

LES PERFORMANCES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DE 1993 À 1996

Frédéric LERAY, François RAGEAU

Entre 1988 et 1996, le taux de marge classique (EBE/VAHT) dans le transport routier de marchandises est passé de près de 25% à 13%. Corrigé de l'effet du crédit bail et de la location, ce taux évolue de plus de 33% à 27,3% sur la période. La comparaison de ces deux évolutions illustre bien la sensibilité des agrégats comptables à la structure des dépenses des entreprises de transport.

Dans les résultats de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) dans les transports que le SES publie chaque année, les soldes et ratios de gestion présentés sont calculés conformément au plan comptable général. Or la diversité des modes de financement des équipements dans le transport de marchandises et l'impact sur les comptes du recours à du personnel extérieur à l'entreprise font que l'utilisation de ces ratios « classiques » peut être à l'origine d'analyses biaisées par rapport à la réalité économique du secteur. C'est pourquoi le SES complète périodiquement la publication régulière des résultats de l'EAE par des publications permettant une analyse des performances des entreprises. L'article ci-après illustre sur quelques points l'intérêt de cette publication, qui comporte en outre une analyse de la dispersion des résultats¹.

Des ratios adaptés au secteur

La comparaison des performances des entreprises du transport routier de marchandises et de l'organisation du transport de fret suppose la constitution d'indicateurs pertinents pour l'ensemble des entreprises du secteur.

En effet, la diversité des modes de financement des équipements dans le transport de marchandises (fonds propres, endettement, crédit-bail, location...), ainsi que l'utilisation de personnel extérieur, pose un problème d'interprétation des ratios classiques qui sont sensibles à ces choix de gestion faits par les entreprises.

A partir des données collectées dans le cadre de l'enquête annuelle d'entreprise, des agrégats « corrigés », permettant le calcul de ratios neutres vis-à-vis des stratégies mises en oeuvre par les entreprises, ont été définis afin de rendre comparables les performances des acteurs de ces secteurs.

Un chiffre d'affaires en hausse marquée pour les organisateurs de transport de fret

Entre 1993 et 1996, le chiffre d'affaires du secteur du transport routier de marchandises (transport de proximité, interurbain, déménagement et location de camion avec conducteur) passe de 136 418 millions de francs à 148 369 millions de francs. Cette hausse, de 8,7% en francs courants, est inférieure à celle du chiffre d'affaires transport (+6,4%), ce qui traduit une diversification de l'activité des entreprises.

Le taux de sous-traitance est en baisse dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM), et tout particulièrement pour le transport de proximité (de 16% à 12,2% entre 1993 et 1996).

Globalement, le TRM est très faiblement concentré, avec une taille moyenne des entreprises de sept salariés, et les dix premières entreprises ne représentent que 3,3% du chiffre d'affaires total en 1996.

¹ Voir encadré en fin d'article.



TRM

Le chiffre d'affaires des organisateurs de transport de fret (messagerie et fret express, affrètement et organisation de transports internationaux) progresse de 83 949 millions de francs à 108 139 millions de francs ; mais c'est la catégorie des entreprises de 6 salariés et plus qui contribue le plus à cette hausse. Ce secteur est aussi plus concentré que celui du TRM puisque les dix premières entreprises réalisent 25,5% du chiffre d'affaires total en 1996. Une des raisons de cette concentration est l'évolution de l'activité des grandes entreprises de transport routier de marchandises vers l'organisation du transport de fret. La sous-traitance de la messagerie est en légère hausse à 48,4%.

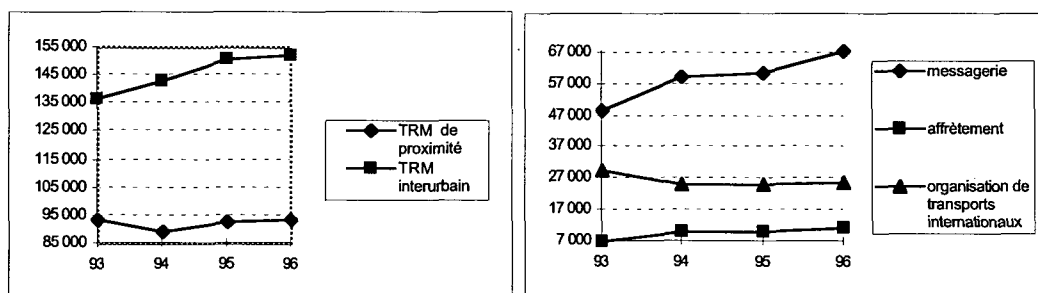
Les emplois dynamisés par l'organisation du transport de fret

D'après les résultats de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE), les entreprises de TRM ont créé 18 000 emplois en équivalent temps plein entre 1993 et 1996 tandis que le nombre d'emplois dans l'organisation du transport de fret progressait de 20 000. Ces hausses d'effectif sont surtout à mettre à l'actif des entreprises de messagerie, fret express et affrètement (+27%), et aussi du secteur du transport de marchandises interurbain (+10%).

Toutefois cette évolution doit être nuancée par les phénomènes de changement de classement sectoriel, conduisant une entreprise à passer d'un secteur à un autre, suite à l'évolution de son activité principale ; ce phénomène est globalement favorable à la collecte de fret.

Si, globalement, les effectifs augmentent de 6% entre 1993 et 1995, ce sont principalement la catégorie d'entreprises entre 6 et 19 salariés (+10%) et celle des entreprises entre 50 et 199 salariés (+10%) qui dynamisent le secteur du TRM. Ces deux types d'entreprises représentent 44% des effectifs totaux. Ce sont aussi les seules catégories d'entreprises à ne pas avoir subi une diminution du personnel en 1994.

Graph 1 : Evolution de l'emploi dans le transport routier de marchandises et l'organisation du transport de fret



Des taux de marge à la baisse

L'analyse des taux de marge du TRM montre que le taux classique (EBE / VAHT) et le taux corrigé (EBE corrigé / VAHT corrigée, neutre vis-à-vis du mode de financement des investissements), qui s'élevaient respectivement à 13% et 27,3% en 1996, sont orientés à la baisse entre 1993 et 1996, contrairement aux années précédentes, tout particulièrement pour les grosses entreprises.

A l'inverse, les taux de marge, classique et corrigé, des organisateurs de transport de fret sont en légère hausse (respectivement de +6,5% et +3,6%) ; mais cette évolution n'est pas uniforme pour ce secteur. En effet les activités de messagerie, de fret express et d'affrètement voient leurs taux baisser entre 1993 et 1996 alors que ceux des organisations de transports internationaux stagnent.

TRM

Tableaux 1 et 2 : Taux de marge classique et corrigé pour le transport routier de marchandises

| Taux de marge classique en % | ANNEES | | | |
|------------------------------|--------|------|------|------|
| | 93 | 94 | 95 | 96 |
| 6 à 19 salariés | 16,7 | 17,1 | 16,4 | 12,6 |
| 20 à 49 salariés | 17,6 | 17,7 | 17,5 | 13,4 |
| 50 à 199 salariés | 17,7 | 18,1 | 17,2 | 13,4 |
| 200 salariés et plus | 22,6 | 20,3 | 16,6 | 11,7 |
| Ensemble | 18,2 | 18,0 | 17,0 | 13,0 |

| Taux de marge corrigé en % | ANNEES | | | |
|----------------------------|--------|------|------|------|
| | 93 | 94 | 95 | 96 |
| 6 à 19 salariés | 31,2 | 31,3 | 30,1 | 27,9 |
| 20 à 49 salariés | 30,9 | 30,5 | 29,9 | 27,8 |
| 50 à 199 salariés | 31,9 | 32,0 | 31,1 | 27,3 |
| 200 salariés et plus | 30,8 | 31,3 | 28,2 | 24,8 |
| Ensemble | 31,2 | 31,3 | 30,1 | 27,3 |

Tableaux 3 et 4 : Taux de marge classique et corrigé pour l'organisation du transport de fret

| Taux de marge classique en % | ANNEES | | | |
|------------------------------|--------|------|------|------|
| | 93 | 94 | 95 | 96 |
| 6 à 19 salariés | 16,7 | 17,6 | 14,6 | 19,4 |
| 20 à 49 salariés | 16,8 | 18,3 | 13,5 | 12,8 |
| 50 à 199 salariés | 11,8 | 12,8 | 12,3 | 12,3 |
| 200 salariés et plus | 8,3 | 12,2 | 10,3 | 7,9 |
| Ensemble | 10,7 | 13,4 | 11,4 | 10,3 |

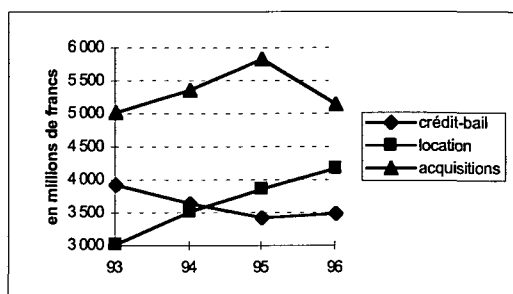
| Taux de marge corrigé en % | ANNEES | | | |
|----------------------------|--------|------|------|------|
| | 93 | 94 | 95 | 96 |
| 6 à 19 salariés | 30,3 | 34,6 | 34,6 | 35,8 |
| 20 à 49 salariés | 26,5 | 28,5 | 25,0 | 24,4 |
| 50 à 199 salariés | 21,0 | 23,0 | 23,0 | 22,8 |
| 200 salariés et plus | 20,5 | 23,9 | 20,9 | 19,3 |
| Ensemble | 22,1 | 25,0 | 22,9 | 22,0 |

Les entreprises du TRM se tournent plus vers la location de véhicules, et en particulier la location financière, au détriment du crédit-bail. Ce sont surtout les catégories de petites entreprises qui délaissent le crédit-bail (-24%) au profit de la location simple (+56%) ; cette baisse joue un rôle important puisqu'elles étaient les principales utilisatrices du crédit-bail (39% du total en 1993 contre 34% en 1995).

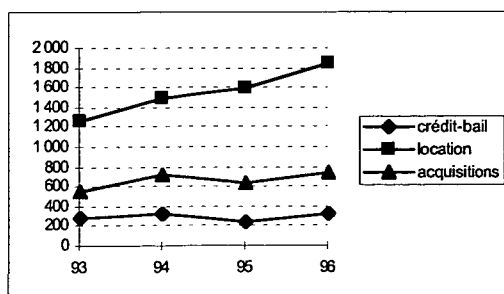
Après une baisse entre 1991 et 1993, les investissements sont de nouveau en progression de 14% (16% pour le matériel de transport) entre 1993 et 1996. C'est surtout la catégorie d'entreprises de 50 à 199 salariés qui a renouvelé son parc, avec une hausse de 50% des investissements en matériel de transport.

Graph 2 : Dépenses concernant les différentes formes de financement des acquisitions en matériel de transport

Transport routier de marchandises



Organisation du transport de fret



Les concepts habituels :

• **Valeur ajoutée hors taxes (VAHT) :** Chiffre d'affaires hors taxes + production stockée + production immobilisée - (achats de marchandises + variations de stocks) - (achats de matières premières + variations de stocks) - autres achats et charges externes.

• **Excédent brut d'exploitation (EBE) :** VAHT + subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés - salaires et traitements - charges sociales

On neutralise l'effet du recours au crédit bail et à la location ou à des agents externes à l'entreprise sur les agrégats comptables d'exploitation :

Les agrégats corrigés :

• **Valeur ajoutée corrigée :** VAHT + redevances de crédit bail + location de matériel de transport et de manutention + autres loyers et charges locatives + coût des personnels détachés et prêtés à l'entreprise + coût des autres personnels extérieurs - dotation aux provisions sur actifs circulants.

• **Excédent brut d'exploitation corrigé :** VAHT + redevances de crédit bail + location de matériel de transport et de manutention + autres loyers et charges locatives - dotation aux provisions sur actifs circulants - salaires et traitements - charges sociales - participations des salariés aux fruits de l'expansion - impôts, taxes et versements assimilés + subventions d'exploitation.

Les effectifs utilisés sont des effectifs en équivalent temps complet, les emplois à temps partiel ayant été ramenés à des emplois à temps plein. On calcule un taux de marge corrigé égal au rapport de l'excédent brut d'exploitation corrigé à la valeur ajoutée corrigée.

Une réactualisation de l'ouvrage « Performances des entreprises du transport routier de marchandises », portant sur les années 1993 à 1995, est disponible au SES. Le volume habituel des résultats détaillés de l'enquête annuelle d'entreprise portant sur l'exercice 1996 est publié dans les collections du SES. Il sera complété, dans les prochains mois, par la publication d'un volume de la collection « données détaillées du SES » intitulé « Les performances des entreprises de transport routier de 1994 à 1996 ».