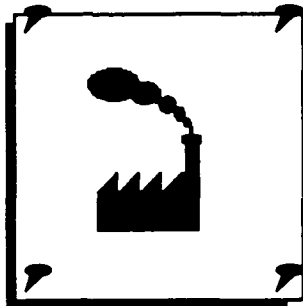


ENTREPRISES DE TRANSPORTS EN 1990 : UNE ANNEE MOROSE AVEC DES DISPARITES

Patrick PONCET



Dans un contexte de faible croissance de l'activité et des trafics et de pression concurrentielle sur les prix, les entreprises de transport ont toutes été confrontées en 1990 à un alourdissement du coût des carburants et des frais financiers.

Cependant, ces facteurs généraux ont affecté inégalement les entreprises selon leur activité et leur taille.

C'est ce qu'illustrent les évolutions observées sur un champ constant d'entreprises interrogées dans l'enquête annuelle d'entreprises (EAE). Ces résultats qui portent sur les entreprises ayant répondu aux deux enquêtes successives ne couvrent qu'une partie du champ. En particulier, sont exclus les transporteurs routiers de moins de 5 salariés, les créations, cessations et autres modifications de structure, les réponses à l'EAE90 incomplètes ou non parvenues en octobre 91. Cependant, le champ couvert est suffisamment important pour permettre de mesurer des évolutions significatives.

Celles-ci font apparaître que si les transports routiers ont connu une année morose, la situation des transports maritimes et aériens s'est nettement plus détériorée. Au sein des transports routiers, on note de fortes disparités dans les résultats de gestion entre certaines grandes entreprises pour lesquelles ils progressent nettement et les plus petites partiellement couvertes par cette comparaison.

Transports routiers de marchandises

Pour les entreprises de transport routier de marchandises (hors auxiliaires), la croissance du chiffre d'affaires a été de 8 %. Compte tenu de l'alourdissement des frais de carburants (+11 %), leur valeur ajoutée progresse de 6 %.

Les effectifs de ces entreprises ont augmenté de 2 %. Les frais de personnel ont ainsi augmenté sensiblement plus vite que la valeur ajoutée (+7 %). L'excédent brut d'exploitation (EBE) a progressé de 4 %. Le partage de la valeur ajoutée entre rémunération du travail et du capital (respectivement 78 et 22 % en 1989) a poursuivi son évolution favorable au travail.

La progression des frais financiers (+11 %) limite à 3 % la hausse du profit brut courant avant impôts (PBCAI). Dans ce contexte, l'investissement décroît de 12 % et de 15 % pour le matériel de transport.

Transports routiers de marchandises
Evolutions 1990/1989 en % selon la taille des entreprises

Taille	C.A. (y c s/t)	carburants	valeur ajoutée	frais de personnel	EBE	frais financiers	PBCAI	investis- sement	effectifs
5 à 9 salariés	8	12	5	9	-5	7	-7	-6	4
10 à 49 sal.	8	11	6	7	1	13	-2	-6	2
50 à 199 sal.	9	13	7	7	6	10	5	-24	1
200 sal. et plus	7	8	7	4	22	12	23	-9	2
ensemble	8	11	6	7	4	11	3	-12	2

La situation est très contrastée selon la taille des entreprises:

Les grandes entreprises (200 salariés et plus) se distinguent par une très nette progression de leur EBE (+22 %) due à une hausse contenue de leurs charges

ENTREPRISES

et tout particulièrement du poste carburants et surtout des frais de personnel (+4 %). Parmi celles-ci, les entreprises classées actuellement en zone courte (transports de messagerie, fret-express...) connaissent les meilleurs résultats. En revanche, si le chiffre d'affaires progresse de manière assez homogène, l'évolution des soldes d'exploitation devient moins favorable lorsque la taille des entreprises diminue et même négative pour les plus petites. Rappelons cependant que l'échantillon étudié exclut les unités de moins de 5 salariés qui ont probablement été les plus défavorisées par l'évolution du marché.

Organisateurs de transports, commissionnaires

Les organisateurs de transports-commissionnaires (auxiliaires) connaissent une croissance de leur chiffre d'affaires sensiblement plus faible que les transporteurs (+6 %, sous-traitance incluse). En fait, hors sous-traitance, la progression est analogue, de même que celles de la valeur ajoutée ou du PBCAI. Le recours à la sous-traitance progresse en effet peu (+4 % globalement) surtout pour les grandes entreprises (200 salariés et plus) qui assuraient en 1989 plus de 40 % du volume d'affaires sous-traité en transports de marchandises, montant qui stagne en valeur en 1990. Contrairement aux transporteurs purs, les résultats (EBE, PBCAI) de ces grandes entreprises sont en recul et plus défavorables que pour les unités de plus petite taille.

Organisateurs de transports, commissionnaires, Auxiliaires
Evolutions 1990/1989 en % selon la taille des entreprises

Taille	C.A. (y c s/t)	sous- traitance	C.A. (hors s/t)	valeur ajoutée	frais de personnel	EBE	frais financiers	PBCAI	investis- sement	effectifs
0 à 9 salariés	24	27	18	10	9	14	17	23	-12	7
10 à 49 sal.	8	6	11	5	8	-2	12	-1	13	2
50 à 199 sal.	5	4	7	6	4	11	12	10	6	2
200 sal. et plus	3	0	7	5	7	-1	11	-2	30	2
ensemble	6	4	8	6	7	3	12	3	21	2

Loueurs

Avec une progression comparable du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée mais une augmentation plus faible des effectifs et des frais de personnel, le secteur de la location de véhicules connaît une progression plus forte de son EBE (+7 %) et malgré l'alourdissement des frais financiers (+19 %) de son PBCAI (+6 %). L'investissement de ce secteur fortement capitalistique progresse mais faiblement (+3 %). Il est tiré vers le haut par les grandes entreprises et des très petites.

Par rapport aux transporteurs, la situation des grandes entreprises est moins favorable en termes de résultats, ce qui pourtant n'atténue pas leur effort d'investissement (+9 %).

Loueurs
Evolutions 1990/1989 en % selon la taille des entreprises

Taille	C.A. (y c s/t)	carburants	valeur ajoutée	frais de personnel	EBE	frais financiers	PBCAI	investis- sement	effectifs
5 à 9 salariés	1	-2	7	-2	21	25	22	21	-3
10 à 49 sal.	9	14	7	8	5	19	3	-2	3
50 à 199 sal.	9	4	8	7	9	17	10	-3	0
200 sal. et plus	6	5	4	3	6	17	5	9	-2
ensemble	7	8	6	5	7	19	6	3	0

Transports urbains et routiers de voyageurs

Avec une croissance de 5 % de leur chiffre d'affaires et de 6 % de leur valeur ajoutée, les entreprises de transport urbain de voyageurs (hors RATP) réduisent leur déficit en termes d'EBE, grâce à la maîtrise de leur frais de personnel (+4 %). Ce souci d'équilibre dans un contexte d'alourdissement des frais financiers (+16 %) se retrouve dans le recul de l'investissement (-2 %).

ENTREPRISES

Le chiffre d'affaires des transporteurs routiers de voyageurs a progressé davantage (+8 %) mais plus sensible à l'augmentation des carburants, leur valeur ajoutée a progressé de manière analogue (+6 %). Avec une augmentation de 2 % de leurs effectifs et de 7 % des frais de personnel, leur EBE stagne et leur PBCAI diminue. Leur investissement progresse pourtant (+7 %).

Transports routiers de voyageurs Evolutions 1990/1989 en %

Activité	C.A. (y c s/t)	C.A. (hors s/t)	valeur ajoutée	frais financiers	EBE	frais financiers	PBCAI	investis- sment	effectifs
Tr. urbains	5	4	6	4	-	16	-	-2	2
Tr. routiers	8	6	6	7	0	8	-3	7	2

Transports maritimes

Les résultats des entreprises de transport maritime sont en général très défavorables en 1990 à l'exception des compagnies de transport pétrolier.

Celles-ci mises à part, c'est le seul grand secteur dont le chiffre d'affaires régresse en valeur (-2 %). Compte tenu du poids des carburants, la valeur ajoutée régresse de 18 %. L'investissement recule de 51 %.

Les transports côtiers connaissent également des évolutions négatives mais de moindre ampleur.

Les auxiliaires de transport maritime subissent le contrecoup de ce contexte et réduisent leurs effectifs.

Transports maritimes Evolutions 1990/1989 en %

Activité	C.A. (y c s/t)	C.A. (hors s/t)	valeur ajoutée	frais de personnel	investis- sment	effectifs
Tr. non pétroliers	-2	-4	-18	6	-51	2
Tr. pétroliers	18	19	-	4	-	0
Navigation côtière	-1	-3	-9	4	-8	1
Auxiliaires	-3	-9	1	3	4	-2

Transports aériens

La dégradation en 1990 des résultats des compagnies aériennes est particulièrement prononcée.

La croissance du chiffre d'affaires de 4 % a conduit, compte tenu de la hausse des carburants (+13 %), à une baisse de 7 % de la valeur ajoutée et compte tenu d'une progression de 7 % des frais de personnel, une réduction de 76 % de l'excédent brut d'exploitation. Les effectifs se sont en effet accrus de 3 %.

C'est surtout, sur le champ étudié, le secteur le plus affecté par le poids des frais financiers (+56 %) qui, même déduction faite des produits financiers, sont désormais supérieurs à l'EBE.

Transports aériens Evolutions 1990/1989 en %

	C.A. (y c s/t)	carburants	valeur ajoutée	frais de personnel	EBE	frais financiers	investis- sment	effectifs
Tr. aériens	4	13	-7	9	-76	56	10	3

Transports fluviaux

Compte tenu de la concentration de ce secteur entre quelques entreprises, on doit s'en tenir à quelques observations générales. Les transporteurs de passagers ont bénéficié d'une année favorable : chiffre d'affaires et valeur ajoutée en hausse de 12 %. Dans le contexte de réduction d'effectifs (-6 %), cette croissance a permis une forte progression de l'EBE. Pourtant, l'investissement marque encore un fort recul.

Les transporteurs de marchandises ont connu une croissance du chiffre d'affaires assez fluctuante selon la taille des entreprises et en moyenne plutôt supérieure aux transporteurs routiers. En revanche, leurs soldes d'exploitation sont en baisse de même que l'investissement. □

**Méthodologie et
définition****- taux de couverture du champ constant :**

Le champ étudié exclut les transporteurs routiers(et loueurs) de moins de 5 salariés qui ne reçoivent qu'un questionnaire simplifié.

Sur le reste du champ, les calculs ne sont effectués que pour les entreprises présentes les 2 années sans modification de structure importante. En particulier, les résultats ne prennent pas en compte les défaillances.

Il est utile, pour apprécier la représentativité des résultats, de mesurer la part que représentaient ces entreprises dans le chiffre d'affaires global des secteurs en 1989 :

TRM 45 % (56 % des 5 salariés et plus)

Auxiliaires : 67 %

Location : 60 %

Transport urbain de voyageurs : 54 %

Transport routier de voyageurs : 51 %

Transport maritime non pétrolier : 77 %

Transport maritime pétrolier : 76 %

Transports côtiers : 47 %

Auxiliaires maritimes : 71 %

Transports fluviaux de passagers : 97 %

Transports fluviaux de marchandises : 67 %

Transport aérien : 92 %

- valeur ajoutée (VA) :

Celle évoquée dans cette note est la valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs, solde du chiffre d'affaires(+ production stockée + production immobilisée + subventions) moins (achats de marchandises, matières et autres charges externes) moins impôts et taxes d'exploitation.

- excédent brut d'exploitation (EBE) :

Solde de la valeur ajoutée et des frais de personnel (salaires et charges sociales). Il mesure la marge d'exploitation permettant de financer les investissements passés (intérêts, amortissements) ou à venir (autofinancement).

- profit brut courant avant impôt (PBCAI)

Il est égal à l'EBE plus produits financiers moins frais financiers

Par rapport à l'EBE, il prend en compte le coût de l'endettement; c'est un bon indicateur de rentabilité financière et de capacité d'autofinancement

