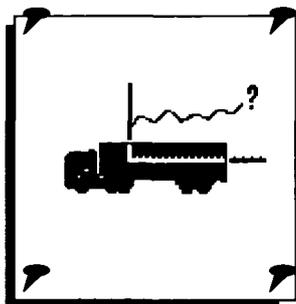


# PÉRENNITÉ ET DÉFAILLANCE D'ENTREPRISES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Irénée HUGEZ\*



Le transport routier de marchandises est un secteur dont le tissu se renouvelle rapidement car il est d'accès facile, avec de faibles barrières à l'entrée. Les créations d'entreprises représentent, selon les années, 15 à 20% de la population totale. Symétriquement les cessations sont aussi importantes, en moyenne, même si, de 1986 à 1992, le nombre d'entreprises s'est accru de 25%. De ce fait, les évolutions globales du secteur, telles qu'elles apparaissent dans le système statistique, résultent autant du solde des mouvements démographiques que de la dynamique propre des entreprises pérennes.

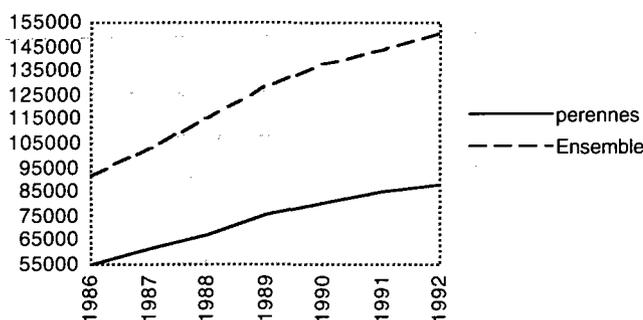
Dans cette étude, on s'intéresse à la dynamique spécifique des entreprises pérennes, à leur contribution à la croissance du secteur, à partir notamment d'une analyse typologique grâce à l'exploitation des résultats d'un panel d'entreprises couvrant la période 1986-1993, panel issu de l'EAE gérée à l'OEST. En parallèle, on a cherché à caractériser les entreprises qui ont dû cesser leur activité au cours de la période.

## I - Les entreprises pérennes (cf. méthodologie en fin d'article)

**Pas de gains  
de part de marché  
pour ces  
entreprises...**

Les entreprises pérennes ont vu leurs parts de marchés stagner jusqu'en 1992<sup>1</sup>, puisque leur chiffre d'affaires s'est accru de 61% de 1986 à 1992 contre 63% pour l'ensemble du secteur. La situation n'est pas identique dans les trois sous-secteurs : zone longue, zone courte et collecte de fret terrestre et fluvial. En zone longue et en zone courte, les nouveaux entrants se sont appropriés la quasi totalité de la nouvelle demande et les entreprises pérennes ont vu leur situation s'effriter, moins 5 points de parts de marché sur la période étudiée. Au contraire, les auxiliaires du panel ont consolidé leurs positions (plus 5 points). Cela peut s'expliquer partiellement par des glissements sectoriels des entreprises pérennes, de la traction vers des fonctions à plus forte valeur ajoutée d'organismes de transports qui étaient, dans l'échantillon, au nombre de 450 en 1993 contre 401 en début de période. Ce mouvement, qui s'observe sur l'ensemble du secteur, correspond au cycle de vie des entreprises du TRM. On entre, par la traction, dans le secteur et ensuite, si on survit, on peut envisager de glisser vers la collecte de fret.

La croissance du chiffre d'affaires dans l'ensemble du secteur et pour le panel  
(en millions de francs)



\* Elève de l'ENSAE en stage à l'OEST.

1 L'appréciation des évolutions globales du secteur est perturbée par l'introduction, dans le système statistique, en 1993, d'une nouvelle nomenclature d'activité (NAF).

**... mais des performances supérieures, en niveau plutôt qu'en évolution**

Les effectifs moyens des entreprises pérennes ont cru plus vite que dans l'ensemble du secteur jusqu'en 1992 (+24% contre +4%). Les entreprises pérennes n'ont pas connu une croissance du nombre de leurs salariés supérieure à celle de l'ensemble du secteur. Mais du fait de l'accroissement du nombre d'entreprises dans le secteur (+20% environ pour les entreprises de plus de 20 salariés) la croissance des pérennes a, malgré tout, été supérieure à la croissance moyenne par entreprise.

Si les rémunérations sont légèrement plus faibles, en moyenne, dans les entreprises pérennes, par contre la productivité du travail y est supérieure d'environ 4 à 5%. De ce fait, les entreprises pérennes se caractérisent par un taux de marge supérieur en niveau à la moyenne du secteur. Mais sur la période, ces entreprises n'accroissent pas cet avantage comparatif.

**Un niveau de sous-traitance élevé**

Les entreprises pérennes recourent plus à la sous-traitance, surtout celles de la zone longue et cela tout au long de la période (3 points de différence pour le taux de sous-traitance dans cette activité). Cela permet peut-être aux entreprises en bonne santé de se décharger de contraintes productives et éventuellement légales (temps de conduite) sur d'autres moins solides, qui sont obligées de les accepter pour survivre. Cela peut s'expliquer aussi par le glissement sectoriel progressif de certaines entreprises de la traction vers la collecte de fret.

Une autre caractéristique des entreprises pérennes est, en matière de financement pour l'acquisition de véhicules, le moindre recours à la location et au crédit-bail, modes de financement plus utilisés par les entreprises en difficulté (cf. plus loin). Plus assurées de leur pérennité, elles utilisent moins ces modes de financement plus onéreux pour l'entreprise mais moins risqués pour le banquier. Malgré tout, le recours au crédit-bail s'accroît parmi les pérennes de la zone longue.

**Une typologie des entreprises pérennes**

Au total, on peut regrouper les entreprises pérennes en cinq grandes catégories :

- une première (51 entreprises) est constituée des organisateurs de transport les plus solides (commissionnaires, groupeurs et affréteurs) qui sont structurellement très différents de la majorité des entreprises de transport de marchandises. Elles n'ont peu ou pas de camions et de chauffeurs et sous-traitent le transport à d'autres. De fait, leur personnel est constitué essentiellement de manutentionnaires et de cadres. Les salaires y sont donc plus élevés qu'ailleurs, de même que la productivité. Quant à leurs résultats, ils sont excellents (taux de marge élevés, rentabilité très forte,...).

- la seconde (277 entreprises) est constituée d'entreprises prospères (de zone longue essentiellement) à forte productivité et marges élevées. Les unes sont positionnées sur des créneaux très spécifiques (quasi-monopoles ou activités marginales) et ont logiquement des taux de valeur ajoutée élevés; les autres sous-traitent une part importante de leur activité. Même si la croissance y est forte, les rémunérations n'y sont pas particulièrement élevées.

- la troisième (374 entreprises) comprend les entreprises "moyennes en tout" et qui ont des résultats faibles mais honorables (taux de marge notamment), représentatives de la moyenne des sociétés pérennes.

- la quatrième (346 entreprises) regroupe les entreprises pérennes connaissant les plus grosses difficultés. Fortement endettées par rapport aux trois classes précédentes, elles sont assez peu productives et, caractéristique principale, ont recours au crédit-bail pour assainir leur situation financière. De ce fait, elles ont moins d'actifs; elles sont plus fragiles et soumises aux aléas de la conjoncture.

- enfin, la dernière (214 entreprises) est celle des entreprises ayant recours à la location et très endettées. Toutefois, cette classe n'est pas aussi homogène que les précédentes. On y trouve à la fois des entreprises endettées mais en pleine croissance, et qui financent leurs investissements par l'emprunt, et des entreprises connaissant de fortes difficultés et pour qui la location est l'un des derniers moyens, au même titre que le crédit-bail pour se désendetter. Ces entreprises en difficulté ont, en effet, connu une baisse de leurs charges

## ENTREPRISES TRM

financières de 1990 à 1993, alors que celles du groupe précédent ont continué à s'accroître malgré le recours au crédit-bail.

### II - Les entreprises en cessation<sup>2</sup>

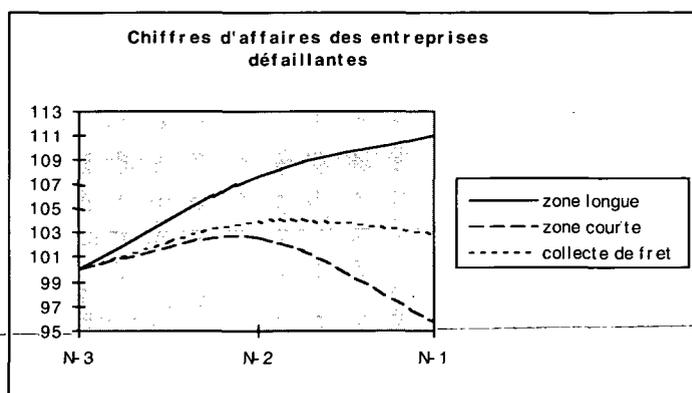
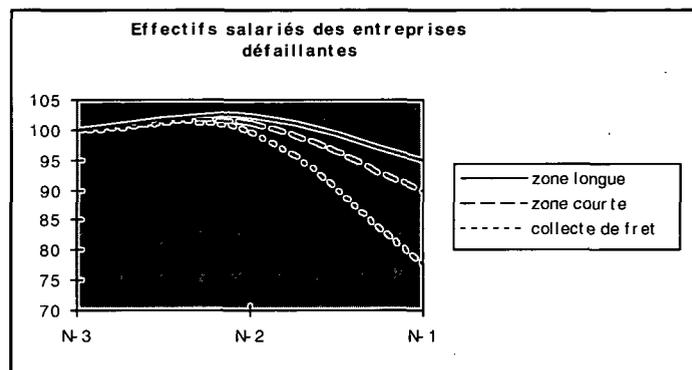
En contrepoint de l'observation des entreprises pérennes, il est utile de se pencher sur les performances des entreprises défaillantes, pour ce qui concerne la période (ici de trois ans) qui précède leur disparition. Pour diverses raisons (cf. l'encadré méthodologique), l'étude n'a pu porter que sur un nombre restreint d'entreprises de plus de 20 salariés qui ont cessé leur activité entre 1989 et 1993 (200 environ).

#### **Recherche de fret à tout prix en zone longue**

Des signes annonciateurs de la défaillance peuvent être repérés plusieurs années à l'avance et plus particulièrement dans le transport routier de marchandises de zone longue.

Les principales caractéristiques de ces entreprises sont une dégradation de leurs résultats en terme de solde d'exploitation, de solvabilité et de rentabilité. Si le chiffre d'affaires ne baisse pas ou peu, même la dernière année, si les licenciements n'interviennent qu'en fin de période, par contre la dégradation de l'EBE est le premier signe annonciateur, entraînant une baisse du taux de marge, de la solvabilité et de la rentabilité.

Certaines de ces entreprises poursuivent leur effort d'investissement en ayant plus recours au crédit-bail et à la location. Tout particulièrement en zone longue, les entreprises en difficulté continuent de rechercher du fret "à tout prix" et recourent au crédit-bail et à la location pour tenter de réduire leurs charges financières.



On fait référence ici aux performances des entreprises pour les 3 années antérieures (N-3, N-2, N-1) à la cessation d'activité.

#### **Parfois des cessations d'entreprises saines**

Une analyse typologique du même type que celle menée sur les entreprises pérennes permet d'identifier trois types d'entreprises en cessation.

L'EAE ne distingue pas cessations volontaires et liquidations judiciaires. De ce fait, un groupe important d'entreprises en cessation sont des sociétés ayant préparé leur disparition et en bonne santé. Ces sociétés, en général assez petites, ont des résultats excellents et sont très productives. Pour autant, elles ralentissent depuis deux ans leurs investissements avant leur cessation puisqu'elles s'apprêtent à disparaître sans reprise.

© O E S T

Synthèse. Octobre 1995

2 L'EAE ne distingue pas cessation volontaire et liquidation judiciaire.

Parmi les autres, on peut distinguer deux niveaux de difficultés : les unes, plutôt des auxiliaires sont considérablement endettées, alors que les autres (zone longue et, dans une moindre mesure, zone courte) le sont nettement moins. Cette observation est à rapprocher de ce qui précède. Les entreprises de transport cherchent avant leur disparition à augmenter leur chiffre d'affaires et se désendettent en vendant leurs camions pour en louer ou recourir au crédit-bail, alors que les auxiliaires réduisent leurs effectifs et leur matériel.

Comme on pouvait s'y attendre, ces entreprises en difficulté ont des effectifs relativement faibles et en baisse constante. Elles voient leur valeur ajoutée diminuer au fil des ans, sont peu productives et dégagent des marges de plus en plus faibles.

### III - Une approche de la défaillance dans le transport routier de marchandises à l'aide d'une fonction score

On peut discriminer les entreprises pérennes des défaillantes à l'aide d'une fonction score (cf encadré méthodologique).

Un score linéaire a donc été construit pour tenter de distinguer, à l'aide des principaux ratios issus du compte de résultat, les entreprises pérennes des entreprises en cessation dans le transport routier de marchandises. Il apparaît comme étant assez robuste avec des taux d'entreprises bien classées de l'ordre de 70 %.

Cette fonction S est définie par :

$$S = -1,99 + 8,35.R1 + 0,68.R2 - 0,75.R3 + 1,63.R4$$

où :

R1 est la productivité du travail,

R2 est la part de la sous-traitance dans les autres charges,

R3 est le poids des charges financières dans l'excédent brut d'exploitation,

R4 est l'effort d'investissement (part de l'investissement dans la valeur ajoutée).

On retrouve bien ici les variables qui caractérisent les cessations (R3, R4) ou les pérennes (R1 et R2).

Les mauvais classements (de l'ordre de 30%) résultant de ce score s'expliquent d'abord par le caractère flou de la frontière entre pérennes et défaillantes. Certaines entreprises en cessation étaient en assez bonne santé et certaines entreprises pérennes ont des profils très proches des défaillantes et sont donc très difficiles à classer. Certaines d'entre elles pourraient disparaître d'ailleurs quelques années plus tard.

De plus, certaines variables liées à l'endettement ne sont pas disponibles dans l'EAE, ce qui rend la distinction encore plus difficile. ■

#### Méthodologie

- **le champ de l'étude** est composé des entreprises de plus de 20 salariés pour le transport routier de marchandises et de l'ensemble de celles de collecte de fret terrestre et fluvial.

- **entreprises pérennes** : il s'agit des 1294 entreprises du champ de l'étude ayant répondu chaque année à l'EAE de 1986 à 1993.

- **entreprises en cessation** : il s'agit des entreprises du champ de l'étude ayant cessé leur activité entre 1989 et 1993 et ayant répondu à l'enquête les trois années précédant l'arrêt de toute activité. Elles sont très peu nombreuses pour deux raisons essentielles : la première tient à l'existence d'un plan de sondage dans l'EAE. Des entreprises proches de la liquidation ont tendance à licencier et se retrouvent dans la partie échantillonnée de l'enquête. La deuxième tient à la qualité de réponse et à la date de l'enquête. Une entreprise ayant cessé toute activité l'année N répond rarement l'année N+1 sur ses activités de l'année N. Le taux de réponse la dernière année est donc très faible.

- **le score linéaire** est la combinaison linéaire des ratios retenus dans l'analyse qui discrimine le mieux les deux sous populations observées, les pérennes et les défaillantes. C'est donc la fonction linéaire qui a le meilleur caractère prédictif. La méthode d'estimation repose sur l'analyse discriminante probabiliste.