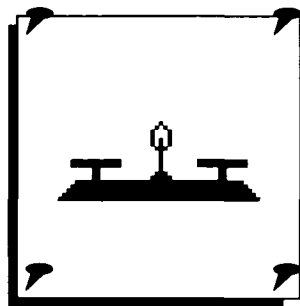


## CRÉATIONS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT : LA FIN DE LA BAISSÉ ?

Karim MOUSSALAM



Les créations d'entreprises de transport routier de marchandises ont repris vigoureusement sur la première moitié de l'année 1994. Elles n'avaient cessé de baisser depuis 1990 (-20% en 1993).

Mais les défaillances continuent à croître. Leur forte hausse depuis 1989 a été alimentée en partie par les créations récentes, plus de la moitié des entreprises disparaissant avant cinq ans d'existence. Comme certaines de ces cessations bénéficient d'une reprise, le poids des créations pures a fortement reculé.

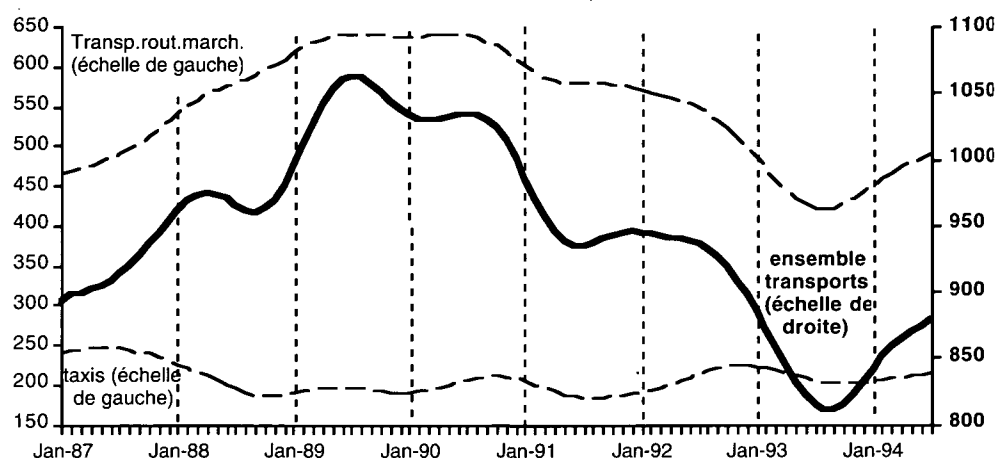
Dans un contexte de concurrence exacerbée, la part des entrepreneurs individuels dans les créations a reculé. Les créations d'entreprises de transport routier de marchandises tendent à surréagir aux évolutions du trafic. Ainsi, alors qu'elles avaient augmenté plus rapidement que le trafic en 1989, les créations ont ralenti plus fortement que celui-ci à partir de 1990. Une amplification du même type s'est produite en 1994.

**Début 1994,  
reprise sensible  
des créations**

La croissance des créations d'entreprises de transport a repris au premier semestre 1994: +2,1% sur les sept premiers mois par rapport à la même période de l'année précédente. Le retournement est encore plus vigoureux pour le transport routier de marchandises (+4,5%). L'année 1993 marque donc semble-t-il le creux du cycle entamé en 1986 (*graphique 1*). Cette reprise est confirmée par celle des achats de poids lourds neufs: +12,5% sur le premier semestre. Les évolutions des créations d'entreprises divergent entre la zone courte, en forte augmentation (+15% sur sept mois), et la zone longue, dont la baisse n'est qu'à peine ralentie (-20%). Depuis 1988, les créations d'entreprises de transport routier de marchandises en zone courte ont toujours évolué plus favorablement qu'en zone longue. La part de la zone courte a ainsi atteint 77% au premier semestre 1994, contre 62% en 1987.

Graphique 1 : Créations d'entreprises de transport

en tendance mensuelle



© OEST

Synthèse. Octobre 1994

Source : Insee (Sirene et Bodacc) et estimation OEST

Note : Il s'agit des tendances (donc hors saisonnalité et aléa).

## COMPTES

Entre juillet 1989, maximum de la courbe des créations, et août 1993, son minimum, la tendance mensuelle des créations d'entreprises de transport a reculé de 24%. En 1993, les créations ont chuté de 10% pour l'ensemble des transports et de 20% pour le transport routier de marchandises. Mais le taux de création <sup>(1)</sup> d'entreprises de transport reste relativement élevé : 12%, et 14% pour le transport routier de marchandises (en 1993), contre 9,5% pour l'ensemble de l'économie (en 1991). Aussi, les entreprises de transport routier de marchandises représentent 53% des créations de l'année 1993, pour seulement 47% du stock des entreprises de transport. L'essentiel des autres créations provient des taxis (25% du total). Ces créations de taxis ont chuté fortement à la fin de l'année 1987 et au cours de l'année suivante, d'où le creux correspondant sur la courbe de l'ensemble des créations du secteur des transports.

### **Forte baisse de la part des créations pures**

Le poids des créations pures(1), dans le total des créations, a diminué de 10 points entre 1987 et 1993 (*tableau 1*), au profit surtout des réactivations. Cette baisse a débuté en 1990, et paraît donc liée au ralentissement des trafics. Pour les créations cumulées de 1987 à 1991, ce ratio est de 78% pour l'ensemble de l'économie, très proche de celle pour les transports. Par contre, il est plus élevé pour le transport routier de marchandises (81%). Ceci s'explique probablement par la croissance plus élevée de ce secteur entre 1987 et 1991. En effet, la décroissance de la part des créations pures a débuté au deuxième trimestre 1989, en même temps que le ralentissement des créations.

**Tableau 1** : Evolution des créations d'entreprises de transport

		transp. rout. de marchandises	ensemble
1987	nombre	5906	11021
	% pures	83	80
	% entreprises individuelles	68	71
1989	nombre	7566	12297
	% pures	82	79
	% entreprises individuelles	67	68
1993	nombre	5295	10036
	% pures	71	70
	% entreprises individuelles	64	67

La part des créations "impures" (reprises et réactivations) dans les créations de personnes morales a faiblement augmenté entre 1987 et 1993, de 19% à 22%, alors qu'elle a bondi de 20 à 33% pour les entrepreneurs individuels. Cette différence d'évolution provient peut-être de l'incertitude sur la mesure des reprises (*voir encadré méthodologique*). Pour les personnes physiques, la part des réactivations économiques est élevée. Sa hausse, de 16% en 1987 à 29% en 1993, correspond à un accroissement des périodes de chômage ou de salariat pour les artisans, entre des tentatives de travail à leur propre compte. La part des créations impures peut ainsi être considérée comme un indicateur d'instabilité des entreprises. Le taux de survie des entreprises individuelles à cinq ans n'est que de 45%, contre 62% pour les sociétés [1].

### **Proportion d'entreprises individuelles en diminution**

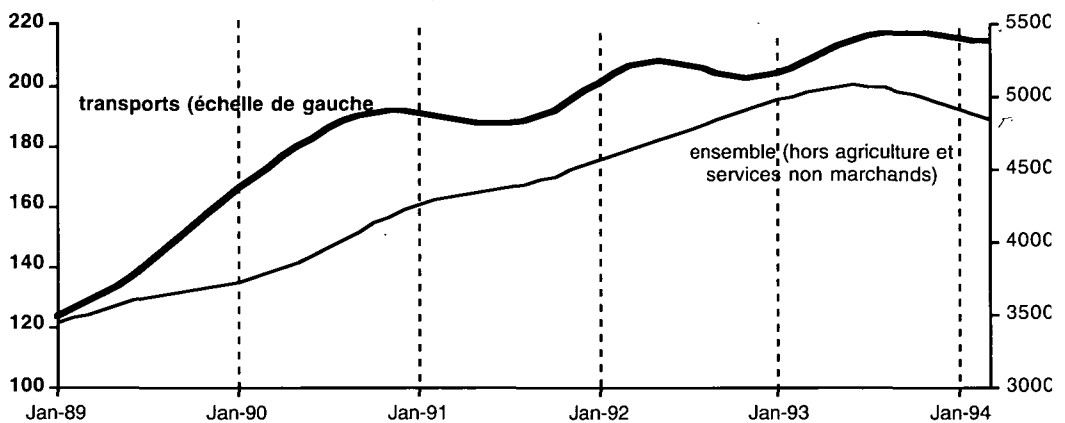
La part des entreprises individuelles (EI) dans les créations a baissé de 4 points depuis 1987. Le recours croissant au statut d'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (EURL) y contribue marginalement. Il est adopté par 2,2% des créations de 1993 pour les transports, contre 1,6% en 1988. Cela peut être interprété comme un désir de limiter les risques personnels en cas de faillites. Mais la part des EI reste prépondérante dans le secteur des transports, avec plus des deux tiers des créations. Elle n'est que de 54% pour l'ensemble des secteurs économiques (en 1991), et le recul y est plus rapide [2]. L'accès à la profession de transporteur routier est de coût relativement bas, tant en termes de formation que de capital, d'où son attrait, dans un contexte de chômage élevé.

<sup>(1)</sup> Pour les définitions, voir annexe méthodologique.

**Créations et défaillances s'entretiennent mutuellement**

Jusqu'à la fin 1992, les défaillances d'entreprises semblent suivre l'évolution des créations, avec un décalage de trois ans. Ceci correspond au pic, atteint à trois ans, par le taux de défaillance des entreprises, qui est faible la première année grâce au soutien à la création [3]. Ainsi, les créations alimentent les défaillances, même en phase de croissance. L'accélération plus forte du secteur des transports par rapport au reste de l'économie entre 1987 et 1989 explique ainsi la hausse relativement plus rapide des défaillances de ce secteur (*graphique 2*) en début de période. Inversement, le ralentissement est plus lent fin 1993 et début 1994. De même, le dynamisme démographique du transport routier de marchandises a pour revers un taux de défaillance proche de 5%, nettement plus élevé que pour le reste des transports (3,4%).

**Graphique 2 : Nombre de défaillances d'entreprises**

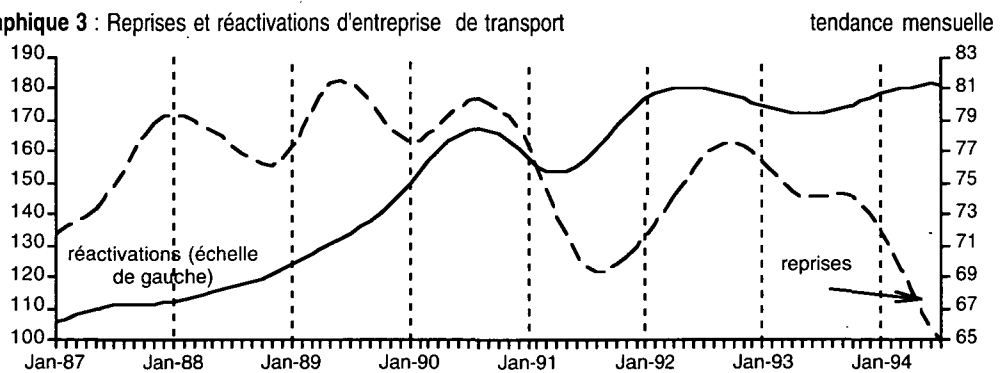


Source : Insee (Bodacc)

Note : Il s'agit des dépôts de bilan, à la date du jugement (contrairement à la Note de Conjoncture de l'Oest).

L'évolution des défaillances ressemble fortement à celle des réactivations d'entreprises (*graphique 3*). Ceci est surprenant. La quasi totalité des réactivations provient des entreprises individuelles <sup>(2)</sup>. Or le risque de défaillance est plus faible pour celles-ci (2%) que pour les sociétés (5%), à cause de leurs différences de taille (*voir méthodologie*). Par contre, la courbe des reprises au sens strict est plutôt décroissante depuis 1991. Son évolution erratique confirme le manque de fiabilité de la mesure des reprises.

**Graphique 3 : Reprises et réactivations d'entreprise de transport**



**Fragilité des entreprises nouvellement créées**

Malgré la baisse des défaillances d'entreprises de transport au premier trimestre 1994 (-0,9% en tendance), l'espérance de vie des créations récentes paraît limitée. Si l'excédent brut d'exploitation des entreprises de transport routier de marchandises a baissé de 6% en 1993, et leur taux de marge d'un point, c'est non seulement à cause de l'anémie de la demande, mais également de la concurrence dure entre les transporteurs routiers. Or un taux de marge faible est l'un des signes précurseurs des défaillances, d'après une étude de l'Insee [4]. Pour le transport routier de marchandises en zone courte, le taux de survie à cinq ans n'est que de 41%, contre 50% pour l'ensemble.

(2) Après cessation de leur activité, les sociétés sont en général définitivement dissoutes, ce qui n'est pas le cas pour les personnes physiques...

## COMPTES

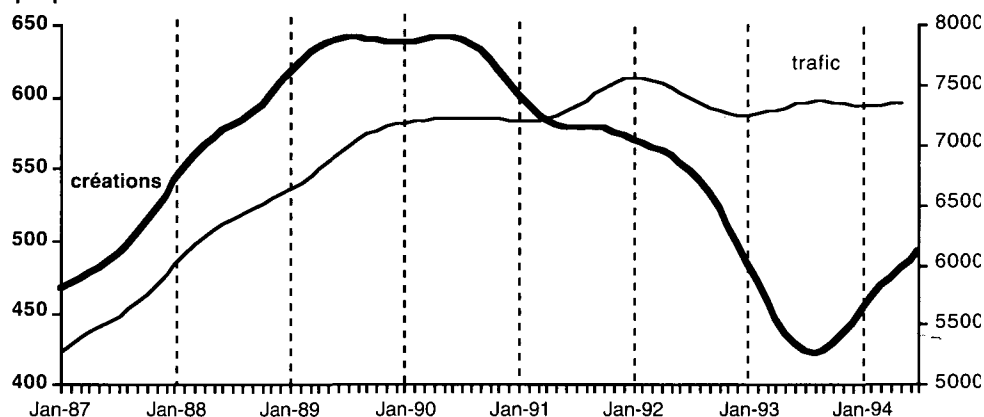
### Les créations surréagissent aux évolutions du trafic

L'évolution du nombre de créations d'entreprises de transport routier de marchandises est liée au trafic correspondant (*tableau 2 et graphique 4*). Alors que les créations sont restées insensibles au début du ralentissement du trafic en 1989, elles ont surréagi aux freinages ultérieurs. De 1989 à 1991, la croissance annuelle des créations a chuté brutalement, alors que le trafic ralentissait régulièrement. Le même phénomène s'est produit en 1993. Inversement, le redémarrage des créations au premier semestre 1994 a dépassé celui du trafic. La croissance rapide des créations par rapport au trafic en 1988-1989 a induit une concurrence accrue. La baisse des prix de vente du secteur de 1987 à 1989 (-7% à la tonne-kilomètre) en atteste. Cette concurrence acharnée explique aussi en partie la forte progression des défaillances, notamment en 1990. La baisse des créations après juillet 1992 a peut-être été amplifiée par le décret limitant l'accès à la profession de transporteur routier de marchandises. ■

**Tableau 2** : Croissance démographique et trafic routier de marchandises en % annuel

	88	89	90	91	92	93	94	88-89	90-93
créations (*)	13,3	13,0	1,8	-9,3	-5,2	-20,0	4,5	13,2	-8,5
trafic (**)	15,9	7,2	3,4	1,5	2,8	-2,3	2,3	11,5	1,3
défaillances			41,8	20,5	0,4	13,8			18,2

**Graphique 4** : créations et trafic routier de marchandises tendances mensuelles



Source : Insee (Sirene) et OEST (TRM)

Notes : Pour 1994 : \* de janvier à juillet, \*\* sur les six premiers mois de l'année.

Champ : NAF 602L+602M (créations), compte d'autrui d'au moins 3 tonnes (trafic).

### Méthodologie :

**Nomenclature d'activités** : Pour obtenir des séries à peu près homogènes, les postes NAF ont été reventilés par une clé de passage suivant les postes NAF, pour les années antérieures à 1993. Le routage est exclu, et les remontées mécaniques sont intégrées. Pour le transport routier de marchandises, on a retenu les postes NAF 602L (transport routier de marchandises de proximité) et 602M (TRM interurbain).

**Créations** : La mesure des créations provient du répertoire Sirene, géré par l'Insee. S'il y a changement de propriétaire, ce système statistique mesure d'une part, la cessation de la première entreprise, et d'autre part la création de la seconde. Un code permet de distinguer ces créations «impures» des créations pures. Au sens économique, seules ces dernières représentent un apport net au système productif. Les créations impures regroupent les réactivations, qui correspondent à la reprise d'activité d'une entreprise en sommeil (sans modification juridique) et les reprises. Celles-ci consistent en un changement de propriétaire, avec pérennité du fonds de commerce (bâtiment, clientèle). Mais la tendance des créateurs d'entreprises à omettre la mention de reprise (notamment pour des raisons fiscales) conduit à une surestimation des créations pures. C'est pourquoi le chiffre global des créations, plus fiable, est le plus utilisé.

Le taux de créations rapporte le nombre de créations au stock d'entreprises (estimé à partir de Sirene).

**Défaillances** : Les défaillances d'entreprises mesurent le nombre de jugements de redressement judiciaire. Celui-ci fait suite à une cessation de paiements, qui entraîne un dépôt de bilan. Il peut aboutir soit à un redressement, soit à une liquidation. Cette notion diffère de celle de cessation d'entreprise : si 95% des défaillances aboutissent à une cessation d'activité, environ 75% des cessations interviennent sans défaillance. Cet indicateur est en outre biaisé, puisque les petites entreprises sont moins susceptibles que les grandes de cesser leur activité dans le cadre d'un dépôt de bilan. Mais la cessation d'activité n'est pas rigoureusement mesurable avec l'outil statistique actuel.

### Bibliographie :

[1] «Le devenir des entreprises créées en 1987» - Insee Première n°312- avril 1994

[2] «Les créations d'entreprises en France entre 1987 et 1991» - Insee Première n°229 - oct 1992

[3] «Les défaillances en 1993» - Insee Première n°335 - juillet 1994

[4] «Les défaillances d'entreprises : des difficultés visibles plusieurs années à l'avance» - Economie et Statistique n°268