

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT EN 1994 : PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ANNUELLE D'ENTREPRISE

François RAGEAU

En 1994, le retour à la croissance de l'économie française a bénéficié aux entreprises de transport. En effet, sur l'ensemble des secteurs couverts par l'enquête annuelle auprès des entreprises de transport, le chiffre d'affaires des entreprises pérennes augmente de 4,6%, et ce malgré les difficultés persistantes dans les transports maritime et ferroviaire.

Après une année 1993 marquée par la récession, l'économie française a retrouvé la croissance en 1994. Les différents secteurs des transports ont bénéficié de ce contexte plus porteur et ont progressé. Le chiffre d'affaires total des entreprises interrogées dans l'enquête annuelle s'élève à 450 milliards de francs, en augmentation de 4,6% en valeur et à champ constant¹, avec une progression plus forte, supérieure à 6%, dans les transports routiers de marchandises et les transports urbains et routiers de voyageurs. Par contre, la croissance est inférieure à la moyenne pour le transport aérien et surtout pour le transport ferroviaire et le transport maritime, secteurs où elle n'est de l'ordre que de 2%.

TABLEAU de bord 1994

agrégats en millions de francs courants

secteur	nombre entreprises	effectifs	CA hors TVA	CA hors TVA et sous-trait.	rémunération	VABCF	investissements
TFER	14	186793	54305	48849	31130	51077	19073
(1)		-3,1	2,1	1,9	-0,5	1,9	-24,8
TRM	35374	262007	138381	120620	25761	43166	8118
(1)		3,7	6,5	7,9	4,5	4,3	7,1
TURV	26656	162969	50922	48415	17552	31359	10197
(1)		1,2	6,3	6,6	2,7	5,3	2,0
TM	161	10749	26989	23732	2263	4024	2109
(1)		-9,3	1,6	-1,1	-7,4	0,9	-32,5
TF	51	1335	1225	902	200	410	122
(1)		-5,9	-3,6	-3,6	-9,9	-9,5	13,8
TA	123	58645	64611	5774	13911	22795	5592
(1)		-3,1	3,1	4,0	-2,5	14,3	-28,9
ME	969	28543	18137	14744	3594	7675	1169
(1)		-1,9	4,5	4,1	0,9	0,3	-8,7
OTF	1916	91889	95503	41229	12339	21509	1646
(1)		2,2	5,4	5,8	0,8	2,9	-13,1
TOTAL	65264	802930	450072	356265	106750	182014	48026
(1)		-0,1	4,6	4,3	0,7	4,8	-17,9

TFER : Transport Ferroviaire; TRM : Transport Routier de Marchandises; TURV : Transport Urbain et Routier de Voyageurs;

TF : Transport Fluvial (entreprises de plus de 5 salariés uniquement); TM : Transport Maritime;

TA : Transport Aérien; ME : Manutention et Entreposage; OTF : Organisation du Transport de Fret secteurs de la Nomenclature d'Activités Française

(1) : Evolution 1994/1993 en % des entreprises sur champ constant

Le chiffre d'affaires hors sous-traitance évolue généralement comme le chiffre d'affaires total, y compris dans le cas de l'organisation du transport de fret, secteur où la sous-traitance est la plus forte.

¹ Le champ constant comprend les entreprises présentes au cours de l'année d'enquête et de l'année précédente, qui ont répondu à l'enquête et n'ont pas enregistré de modification de structure au cours de l'année d'enquête. Ces entreprises sont dites « pérennes ».

ENTREPRISES

L'ensemble des secteurs des transports couverts par l'enquête emploi, en 1994, 803 000 personnes. A champ constant, cet effectif est stable par rapport à 1993. Mais la situation diffère suivant les activités et les hausses enregistrées dans le transport routier de marchandises, le transport urbain et routier de voyageurs et l'organisation du transport de fret, compensent les baisses constatées dans les autres secteurs.

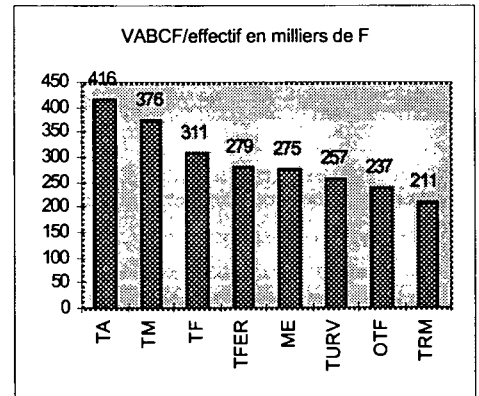
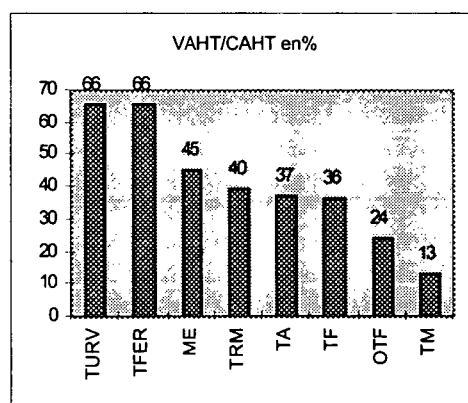
La valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF), qui intègre les subventions d'exploitation, s'établit en 1994 à 182 milliards de francs. Le transport ferroviaire et le transport routier de marchandises réalisent ensemble plus de la moitié de la VABCF totale des secteurs couverts (respectivement 28% et 24% du total). Trois secteurs représentent chacun de 12% à 17% de la VABCF : le transport urbain et routier des voyageurs, le transport aérien et l'organisation du transport de fret. La VABCF de l'ensemble des entreprises pérennes progresse en 1994 de 4,8%, soit au même rythme que le chiffre d'affaires total. C'est pour le transport aérien que la VABCF augmente le plus (+14,3%), notamment grâce aux effets combinés de la très forte progression du trafic en 1994 et des compressions de charge opérées par les compagnies aériennes. Pour tous les autres secteurs, la croissance de la valeur ajoutée est moins rapide que celle du chiffre d'affaires.

L'investissement représente près de 48 milliards de francs en 1994, dont 40% pour le transport ferroviaire. A champ constant, il chute en moyenne de 17,9% par rapport à 1993. Les seuls secteurs épargnés par la baisse sont le transport routier de marchandises et le transport urbain et routier de voyageurs. La régression atteint ou dépasse 25% dans les transports ferroviaire, maritime et aérien. La SNCF a diminué ses dépenses d'investissement du fait de l'achèvement de chantiers importants : TGV Nord, interconnexion autour de Paris et contournement de Lyon.

Un taux de valeur ajoutée de 40% en moyenne

Le taux de valeur ajoutée est défini comme le rapport de la valeur ajoutée hors taxe (VAHT)² sur le chiffre d'affaires réalisé. Ce taux, de 15% seulement pour les transports maritimes et de 24% pour l'organisation du transport de fret, atteint 66% pour le transport ferroviaire et pour le transport urbain et routier de voyageurs. En dehors du secteur maritime, dont les particularités rendent malaisée l'interprétation économique des résultats, les autres secteurs se situent aux environs de 40%, c'est-à-dire dans la moyenne.

Le taux de valeur ajoutée peut s'interpréter comme un indicateur du degré d'intégration des filières : les secteurs intégrés (transport ferroviaire, transport urbain en commun) ont un taux de valeur ajoutée élevé car ils font peu appel à des intermédiaires. Par contre, l'intermédiation est élevée pour l'organisation du transport de fret qui a une faible valeur du taux de valeur ajoutée à cause du poids particulier de la sous-traitance dans ce secteur, ce qui gonfle les consommations intermédiaires. Les achats de sous-traitance représentent en effet plus de la moitié de son chiffre d'affaires et se retrouvent dans les charges d'exploitation.



² La VAHT comme la VABCF des transports routiers de marchandises et du transport urbain et routier de voyageurs ne pouvant être calculée que pour les entreprises de plus de 5 salariés, tous les taux où elles interviennent portent sur ces entreprises, et non sur l'ensemble.

Plus forte productivité apparente du travail pour le transport aérien

La productivité moyenne apparente du travail a été calculée en rapportant la valeur ajoutée au nombre de personnes employées en équivalent temps plein, sur les entreprises de plus de cinq salariés. Elle est en moyenne de 262 000 francs par personne en 1994. Les secteurs où le ratio est le plus élevé sont le transport aérien (416 000 francs) et le transport maritime (376 000 francs), le transport routier correspondant au ratio le plus faible avec 211 000 francs, alors que les autres secteurs se situent entre 240 000 et 280 000 francs. Cette diversité traduit à la fois l'opposition entre des secteurs fortement utilisateurs de main-d'oeuvre (les transports routiers de marchandises) et des secteurs plus capitalistiques (transport maritime, transport aérien), et les différences de niveaux de formation, donc de salaires des employés. Le secteur maritime est à remarquer puisqu'avec un très faible taux de valeur ajoutée, il présente tout de même une des plus fortes productivités apparentes. En termes de chiffre d'affaires par personne occupée, ce secteur dépasse largement tous les autres. Une des explications possibles est que les compagnies maritimes affrètent souvent des navires avec leur équipage. Ces équipages ne sont pas comptabilisés dans l'effectif de ces compagnies, même s'ils participent à leur production. A un niveau plus fin d'activité, on constate une assez grande homogénéité pour les différents secteurs de transport routier de marchandises. Par contre, avec près de 300 000 francs par personne, le transport urbain de voyageurs a un ratio supérieur de 50% au transport routier de voyageurs, les taxis fermant la marche avec le ratio le plus faible de l'ensemble des secteurs des transports (164 000 francs). La manutention non portuaire se situe en retrait par rapport à la manutention portuaire et à l'entreposage, la messagerie par rapport aux autres entreprises d'organisation de transport de fret.

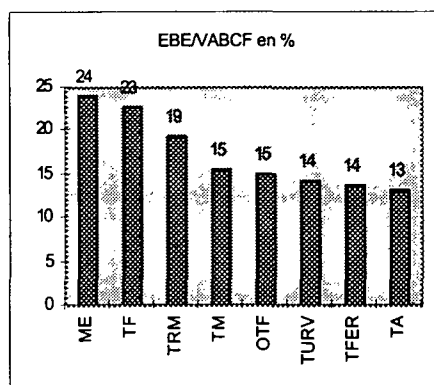
Un taux de marge élevé dans la manutention et l'entreposage

En 1994, la part de l'excédent brut d'exploitation (EBE) dans la valeur ajoutée (taux de marge) s'établit globalement à 15,7% dans le secteur des transports. Cette part va de 13% dans le transport aérien à 24% dans le secteur manutention-entreposage. Ces différences s'expliquent en partie par l'intensité capitalistique des secteurs, donc par l'importance plus ou moins grande de la rémunération du capital.

Du fait de la concurrence, les entreprises du transport aérien se livrent à une guerre des prix qui comprime leurs marges. Le transport ferroviaire, confronté à des difficultés structurelles, a un taux de marge à peine supérieur (14%).

Après la manutention-entreposage, les secteurs où la part de l'EBE est la plus élevée sont le transport fluvial (23%) et le transport routier de marchandises (19%). Cependant, au niveau d'activité le plus fin, les situations sont très contrastées : la manutention proprement dite (portuaire et non portuaire) a un taux de marge très faible (moins de 10%). L'entreposage, par contre, dégage un taux élevé (37%). De même, alors que le secteur du déménagement a un taux de marge de 13%, ce taux est de 27% pour la location de camions.

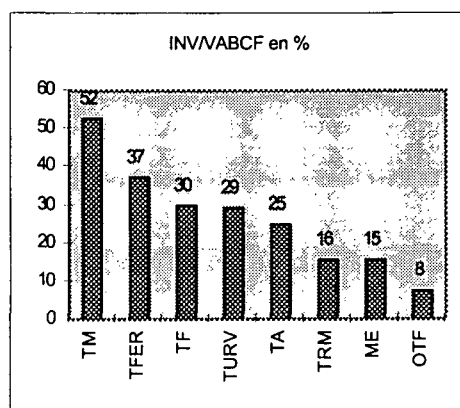
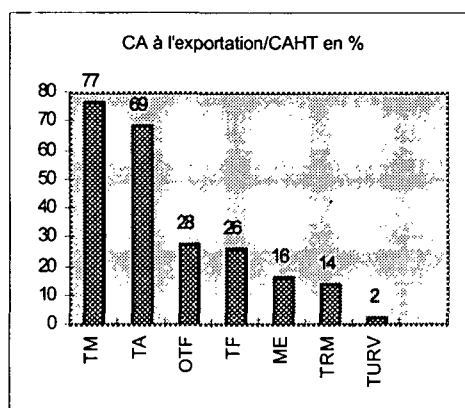
Le taux de marge est particulièrement faible pour les transports urbains de voyageurs (12,5%) alors qu'il approche les 20% pour les transports routiers et qu'il les dépasse pour les taxis (car ceux-ci, ayant souvent un statut d'artisan, se rémunèrent par l'EBE). Par ailleurs, la part de l'EBE dans la valeur ajoutée est deux fois plus élevée pour l'affrètement que pour la messagerie (respectivement 23 et 12%).



ENTREPRISES

Le maritime et l'aérien en tête pour le chiffre d'affaires à l'exportation

Le taux d'exportation³ (part du chiffre d'affaires réalisé à l'exportation) reflète la vocation internationale de certains secteurs. Pour l'ensemble des transports, la moyenne est de 25,5%, ce qui est proche du taux d'exportation de l'économie française. Le transport maritime et le transport aérien, par nature beaucoup plus ouverts sur l'extérieur, réalisent respectivement 77% et 69% de leur chiffre d'affaires à l'exportation. A l'inverse, le transport urbain et le transport routier de voyageurs ont un taux d'exportation très faible sauf dans le cas du « transport routier non régulier de voyageurs » (excursions en autocar, location d'autocars avec conducteurs à la demande...) pour lequel le ratio est plus élevé : 14%. Le transport interurbain de marchandises réalise 19% de son chiffre d'affaires à l'exportation, contre 3% seulement pour le transport de proximité. Enfin, la manutention-entreposage comme l'organisation du transport de fret recouvrent d'importantes disparités : la manutention portuaire réalise plus de la moitié de son chiffre d'affaires à l'exportation (52%), la manutention non portuaire et l'entreposage moins de 10%. Pour sa part, l'organisation du transport international (44%) contribue beaucoup plus que la messagerie (17%) à la part du chiffre d'affaires réalisé à l'exportation dans le transport de fret.



Un taux d'investissement très différencié suivant les secteurs

Le taux d'investissement est mesuré par le rapport entre l'investissement corporel total hors apports et la valeur ajoutée brute au coût des facteurs. Pour l'ensemble des secteurs, il est de 26%. Ce taux est le plus élevé là où les immobilisations sont les plus lourdes et l'intensité capitaliste la plus forte, c'est-à-dire dans le transport maritime et le transport ferroviaire, suivis d'assez loin par le transport urbain et routier de voyageurs et le transport aérien. L'effort d'investissement des autres secteurs est nettement moins important.

L'investissement en matériel de transport représente 85% des investissements pour le transport aérien, pour le transport routier et les taxis, les deux tiers pour le transport routier de marchandises et seulement un tiers pour le chemin de fer et la RATP où les dépenses d'infrastructures sont importantes. ■

Chaque année, l'enquête annuelle auprès des entreprises de transport permet une analyse fine de la situation des différents secteurs à partir des résultats comptables et de données sur l'emploi et, pour le secteur routier, sur le parc. C'est une source d'information privilégiée pour tous les acteurs du monde des transports. Les résultats détaillés de l'enquête sur l'exercice 1994 sont disponibles et seront publiés par le SES dans les semaines qui viennent.

³ Pour le transport ferroviaire, le trafic vers les pays étrangers donne lieu à un système de compensations financières avec les autres compagnies nationales de sorte que le chiffre d'affaires à l'exportation de la SNCF n'est pas distingué dans sa comptabilité.