariés et plus car elles sont enquêtées de façon exhaustive (cf le plan de sondage en annexe II). Il est composé de 2137 observations pour 1987 et de 2428 pour 1988 soit 22% des questionnaires saisis ou dupliqués en 1987 et 23% en 1988.

Le tableau suivant montre que les secteurs étudiés représentent, après redressement, 85% de la totalité des entreprises de transport de l'EAE en 1987 et 87% en 1988.

Tableau 4 : Représentativité des entreprises exerçant une des activités principales étudiées par rapport à l'ensemble des entreprises de transport

	1987			1988		
	population totale	secteurs étudiés	% secteurs étudiés sur pop. totale	population totale	secteurs étudiés	% secteurs étudiés sur pop. totale
Nombre d'entreprises	35 445	30 193	85%	36 690	34 394	87%
Effectifs	479 319	295 628	62%	509 213	322 491	63%
Chiffre d'affaires hors sous-traitance (en milliards de francs)	200,1	109,2	55%	221,3	123,7	56%

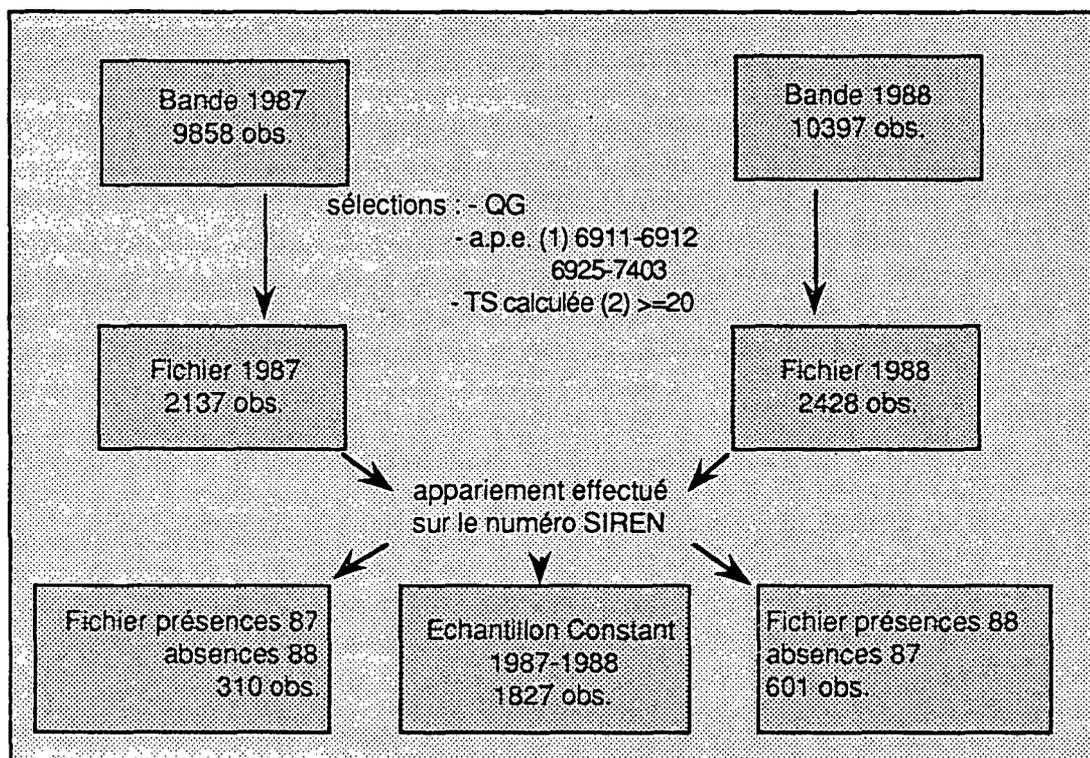
Source : "Les entreprises de transport " (publications EAE pour 1987 et 1988)

22/ L'échantillon constant

Afin d'exploiter les données des deux années étudiées, il est intéressant de construire un échantillon constant (ensemble des entreprises présentes les deux ans). Cela permet de regarder quelle a été l'évolution des entreprises des secteurs étudiés pendant la période considérée. De plus, une comparaison des évolutions de grandeurs comptables, tel le chiffre d'affaires, entre l'ensemble des entreprises de la population étudiée et l'échantillon constant permet de mesurer la contribution des entreprises présentes en 1987 et 1988 à la croissance du secteur.

1827 entreprises de plus de 20 salariés ont été retrouvées entre 1987 et 1988 soit 85% des entreprises du champ d'étude en 1987 et 75% en 1988 (cf tableau 5).

Les différentes étapes de la constitution sont résumées dans le schéma suivant :



(1) L'a.p.e. utilisée pour la sélection est celle qui a été calculée à partir de la répartition du chiffre d'affaires faite dans chaque questionnaire. Cette a.p.e. peut différer de l'a.p.e. SIRENE si cette dernière n'a pas été mise à jour récemment (6911 : TRM zone longue ; 6912 : TRM zone courte ; 6925 : location ; 7403 : collecte de fret terrestre et fluvial).

(2) La tranche de salariés utilisée pour la sélection a été calculée à partir des données sur l'effectif salarié tirées du questionnaire. Il s'agit de la somme des effectifs totaux à temps complet et à temps partiel.

Les entreprises présentes une seule année de l'étude constituent elles aussi un objet d'étude. On distingue :

- **310 entreprises présentes en 1987 et non en 1988**, soit un déficit de 17% par rapport à l'échantillon constant. Combien parmi elles ont-elles cessé leur activité ? Combien d'entreprises ont disparu de l'enquête suite à un problème de gestion (par exemple, pour des entreprises interrogées par sondage une année et non l'année suivante) ?

- 601 entreprises présentes en 1988 et non en 1987. Parmi elles on distingue :

* 121 entreprises enquêtées pour la première fois. Elles sont facilement repérables car elles ont un numéro d'inscription EAE supérieur à un certain nombre.

* 480 entreprises absentes en 1987 mais ayant déjà été enquêtées au moins une année auparavant. Cela représente un déficit de 26% par rapport à l'échantillon constant.

Le nombre d'entreprises absentes une année de l'étude est assez important. C'est pour cela qu'il ne paraît pas inutile de connaître les raisons de ces absences. Cela nous a amené à réfléchir sur les problèmes de démographie au sein d'un champ d'étude déterminé.

23/ Les populations hors échantillon

231/ Brève présentation des différentes populations

Tableau 5 : Présentation des différentes populations correspondant au champ de l'étude (entreprises de TRM zone longue, zone courte, location ou collecte de fret terrestre et fluvial de plus de 20 salariés)

Années	Populations	Nombre d'entreprises	Effectifs	Taille moyenne	Chiffre d'affaires (milliards de F)	Valeur ajoutée hors taxe (milliards de F)	Excédent brut d'exploitation (milliards de F)
1988	Champs d'étude en 1988	2 428	187 549	77	109,88	39,8	8,9
	Echantillon constant 1987-88	1 827	164 850	90	97,41	35,11	7,82
	Entreprises présentes en 1988 et absentes en 1987	480	17 713	37	10,03	3,65	0,82
	Entreprises Nouvelles en 1988 dont :	121	4 986	41	2,44	1,04	0,26
	- entreprises créées en 1987-88	31	1 357	44	0,58	0,24	0,04
	- entreprises créées avant 1987	90	3 629	40	1,86	0,8	0,22
1987	Champs d'étude en 1987	2 137	172 503	81	97,32	35,6	8,04
	Echantillon constant 1987-88	1 827	157 713	86	89,49	32,71	7,53
	Entreprises présentes en 1987 qui disparaissent de l'EAE en 1988	310	14 790	48	10,03	3,65	0,82

Source : données EAE

232/ 31 entreprises nouvelles (taux de création : 1,5%)

Lorsqu'une entreprise est inscrite en tant que nouvelle enquêtée, l'EAE ne donne aucun renseignement sur sa date de création. Il faut trouver d'autres sources pour savoir si l'entreprise a été créée récemment ou non. La consultation de SIRENE a permis d'obtenir ce renseignement. 31 entreprises ont ainsi été répertoriées avec une date de création 1987 ou 1988. Les 90 autres entreprises ont été créées avant 1987. Une liste de ces entreprises, qui ne peut être communiquée dans le rapport, a été établie et des recherches plus approfondies ont été menées.

Il a semblé intéressant de savoir comment ces entreprises se sont créées car leur taille moyenne relativement importante (41 salariés par entreprise) est surprenante. Dans SIRENE, le code origine permet de connaître s'il y a eu création pure, achat, donation, prise en location gérance, etc... . Mais ce code n'est donné qu'au niveau de l'établissement et non de l'entreprise. Lorsque l'entreprise ne compte qu'un seul établissement, ce qui est le cas pour 19 entreprises, le renseignement donné pour l'établissement est alors valable pour l'entreprise. La difficulté intervient dans le cas d'une entreprise composée de plusieurs établissements d'origines diverses. Il est alors difficile de tirer des conclusions quant à la création de l'entreprise. Cette recherche sur l'origine des établissements peut se résumer ainsi :

- 13 créations pures
- 11 prises en location gérance de tous les établissements ou de la majorité
- 2 réactivations qui ont entraîné une modification du numéro SIREN pour une raison indéterminée
- 1 reprise au conjoint
- 2 acquisitions de tous les établissements de l'entreprise
- rien n'a pu être trouvé sur les deux dernières entreprises.

Lorsque l'on considère la taille des entreprises, il est étonnant de trouver des créations pures. Une recherche a été conduite afin de savoir s'il ne s'agissait pas, en fait, de création de filiales par de grandes entreprises déjà existantes. La notion de filiale est précise : quand une société possède plus de la moitié du capital d'une autre société, la seconde est considérée comme filiale de la première. La consultation du "Kompass" et du numéro spécial "Palmares 1989" de la revue "Camions magazine" a permis de confirmer cette hypothèse et de dénombrer 8 des 31 entreprises comme étant des filiales de grandes entreprises.

Une société peut trouver plus avantageux de créer une filiale que de s'agrandir. En effet, lorsqu'elle passe un certain seuil, au niveau de l'effectif salarié, elle se trouve face à de nouvelles obligations. Par exemple, une société de plus de 50 salariés est obligée d'en mettre en place un Comité d'Entreprise, et d'assurer une représentation syndicale. Cela implique une gestion du personnel plus difficile. D'ailleurs seulement 6 entreprises sur 31 dépassent le seuil des 50 salariés.

233/ Les entreprises qui disparaissent du champ de l'étude en 1988 et celles qui apparaissent

Le nombre d'entreprises présentes une seule année est assez élevé, soit 41% par rapport à l'échantillon constant. Ce paragraphe énumère les raisons de l'absence de certaines entreprises de l'échantillon. Cette analyse est importante. Elle permet d'entrevoir les problèmes méthodologiques qui se posent lorsque l'on construit un champ d'étude pour n'exploiter qu'une partie des données d'une enquête.

2331/ Les 310 entreprises présentes en 1987 et non en 1988

Une recherche plus approfondie a permis de connaître les raisons de leur absence en 1988. Elles sont essentiellement dues à la constitution du champ d'étude et à la gestion de l'enquête. Mais, des mouvements démographiques expliquent également la disparition des entreprises en 1988 ; des suppressions ont été répertoriées. Les 310 entreprises se répartissent ainsi :

* 32% des disparitions sont des suppressions : cessation d'activité, modification (nouvelle activité hors du champ des transports). 98 entreprises ont été saisies avec un code suppression positif, lors de la réalisation de l'enquête (cf paragraphe 122). Le taux de disparition est égal à 4% (98/2428). Plusieurs cas se présentent : certaines entreprises ont cessé leur activité (55 cas), d'autres ont disparu à la suite d'une modification de leur structure comme l'absorption par une autre entreprise (9 cas), certaines se sont avérées être hors échantillon du Département des statistiques des transports (19 cas), enfin, quelques une sont "en sommeil" (6 cas) ou constituent des cas particuliers tel le "retour à l'envoyeur".

* 47% des disparitions s'expliquent par la constitution du champ d'étude. 147 entreprises ont été retrouvées à posteriori dans la bande 1988. 113 d'entre-elles avaient été exclues du champ de l'étude parce qu'elles avaient soit moins de 20 salariés soit une activité principale transport différente de celles étudiées (93 avaient un effectif inférieur à 20 salariés, soit 85% des cas, 13 une a.p.e. transport différente de celles étudiées, soit 11,5%, enfin 7, soit 6%, cumulaient les 2 motifs d'exclusion précités). 34 ont enfin été retrouvées grâce à leur numéro d'inscription dans l'enquête ; elles avaient un numéro SIREN différent. Or comme l'appariement est effectué sur ce dernier numéro, elles se sont retrouvées exclues de l'échantillon constant.

* 21% des disparitions sont liées à la gestion de l'enquête. Il reste 65 entreprises dont la disparition n'a pas encore été expliquée. 51 disparitions sont en fait dues au plan de sondage. Ce sont essentiellement des entreprises de transport routier de marchandises (zone longue et zone courte) qui ne sont interrogées de façon exhaustive qu'à partir de 20 salariés. Comme leur tranche de salariés SIRENE est inférieure à 20, elles sont soumises au sondage. Cela explique qu'on ne les retrouve pas dans la bande 1988. 12 questionnaires n'ont pas été saisis parce que les entreprises ont envoyé leur questionnaire soit trop tard soit incomplets. Enfin, 2 autres cas n'ont pas été identifiés.

2332/ Les 480 entreprises présentes en 1988 et absentes en 1987

Au premier abord, leur absence en 1987 semble difficile à expliquer car elles ont été enquêtées avant 1987 et en 1988. On ne peut pas alors parler de suppression d'entreprises. Il faut trouver les motifs de leur absence de l'enquête une année précise : 1987.

* **46% des disparitions sont imputables à la constitution du champ d'étude.** 220 entreprises ont été retrouvées dans la bande 1987. Elles avaient été exclues du champ d'étude en 1987 pour les raisons suivantes : 76,5% d'entre elles avaient un effectif salarié inférieur à 20, 7,5% avaient une activité principale différente de celles étudiées, 4% avaient à la fois une activité principale hors champ et un effectif inférieur à 20 et 2% avaient reçu un QS en 1987 alors que seuls les QG ont été retenus. 10% ont enfin changé de numéro SIREN et non de numéro EAE entre 1987 et 1988. L'appariement effectué sur le SIREN a donc exclu ces entreprises du champ de l'étude.

* **54% des disparitions sont liées à la gestion de l'enquête.** 260 disparitions de la bande 1987 restent à expliquer. En appariant le fichier des 480 entreprises avec les bandes 1986 et 1985 qui étaient disponibles, il s'est avéré que **212 entreprises sur 260 ont été enquêtées en 1986 et en 1985.** Les autres ont été enquêtées soit en 1985, soit en 1986, soit une année antérieure à 1985. Une étude approfondie a été menée à partir de ces 212 entreprises afin d'expliquer "le creux" de 1987 qui n'est d'ailleurs pas spécifique au champ d'étude : les gestionnaires de l'EAE avaient constaté une baisse anormale du nombre d'entreprises de transport en 1987 qui les avaient conduit à corriger leurs estimations. Ainsi, il existe un écart en 1987 entre le nombre d'entreprises présentes dans la bande et le nombre d'entreprises donné dans la publication des résultats de l'EAE. Il y a donc un manque dans l'échantillon des entreprises qui auraient dues être interrogées exhaustivement. Nous allons voir que ceci provient d'une part de l'extension de la partie sondée dans l'EAE et d'autre part des effectifs salariés qui diffèrent entre SIRENE (effectif connu a priori) et l'EAE (effectif connu a posteriori). Le tableau 6 montre que la tranche des 20-49 salariés a été fortement redressée pour cause de non réponse à l'enquête.

Tableau 6 : nombre d'entreprises de TRM, de location et d'auxiliaires des transports terrestres présentes dans la bande 1987 et nombre donné par la publication 1987

Sources	Publication EAE 1987	Bande 1987
Tranche de salariés		
20 à 49 salariés	1 941	1 420
50 à 99 salariés	417	405
100 à 199 salariés	184	185
200 salariés et plus	128	127

Entre 1986 et 1987, le plan de sondage a été modifié de façon importante pour les entreprises de transport routier de marchandises. (cf tableaux 7 et 8). Or, les 212 entreprises absentes en 1987 mais présentes en 1985 et 1986 sont principalement des entreprises de zone longue et de zone courte. Cela pourrait fournir une explication au "creux" de 1987. En effet, les entreprises de TRM de 10 salariés et plus étaient toutes interrogées en 1985 et 1986. En 1987, un tiers seulement de celles ayant entre 10 et 19 salariés ont été enquêtées. On ne retrouve donc pas toutes les entreprises de 1986 dans la bande 1987. En 1988, certaines d'entre elles ont vu leur effectif dépasser la barre des 20 salariés et ont de nouveau été interrogées de façon exhaustive. Cette explication est plausible si l'effectif salarié est correctement mis à jour dans SIRENE car les échantillons de l'EAE sont tirés en fonction de l'effectif renseigné par ce répertoire (cf paragraphe 112).

Tableau 7 : plan de sondage en 1986 pour les secteurs étudiés

Tranche de salariés	0 à 4 salariés	5 à 9 salariés	10 salariés et plus
Activité principale			
TRM zone longue et zone courte	1 / 10	1 / 10	1
Location	1 / 3	1	1
Collecte de fret terrestre et fluvial	1	1	1

Tableau 8 : Plan de sondage en 1987 et 1988 pour les secteurs étudiés

Tranche de salariés	0 à 4 salariés	5 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 salariés et plus
Activité principale				
TRM zone longue et zone courte	1 / 20	1 / 3	1 / 3	1
Location	1 / 10	1	1	1
Collecte de fret terrestre et fluvial	1	1	1	1

L'examen plus approfondi de la situation de ces 212 entreprises amène aux conclusions suivantes :

* 168 entreprises (soit 79%) ont une tranche de salarié (TS) dans le répertoire SIRENE en 1988 supérieure à celle qu'elles avaient en 1986. Donc, une mise à jour de la tranche de salarié a été effectuée dans le répertoire SIRENE entre 1986 et 1988. Cela permet à ces 168 entreprises de se retrouver dans le champ exhaustif en 1988 (elles ont 20 salariés ou plus).

Parmi elles, deux cas sont à distinguer :

- 145 avaient une TS SIRENE sous évaluée en 1986 mais faisaient partie du tirage exhaustif. En 1987, leur TS SIREN n'ayant pas été modifiée, elles ont été soumises au sondage si elles avaient un effectif salarié compris entre 10 et 19 personnes. En 1988, la mise à jour de leur TS SIRENE est effectuée.

- 23 ont une bonne TS SIRENE en 1986 par contre, leurs effectifs passent de moins de 20 salariés à 20 ou plus entre 1986 et 1988.

* **32 entreprises (soit 15%) ont une TS SIRENE en 1988 sous évaluée.** Aucune mise à jour n'a été effectuée entre 1986 et 1988. Cela suggère que ces entreprises ont été sondées en 1988 et non en 1987.

* **Il reste 12 entreprises (soit 6%) qui auraient dû faire partie du tirage exhaustif en 1987.** 8 d'entre elles auraient dû être dupliquées, 2 sont en sommeil, reste 2 autres cas.

234/ Remarques sur la constitution de l'échantillon constant

A travers les résultats précédents, on mesure l'importance (déjà évoquée) de la méthode utilisée lors de la constitution de fichiers d'entreprises et la quantité de problèmes soulevés lorsque l'on veut repérer et suivre des événements démographiques dans le monde des entreprises. Plus précisément ici, les décisions prises pour constituer les fichiers des années d'étude (sélection sur les effectifs) et/ou construire l'échantillon constant (appariement sur le SIREN) ont amené une réduction de la taille de l'échantillon. Si l'on considère qu'il est important d'avoir un échantillon constant comprenant un nombre maximum d'observations, les remarques suivantes doivent permettre d'améliorer l'aspect quantitatif des fichiers.

La première remarque que l'on peut faire concerne l'appariement. Un appariement sur le numéro d'inscription dans l'EAE aurait été plus fiable car il s'agit d'un numéro fixe. Le numéro SIREN correspond à une notion juridique ; il change lorsqu'un événement affecte l'état civil de l'entreprise.

La seconde remarque concerne la sélection sur l'effectif salarié des deux années d'étude. Une faible variation de l'effectif d'une entreprise entraîne son exclusion de l'échantillon constant : des entreprises sont écartées car elles ont 18 ou 19 salariés en 1988 alors qu'elles en avaient 20 en 1987. Sur les 310 entreprises présentes en 1987 mais pas en 1988, 100 entreprises ont été retrouvées dans la bande 1988 avec un effectif salarié inférieur à 20. Or, la moitié de ces 100 entreprises ont un effectif compris entre 17 et 19 salariés en 1988 (24 emploient 19 salariés, 20 en emploient 18 et 7 en ont 17). Le même calcul a été réalisé sur les 480 entreprises présentes en 1988 et non en 1987 : on décompte 91 entreprises retrouvées à posteriori dans la bande 1987 avec un effectif compris entre 17 et 19 salariés.

Les structures de toutes ces entreprises n'ont pas dû changé beaucoup entre 1987 et 1988 et il n'y a aucune raison pour qu'elles ne fassent pas partie de l'échantillon constant. Il faudrait effectuer une sélection sur l'effectif salarié la première année de l'étude et pour la seconde année, conserver l'entreprise lorsque son effectif salarié est proche de 20 salariés. On pourrait également faire une sélection sur la tranche de salarié SIREN qui sert à constituer le plan de sondage.

CHAPITRE 3 : L'ANALYSE COMPTABLE (*)

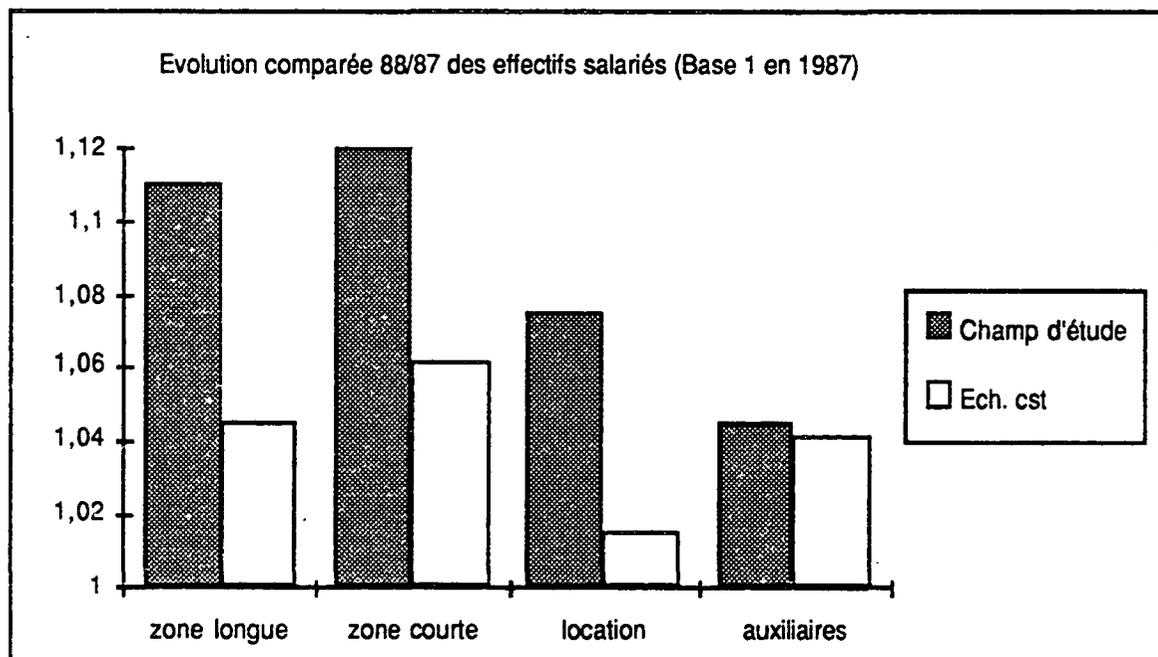
31/ Analyse de l'échantillon constant

Deux optiques seront prises en compte. Dans un premier temps, les évolutions des résultats de l'échantillon constant seront comparées à celles de la population étudiée afin de tirer des conclusions quant à la contribution de l'échantillon constant à la croissance. Dans un second temps, les évolutions des résultats seront analysées dans le but de donner une vue d'ensemble des secteurs étudiés pour la période considérée.

311/ Contribution de l'échantillon constant à la croissance des effectifs, du chiffre d'affaires, de la valeur ajoutée et de l'excédent brut d'exploitation (**)

La contribution de l'échantillon constant à l'évolution des effectifs de la population étudiée est faible si l'on ne considère pas les auxiliaires de transport. Ce phénomène est très marqué pour les secteurs de la location et du transport routier de marchandises où l'on constate une différence de 6 points entre les deux évolutions. Les populations à la marge ont ainsi contribué de façon non négligeable à la croissance des effectifs entre 1987 et 1988.

Graphique 1 : Effectifs salariés



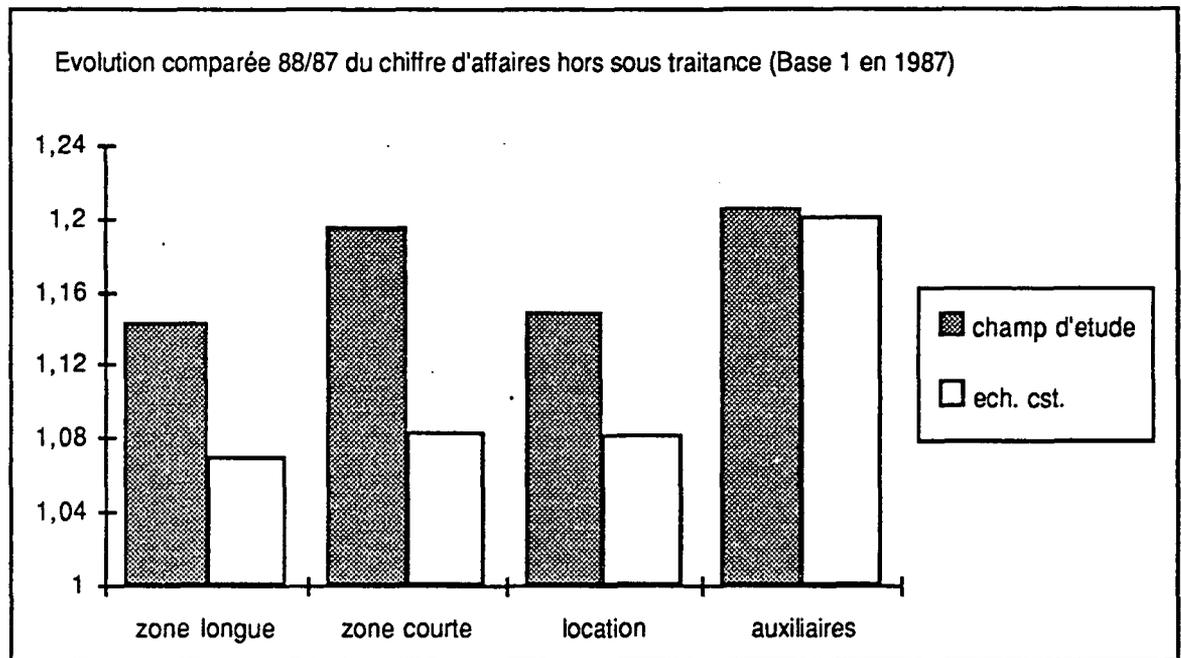
La situation des auxiliaires est toutefois particulière. Les entreprises exerçant l'activité d'auxiliaires de transport sont surtout de grandes entreprises. C'est pour cela que l'échantillon constant, constitué d'entreprises de 20 salariés et plus, est très représentatif de la population étudiée pour ce secteur. Cette représentativité est tout aussi forte en ce qui concerne les grandeurs comptables.

(*) Pour l'ensemble de ce chapitre, confère l'annexe III pour la répartition par activité principale des entreprises des différentes populations)

(**) Cf annexe III pour le calcul des soldes intermédiaires de gestion.

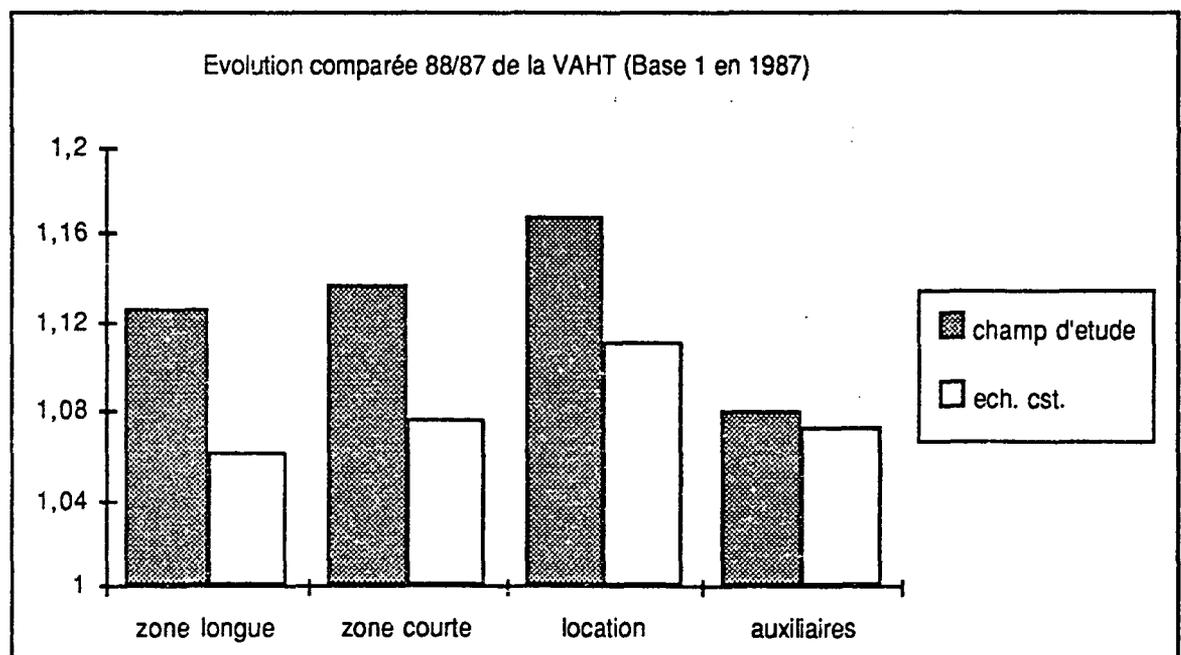
Les graphiques suivants nous montrent que les auxiliaires de transport de l'échantillon constant représentent près de 100% du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée du secteur dans le champ de l'étude.

Graphique 2 : Chiffre d'affaires hors sous traitance



De même, la contribution à la croissance de la valeur ajoutée des populations à la marge n'est pas négligeable dans la mesure où celle de l'échantillon constant n'est que de 50% pour les trois secteurs du transport routier de marchandises en zone longue, en zone courte et de la location.

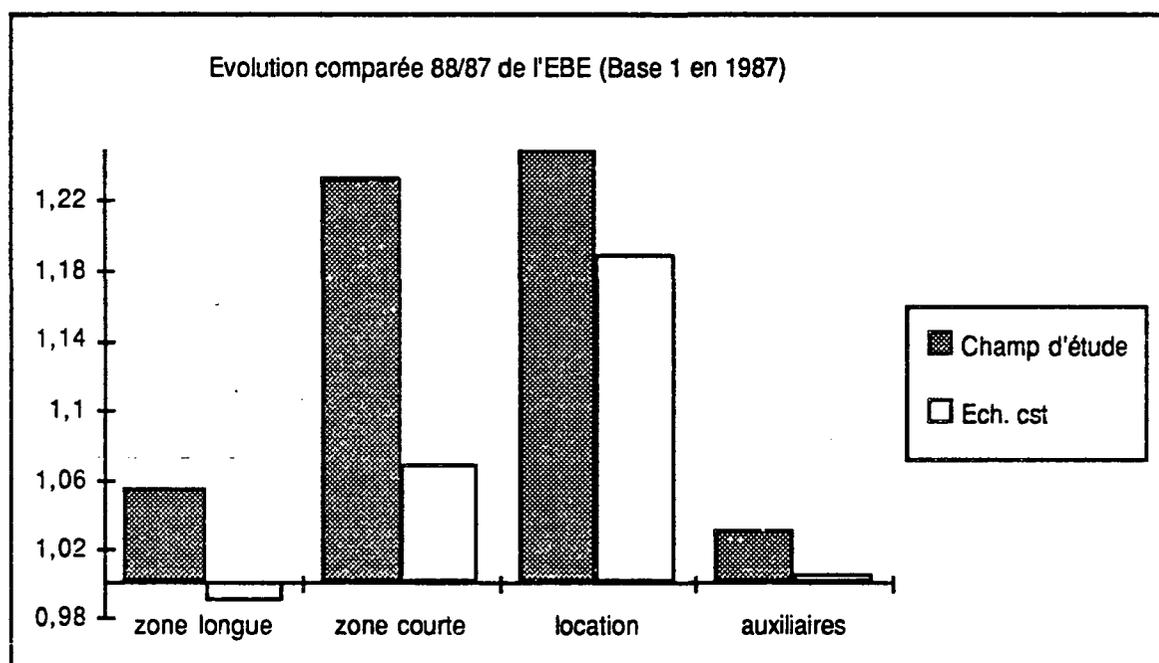
Graphique 3 : Valeur ajoutée hors taxe



Lorsque l'on compare ce graphique au précédent on note, en transport routier de marchandises de zone courte et en location, une contribution plus importante des entreprises de l'échantillon constant à l'évolution de la valeur ajoutée qu'à celle du chiffre d'affaires. La part des consommations intermédiaires dans la production (*) augmente moins pour les entreprises de l'échantillon constant que pour les populations à la marge. Ceci traduit une meilleure gestion du cycle d'exploitation des entreprises "constantes".

La comparaison des graphiques 3 et 4 (ci-dessous), montre que le passage de l'évolution de la valeur ajoutée à celle de l'excédent brut d'exploitation introduit des disparités entre les secteurs. Le transport routier de marchandises a connu une évolution plus forte des rémunérations ou des charges sociales que la location ou le secteur des auxiliaires.

Graphique 4 : Excédent brut d'exploitation



Une analyse plus approfondie du compte de résultat permettra de connaître les différentes évolutions des soldes intermédiaires de gestion et des grandeurs comptables sur la période.

312/ Analyse du compte de résultat

3121/ Analyse tous secteurs confondus

Sur la période 87-88, la valeur ajoutée a moins progressé que la production. Ce résultat s'explique par le fait qu'en 1988, la part des consommations intermédiaires dans la production a progressé de 0,5 point. Le poste "Autres achats" a quant à lui augmenté de 11%.

(*) Production et chiffre d'affaires sont des grandeurs très proches dans le secteur des transports

Tableau 9 : Eléments du compte de résultat

Années	1987	1988	Evolution 1988/87
Principaux postes (en milliards de F)			
Production	89,5	97,5	8,9%
Consommations intermédiaires	56,8	62,4	9,7%
<i>et % sur la Production</i>	<i>63,5%</i>	<i>64,0%</i>	
Valeur ajoutée hors taxe (VAHT)	32,7	35,1	7,3%
<i>et % sur la Production</i>	<i>36,5%</i>	<i>36,0%</i>	
Charges sociales	7,0	7,7	9,2%
<i>et % sur VAHT</i>	<i>21,5%</i>	<i>21,9%</i>	
Salaires et traitements	16,1	17,4	8,0%
<i>et % sur VAHT</i>	<i>49,2%</i>	<i>49,5%</i>	
Subventions	0,03	0,03	4,8%
<i>et % sur VAHT</i>	<i>0,01%</i>	<i>0,01%</i>	
Excédent brut d'exploitation	7,5	7,8	3,9%
<i>et % sur VAHT</i>	<i>23,0%</i>	<i>22,3%</i>	

Consommations Intermédiaires (CI)	56,8	62,4	9,7%
Achats de marchandises	1,5	1,5	-2,6%
<i>et % sur les CI</i>	<i>2,7%</i>	<i>2,4%</i>	
Achats de matières premières	7,3	7,5	2,6%
<i>et % sur les CI</i>	<i>12,8%</i>	<i>12,0%</i>	
Autres achats	48,0	53,5	11,3%
<i>et % sur les CI</i>	<i>84,5%</i>	<i>85,7%</i>	
Sous-traitance	29,0	29,9	3,1%
<i>et % sur les Autres achats</i>	<i>60,4%</i>	<i>56,0%</i>	
Achats de carburant	5,3	5,4	3,4%
<i>et % sur les Autres achats</i>	<i>10,9%</i>	<i>10,2%</i>	

La croissance de l'excédent brut d'exploitation n'est que de 3,9% sur la période : pour comprendre cette progression relativement faible par rapport à celle de la valeur ajoutée il faut analyser le cycle d'exploitation des entreprises. La progression forte (9%) des charges sociales peut être un facteur explicatif. Entre 1987 et 1988, l'effectif salarié a augmenté de 4% au sein de l'échantillon constant et les charges sociales ont été augmentées d'un point par les pouvoirs publics.

A partir des résultats du compte d'exploitation (tableau 9), deux ratios ont été calculés :

- **le taux de valeur ajoutée (VAHT/PRODUCTION)** : il indique le degré d'intégration économique de l'entreprise. S'il est proche de 100%, il traduit une forte intégration, le poids des consommations intermédiaires est alors faible par rapport à la production. En d'autres termes, l'entreprise fait peu appel à l'extérieur dans son cycle d'exploitation. En général, ce taux est de l'ordre de 40% dans les entreprises industrielles et de 15% dans les commerces.

- **le taux de marge (EBE/VAHT)** : l'excédent brut d'exploitation est le solde de gestion le plus important car il présente à la fois un aspect économique et un aspect financier. Il traduit la performance économique réalisée, indépendamment de considérations de financement, d'amortissement et de régime fiscal ; il facilite et valide ainsi les comparaisons dans le temps et dans l'espace.

	1987	1988
Taux de Valeur ajoutée	36,5%	36,0%
Taux de marge	23,0%	22,0%

Le taux de marge et le taux de valeur ajoutée décroissent sur la période. Nous avons vu plus haut que d'une part les consommations intermédiaires avait progressé plus vite que la production et que d'autre part, l'excédent brut d'exploitation avait eu une croissance moins forte que la valeur ajoutée. Ces deux phénomènes conjugués expliquent que le taux de valeur ajoutée ait perdu un demi point sur la période et le taux de marge un point.

Le calcul de ces deux ratios par tranche de salariés (cf annexe IV) montre que le taux de valeur ajoutée semble décroître avec le nombre de personnes employées. Autrement dit, la part des consommations intermédiaires dans la production augmenterait avec l'effectif salarié. On a essayé de confirmer cette hypothèse par un graphique (cf annexe V). Elle s'avère non vérifiée pour la population du champ de l'étude prise dans son ensemble. Par contre, lorsque le même type de graphique est effectué par secteur, il apparaît que la part des consommations intermédiaires est plus grande chez les auxiliaires de transport que dans les autres secteurs, quelque soit le nombre de salariés. En effet, elle est de l'ordre de 60% pour la population de l'étude prise dans son ensemble tandis qu'elle avoisine les 70% pour les auxiliaires de transport. Or, les auxiliaires de transport représentent 65% de la production totale et 71% de l'ensemble des consommations intermédiaires des entreprises de 200 salariés et plus. Il y a donc un effet structure très important qui explique que la part des consommations intermédiaires semble globalement croître avec le nombre de salariés. Ceci confirme par contre que les résultats diffèrent selon les secteurs.

3122/ Analyse par secteurs

Les deux secteurs TRM se différencient par l'évolution de leur excédent brut d'exploitation : -1,5% pour la zone longue et +11% pour la zone courte. Lorsque l'on considère la structure des cycles d'exploitation (part des consommations intermédiaires dans la production par exemple), on ne note pas de différence fondamentale. Les seuls postes qui voient leur part évoluer un peu sont les achats de carburants et les achats de matières premières : perte de 1,5 points (2 points) du

premier poste et d'un point (2,3 points) du second poste en zone longue (en zone courte). Ceci s'explique par la baisse du prix des carburants de 3% pour les deux zones en 1988.

Par contre, l'évolution de la production sur la période est très différente : +6,6% en zone longue contre +12% en zone courte. La hausse des trafics (+15% en 1988) a permis une baisse des prix de vente de 4% en zone longue en 1988. Inversement, le prix de vente en zone courte a augmenté de 1,2% par rapport à 1987. Il en résulte une différence d'évolution de la production entre les deux zones.

Tableau 10: Eléments du compte de résultat pour les entreprises de transport routier de marchandises (zone longue et zone courte)

Années	Zone longue			Zone courte		
	1987	1988	Evolution 1988/87	1987	1988	Evolution 1988/87
Principaux postes (en milliards de F)						
Production	29,0	30,9	6,6%	14,9	16,7	12,0%
Consommations intermédiaires	16,9	18,1	7,2%	8,4	9,5	14,0%
<i>et % sur la Production</i>	58,2%	58,5%		56,2%	57,2%	
Valeur ajoutée hors taxe (VAHT)	12,1	12,8	5,8%	6,5	7,1	9,4%
<i>et % sur la Production</i>	41,8%	41,5%		43,8%	42,8%	
Charges sociales	2,6	2,8	9,5%	1,5	1,7	9,5%
<i>et % sur VAHT</i>	21,0%	21,8%		23,3%	23,3%	
Salaires et traitements	5,8	6,2	7,7%	3,4	3,7	8,7%
<i>et % sur VAHT</i>	47,5%	48,3%		52,4%	52,0%	
Subventions	0,01	0,01	-36,1%	0,07	0,06	-17,1%
<i>et % sur VAHT</i>	0,09%	0,06%		1,11%	0,84%	
Excédent brut d'exploitation	3,1	3,0	-1,5%	1,2	1,3	11,1%
<i>et % sur VAHT</i>	25,3%	23,6%		18,3%	18,6%	

Consommations Intermédiaires (CI)	16,9	18,1	7,2%	8,4	9,5	14,0%
Achats de marchandises	0,6	0,6	-9,7%	0,2	0,3	40,0%
<i>et % sur les CI</i>	3,7%	3,1%		2,1%	2,6%	
Achats de matières premières	4,2	4,3	2,6%	1,59	1,60	0,3%
<i>et % sur les CI</i>	25,0%	23,9%		19,1%	16,8%	
Autres achats	12,0	13,2	9,8%	6,6	7,7	16,7%
<i>et % sur les CI</i>	71,3%	73,1%		78,8%	80,7%	
Sous-traitance	5,4	5,8	7,5%	3,3	3,9	18,1%
<i>et % sur les Autres achats</i>	44,8%	43,9%		49,5%	50,1%	
Achats de carburant	3,1	3,2	3,7%	1,16	1,19	2,3%
<i>et % sur les Autres achats</i>	25,9%	24,5%		17,7%	15,5%	

Pour les entreprises de zone courte, les consommations intermédiaires augmentent fortement (+14%). Le poste "achat de marchandises" a connu une progression de 40% mais il ne constitue que 2,6% du total des consommations intermédiaires. Par contre, la croissance du poste "Autres achats" (composé à 50% des frais de sous-traitance) serait un facteur explicatif important (80,7% des consommations intermédiaires). Malgré cette hausse, le secteur connaît une augmentation de l'excédent brut d'exploitation de 11%.

Tableau 11 : Eléments du compte de résultat pour les entreprises de location et les auxiliaires de transport

Années	Location			Auxiliaires		
	1987	1988	Evolution 1988/87	1987	1988	Evolution 1988/87
Principaux postes (en milliards de F) .						
Production	6,1	6,8	10,7%	39,5	43,1	9,1%
Consommations intermédiaires	2,8	3,1	9,3%	28,8	31,7	10,1%
<i>et % sur la Production</i>	45,7%	45,1%		72,8%	73,5%	
Valeur ajoutée hors taxe (VAHT)	3,3	3,7	11,9%	10,8	11,4	6,5%
<i>et % sur la Production</i>	54,3%	54,9%		27,2%	26,5%	
Charges sociales	0,6	0,7	7,9%	2,4	2,6	9,1%
<i>et % sur VAHT</i>	18,3%	17,7%		22,1%	22,6%	
Salaires et traitements	1,4	1,5	7,3%	5,5	6,0	8,0%
<i>et % sur VAHT</i>	41,7%	40,0%		51,6%	52,3%	
Subventions	0,01	0,02	144,5%	0,01	0,02	51,6%
<i>et % sur VAHT</i>	0,22%	0,48%		0,10%	0,14%	
Excédent brut d'exploitation	1,1	1,4	19,8%	2,1	2,1	-0,7%
<i>et % sur VAHT</i>	34,0%	36,4%		19,9%	18,6%	

Consommations intermédiaires (CI)	2,8	3,1	9,3%	28,8	31,7	10,1%
Achats de marchandises	0,2	0,1	-40,3%	0,6	0,6	4,2%
<i>et % sur les CI</i>	5,8%	3,2%		1,9%	1,8%	
Achats de matières premières	0,8	0,8	5,9%	0,67	0,69	3,5%
<i>et % sur les CI</i>	28,2%	27,3%		2,3%	2,2%	
Autres achats	1,9	2,1	15,1%	27,6	30,4	10,4%
<i>et % sur les CI</i>	66,2%	69,7%		95,7%	96,0%	
Sous-traitance	0,3	0,4	35,4%	20,1	19,9	-1,0%
<i>et % sur les Autres achats</i>	17,1%	20,2%		72,8%	65,3%	
Achats de carburant	0,5	0,5	2,3%	0,48	0,51	6,9%
<i>et % sur les Autres achats</i>	26,4%	23,5%		1,7%	1,7%	

Pour les entreprises de zone longue, on note qu'aucun poste décrit dans le tableau 10 n'explique la croissance de 9,8% du poste "Autres Achats". Dans ce tableau, les redevances de crédit bail et les charges d'entretien de matériels ne sont pas mentionnées. Or dans cette période de reprise de l'activité, celles-ci ont dues fortement progresser dans la mesure où ce sont des charges liées aux facteurs de production. On sait par ailleurs que les entreprises ont tendance à moins investir car elles ont de plus en plus recours au crédit bail.

L'excédent brut d'exploitation du secteur de la location de véhicules industriels a connu une croissance de 19,8% (tableau 11). Nous avons vu plus haut que les entreprises de transport routier de marchandises avaient de plus en plus recours à la location, ce qui bénéficie au loueurs. D'autre part, la part des consommations intermédiaires dans la production et celle des "charges sociales, salaires et traitements" dans la valeur ajoutée sont plus faibles qu'en transport routier de marchandises.

Les auxiliaires de transport font eux beaucoup appel à la sous-traitance ce qui explique que la part des consommations intermédiaires dans la production soit de l'ordre de 75%, ce qui est élevé si l'on considère les pourcentages des autres secteurs (de l'ordre de 50%).

313/ Classement des entreprises selon la croissance 88/87 de leur excédent brut d'exploitation

Pour l'ensemble des entreprises, la croissance de l'excédent brut d'exploitation entre 1987 et 1988 a été de 3,9%. Mais il est intéressant de savoir si cette croissance est homogène : toutes les entreprises y ont-elles participé ?

Le paragraphe précédent nous a apporté des éléments de réponse car nous avons vu que la croissance diffère selon les secteurs d'activité.

Un classement des entreprises sur l'évolution de leur excédent brut d'exploitation a permis d'en savoir un peu plus : trois groupes ont été construits ; le premier est constitué des entreprises ayant une croissance de leur EBE supérieure à 4%, le deuxième une croissance comprise entre 0 et 4% et le dernier une croissance inférieure à 0.

Croissance EBE > 4% -----> 884 entreprises (48%)

0 < Croissance EBE <= 4% -----> 84 entreprises (5%)

Croissance EBE <= 0% -----> 859 entreprises (47%)

Certaines entreprises doivent avoir une progression très forte de leurs marges pour compenser les résultats des 859 entreprises qui connaissent une croissance négative de leur EBE. Il faudrait néanmoins pour en dire plus, effectuer un découpage plus fin de l'échantillon constant selon ce critère et étudier ensuite de façon plus approfondie chacun des groupes.

32/ Calcul des ratios pour les populations à la marge

Nous avons vu dans le chapitre 2 que les populations à la marge sont très hétérogènes. Seules deux d'entre elles pourraient être étudiées de façon plus approfondie et faire l'objet d'une analyse économique : les entreprises nouvelles créées en 1987-88 et les entreprises qui ont cessé leur activité en 1988. Le paragraphe suivant analyse le compte de résultat de cette dernière population.

Le taux de valeur ajoutée et le taux de marge ont tout de même été calculés afin de faire des comparaisons entre ces populations.

Tableau 12 : Taux de VAHT et taux de marge pour les populations à la marge de l'échantillon constant

Populations	Taux de Valeur ajoutée		Taux de marge	
	1987	1988	1987	1988
Champ complet	36,6%	36,2%	22,6%	22,4%
Entreprises présentes en 1987 et absentes en 1988	36,9%	sans objet	17,7%	sans objet
Entreprises nouvelles créées en 1987-88	sans objet	42,0%	sans objet	17,3%
Entreprises nouvelles créées avant 1987	"	42,9%	"	27,3%
Entreprises présentes en 1988 et absentes en 1987	"	36,4%	"	22,3%

Les entreprises nouvelles ont un taux de valeur ajoutée de l'ordre de 42% tandis que pour les autres populations, il est de l'ordre de 36%. Un facteur explicatif est la taille moyenne des entreprises : environ 40 salariés par entreprise. Plus les entreprises sont petites, plus leur taux de valeur ajoutée a tendance à être fort. Nous avons démontré ce résultat pour les entreprises de l'échantillon constant. Pourtant, les entreprises présentes en 1988 et non en 1987 ont une taille moyenne de 37 salariés ainsi qu'un taux de valeur ajoutée et un taux de marge proches de ceux de l'échantillon constant.

Les entreprises présentes en 1987 et absentes en 1988 ainsi que les entreprises nouvelles créées en 1987-88 ont un taux de marge faible (environ 17%) par rapport aux autres populations. Pour les premières, les résultats de celles qui ont cessé leur activité en 1988 ont peut-être influencé à la baisse les résultats globaux.

Les nouvelles entreprises créées en 1987-88 (17,3%) ont un taux de marge faible ce qui s'explique par le fait que le poids des charges sociales et des rémunérations est fort la première année car leur activité n'a pas encore atteint son maximum.

33/ Analyse du compte de résultat pour l'exercice comptable 1987 des 55 entreprises qui ont cessé leur activité en 1988

Les salaires et traitements ainsi que les charges sociales représentent près de 86% de la valeur ajoutée et seulement 71% pour l'échantillon constant. Cela explique le faible taux de marge enregistré par ces 55 entreprises : 7,1%. Ceci confirme ce que nous avons vu dans le paragraphe 32/ : les 55 entreprises ayant cessé leur activité ont influencé à la baisse le taux de marge pour les 310 entreprises de 1987 absentes en 1988.

Tableau 13 : Eléments du compte de résultat

Principaux postes (en millions de F)		
Production		1 022,8
Consommations intermédiaires		659,0
	<i>et % sur la Production</i>	64,4%
Valeur ajoutée hors taxe (VAHT)		363,9
	<i>et % sur la Production</i>	35,6%
Charges sociales		94,7
	<i>et % sur VAHT</i>	26,0%
Salaires et traitements		217,2
	<i>et % sur VAHT</i>	59,7%
Subventions		0,24
	<i>et % sur VAHT</i>	0,07%
Excédent brut d'exploitation		25,7
	<i>et % sur VAHT</i>	7,1%

Consommations intermédiaires (CI)		659,0
Achats de marchandises		2,3
	<i>et % sur les CI</i>	0,3%
Achats de matières premières		98,7
	<i>et % sur les CI</i>	15,0%
Autres achats		558,2
	<i>et % sur les CI</i>	84,7%
Sous-traitance		250,8
	<i>et % sur les Autres achats</i>	44,9%
Achats de carburant		74,5
	<i>et % sur les Autres achats</i>	13,3%

Les salaires, traitements et charges sociales pèsent lourdement sur la valeur ajoutée des entreprises de zone courte et de location. Le taux de marge, négatif pour les premières (-10,4%), est faible pour les secondes (+9,4%).

Enfin, il est intéressant de noter que les différences de résultats entre les secteurs ne dépendent que des salaires, des traitements et des charges sociales.

Tableau 14 : Eléments du compte de résultat selon l'activité principale

Activité principale	Zone longue	Zone courte	Location	Auxiliaires
Principaux postes (en millions de F)				
Production	353,3	359,7	49,5	260,3
Consommations intermédiaires	218,4	210,8	20,6	209,1
<i>et % sur la Production</i>	<i>61,8%</i>	<i>58,6%</i>	<i>41,7%</i>	<i>80,3%</i>
Valeur ajoutée hors taxe (VAHT)	134,9	148,9	28,9	51,2
<i>et % sur la Production</i>	<i>38,2%</i>	<i>41,4%</i>	<i>58,3%</i>	<i>19,7%</i>
Charges sociales	29,1	46,0	7,9	11,7
<i>et % sur VAHT</i>	<i>21,6%</i>	<i>30,9%</i>	<i>27,3%</i>	<i>22,8%</i>
Salaires et traitements	67,9	105,8	16,9	27,4
<i>et % sur VAHT</i>	<i>50,3%</i>	<i>70,6%</i>	<i>58,6%</i>	<i>53,4%</i>
Subventions	0,04	0,06	0,15	
<i>et % sur VAHT</i>	<i>0,03%</i>	<i>0,04%</i>	<i>0,5%</i>	
Excédent brut d'exploitation	29,5	-15,5	2,7	9,0
<i>et % sur VAHT</i>	<i>21,9%</i>	<i>-10,4%</i>	<i>9,4%</i>	<i>17,6%</i>

Consommations intermédiaires (CI)	218,4	210,8	20,6	209,1
Achats de marchandises	1,8	0,5	0,02	
<i>et % sur les CI</i>	<i>0,8%</i>	<i>0,2%</i>	<i>0,1%</i>	
Achats de matières premières	54,1	34,7	6,7	3,1
<i>et % sur les CI</i>	<i>24,8%</i>	<i>16,5%</i>	<i>32,6%</i>	<i>1,5%</i>
Autres achats	163,2	175,4	13,8	205,9
<i>et % sur les CI</i>	<i>74,7%</i>	<i>83,2%</i>	<i>66,9%</i>	<i>98,5%</i>
Sous-traitance	66,8	99,7	1,9	82,4
<i>et % sur les Autres achats</i>	<i>40,9%</i>	<i>56,9%</i>	<i>13,4%</i>	<i>40,0%</i>
Achats de carburant	43,8	25,7	3,0	2,0
<i>et % sur les Autres achats</i>	<i>26,9%</i>	<i>14,7%</i>	<i>21,5%</i>	<i>1,0%</i>

ANNEXE I : RUBRIQUES ET VARIABLES DE L'EAE

Seules les variables les plus fréquemment utilisées lors de l'étude sont répertoriées.

Définition de l'enregistrement du fichier annuel

Code enregistrement
Numéro fixe

Définition des renseignements généraux sur l'entreprise

Poids
Numéro SIREN actuel
Forme juridique
TS SIREN
TS forcée
TS calculée
APE SIREN
APE forcée
APE calculée
Nom ou raison sociale
Adresse

Répartition du chiffre d'affaires net

Parc routier

----- Compte de résultat -----

Charges	Exercices		Produits	Exercices	
	n	n+1		n	n+1
Charges d'exploitation			Produits d'exploitation		
Achats de marchandises			Ventes de marchandises		
Achats de matières premières			Production vendue		
Variation de stock					
Autres charges et achats externes			Sous-total A : Montant net du chiffre d'affaires		
Impôts, taxes et versements			Production stockée		
Salaires et traitements			Production immobilisée		
Charges sociales			Subventions d'exploitation		
Dotations aux amortissements sur immobilisations			Reprises sur provisions		
Dotations aux provisions sur immobilisations			Autres produits		
Dotations pour risques et charges					
Autres charges			Sous-total B		
Total des charges d'exploitation (1)			Total des produits d'exploitation : A + B (1)		
Quotes parts (2)			Quotes-parts (2)		
Charges financières (3)			Produits financiers (3)		
Charges exceptionnelles (4)			Produits exceptionnels (4)		
Participation des salariés (5)					
Impôts sur les bénéfices (6)					
Total des charges (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)			Total des produits (1 + 2 + 3 + 4)		

----- Personnel -----

Effectif salarié total (temps complet)
Effectif salarié total (temps partiel)

Apports investissements et cessions de l'exercice

Répartition des autres achats et charges externes

Sous-traitance générale
Achats d'étude et de matériel
Crédit-baïl
Loyers et charges locatives
Entretiens et réparations
Primes d'assurance
Personnel extérieur à l'entreprise
Achats de carburant

ANNEXE II : LE PLAN DE SONDAGE EN 1987 ET 1988

Code APE	Secteurs économiques	Classes d'effectif salarié			
		0 à 5 salariés	6 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 salariés et +
6911 et 6912	Transports routiers de marchandises	1/20	1/3	1/3	1/1
6924	Déménagement	1/3	1/1	1/1	1/1
6925	Location	1/10	1/1	1/1	1/1
6921 et 6922	Transports routiers et urbains de voyageurs	1/3	1/1	1/1	1/1
7001 et 7002	Transports fluviaux de passagers et de marchandises	non interrogé	1/1	1/1	1/1
7101 et 7102	Transports maritimes	1/1	1/1	1/1	1/1
7103	Navigation côtière et d'estuaire	non interrogé	1/1	1/1	1/1
7201	Transports aériens	1/1	1/1	1/1	1/1
7402 et 7407	Auxiliaires des transports aériens	1/1	1/1	1/1	1/1
7401 et 7406	Auxiliaires des transports maritimes	1/1	1/1	1/1	1/1
7403 et 7405	Auxiliaires des transports terrestres et fluviaux	1/1	1/1	1/1	1/1

ANNEXE III : REPARTITION PAR A.P.E. DES DIFFERENTES ENTREPRISES

Populations	Total		Zone longue		Zone courte		Location		Auxiliaires	
	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'entreprises	%
Champ complet 1988	2428	100%	1063	43,6%	793	32,5%	231	9,5%	341	14,0%
Echantillon constant 1988	1827	100%	803	43,9%	567	31,0%	171	9,4%	286	15,6%
Entreprises nouvelles créées en 1987-88	31	100%	11	35,5%	12	38,7%	5	16,1%	3	9,7%
Entreprises nouvelles créées avant 1987	90	100%	38	42,2%	36	40,0%	13	14,4%	4	4,4%
Entreprises présentes en 1987 et absentes en 1988	310	100%	136	43,9%	110	35,5%	32	10,3%	32	10,3%
Entreprises présentes en 1988 et absentes en 1987	480	100%	211	44,0%	178	37,1%	43	9,0%	48	10,0%

ANNEXE IV : REPARTITION PAR TRANCHES DE SALARIES

Tranches de salariés	20-49 sal		50-99 sal		100-199 sal		200 sal et +	
	1987	1988	1987	1988	1987	1988	1987	1988
Taux de valeur ajoutée	41,8%	41,4%	38,5%	37,5%	38,7%	39,6%	32,9%	32,3%
Taux de marge	25,3%	25,4%	26,6%	25,4%	19,4%	18,9%	21,4%	20,6%

**ANNEXE V : PART DES CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES
DANS LA PRODUCTION**

BIBLIOGRAPHIE

"LES ENTREPRISES DE TRANSPORT"

Publication OEST

"LES COMPTES DE TRANSPORT EN 1988"

Publication de l'OEST et de l'INSEE

"PRECIS D'ANALYSE FINANCIERE"

Auteurs : Y. Darolles - F. Turq

Collection Finance et Entreprises

"MEMENTO PRATIQUE FRANCIS LEFEBVRE COMPTABLE 1989"

Editions : F. Lefebvre

"ANALYSE COMPTABLE - GESTION PREVISIONNELLE"

Auteurs : C. Perochon - J. Leurion

Editions : Foucher

