

“Pour mieux connaître le Transport Routier de Marchandises (TRM), une nouvelle brochure de l’OEST consacrée au secteur ”

Michel AMAR

L'OEST sort une nouvelle publication consacrée au transport routier de marchandises. Fondée sur la base de données que constitue l'Enquête Annuelle auprès des Entreprises, elle décrit sur la période 1988-1993, les performances des entreprises, à partir de ratios adaptés au secteur et avec des éléments sur la dispersion des variables observées.

Des ratios adaptés au secteur

Les travaux du groupe de travail du Commissariat Général au Plan sur le Transport Routier de Marchandises (TRM), présidé par M. Dobias*, ont mis en lumière un fort besoin en informations économiques et financières concernant les entreprises du TRM. Notamment a été mis en avant le besoin d'informations désagrégées, distinguant mieux les divers types d'entreprises, selon la taille ou l'activité leur permettant de mieux se situer dans leur environnement concurrentiel.

Dans le cadre de ses missions d'observation statistique, l'OEST réalise, chaque année depuis vingt ans, l'Enquête Annuelle auprès des Entreprises (EAE) de transport, et publie une brochure où sont retracés les résultats de tous les secteurs du transport, notamment ceux du TRM.

Or, à partir de la base de données que constituent ces vingt ans d'enquêtes, il est possible de faire plus, pour mettre directement à la disposition des acteurs une information plus désagrégée sur les performances des entreprises du TRM, dont le rapport Dobias exprimait le besoin.

Pour prendre en charge cette préoccupation, l'OEST édite **une nouvelle publication** annuelle.

Elle répond à cinq préoccupations essentielles :

- suivre au plus près les préoccupations des professionnels,
- replacer cette information dans le temps, en offrant des séries chronologiques sur une période de 5 ans (1988-1993),
- donner l'information la plus récente (1993),
- donner l'information la plus pertinente, adaptée à la réalité du secteur. Or, dans un secteur où les modes de financement de l'investissement (traditionnel ou crédit bail ou location) sont très disparates, il faut rendre comparables les indicateurs de performance des entreprises à l'aide de ratios adaptés,
- permettre aux entreprises de se situer, parmi les entreprises de même taille et du même secteur, à l'aide d'indicateurs de dispersion des performances.

Un guide pour permettre aux entreprises de se situer dans la hiérarchie des performances

La nouvelle publication est organisée en cahiers sectoriels correspondants aux quatre grands secteurs constitutifs du TRM, les transports de zone longue et courte, la location de véhicules industriels et la collecte de fret.

Dans chaque cahier est présenté, après une courte synthèse des principales évolutions du secteur, une succession de tableaux qui décrivent, sur la période 1988 à 1993¹, et par taille d'entreprises, les principaux agrégats (VAHT, EBE,

¹ Pour cette dernière année il s'agit de données provisoires assises sur l'exploitation d'un échantillon constant d'entreprises. Aussi, dans ce cas, on donne seulement une évolution globale, sans ventilation par taille d'entreprises.

* cf. article "L'observatoire social dans les transports" dans cette même note de synthèse.

PUBLICATION

effectifs, chiffre d'affaires, etc...), des ratios sur l'utilisation des facteurs de production et sur les résultats d'exploitation, les frais financiers, l'utilisation et le coût des facteurs de production (capital et travail) et la rentabilité. Enfin, pour les principaux ratios, des indications sur la dispersion (en quartiles) sont fournis.

Des agrégats adaptés

L'externalisation fréquente des facteurs de production (crédit-bail, location, recours à du personnel intérimaire, etc...) rend difficile la comparaison des performances à travers les soldes comptables habituels comme la valeur ajoutée hors taxe ou l'excédent brut d'exploitation.

Aussi plutôt que les concepts habituels de :

-VALEUR AJOUTÉE HORS TAXES (VAHT), définie par l'égalité

CHIFFRE D'AFFAIRES NET + 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) : défini par l'égalité

VAHT + SUBVENTIONS D'EXPLOITATION - IMPÔTS ET TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS - SALAIRES ET TRAITEMENTS - CHARGES SOCIALES

des agrégats neutres par rapport aux stratégies d'externalisation ont été définis avec les conventions suivantes :

• LA VALEUR AJOUTÉE RÉVISÉE (VAHT-R) :

VAHT + REDEVANCES DE CRÉDIT BAIL + LOCATION DE MATÉRIEL DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION + AUTRES LOYERS ET CHARGES LOCATIVES + RÉMUNÉRATIONS DES PERSONNELS DÉTACHÉS ET PRÊTÉS PAR L'ENTREPRISE + RÉMUNÉRATIONS DES AUTRES PERSONNELS EXTÉRIEURS - DOTATION AUX PROVISIONS SUR ACTIFS CIRCULANTS.

• L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION RÉVISÉ (EBE-R) :

VAHT-R - SALAIRES ET TRAITEMENTS - CHARGES SOCIALES - PARTICIPATIONS DES SALARIÉS AUX FRUITS DE L'EXPANSION - PERSONNELS DÉTACHÉS OU PRÊTÉS PAR L'ENTREPRISE - AUTRES PERSONNELS - IMPÔTS ET TAXES + SUBVENTIONS D'EXPLOITATION.

**Des secteurs
inégalement
créateurs
d'emplois**

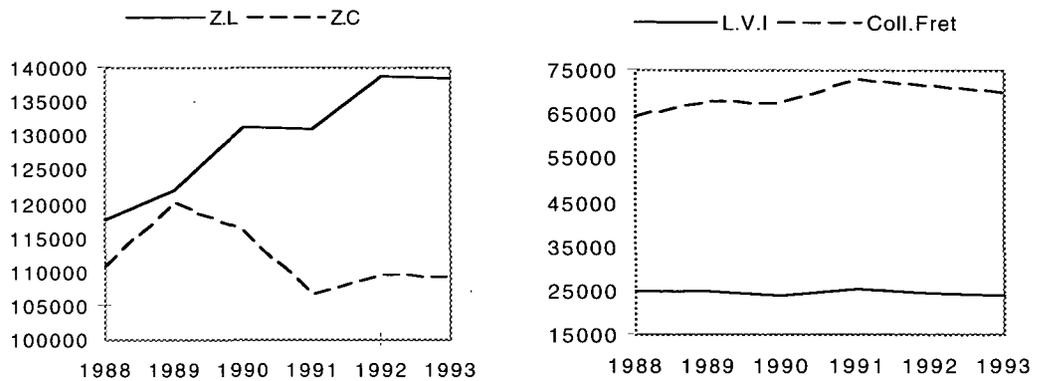
A partir des résultats contenus dans cette brochure, il apparaît que le TRM a créé de 1988 à 1992 plus de 26000 emplois pour en perdre environ 3000 l'année suivante, surtout dans la collecte de fret. Ces créations sont, pour l'essentiel, à mettre au crédit des secteurs de la zone longue et de la collecte du fret.

Cette affirmation doit être nuancée par des phénomènes de changement de classement sectoriel, qui peuvent amener une même entreprise à passer d'un secteur à l'autre, phénomène qui profite notamment à la collecte de fret.

PUBLICATION

Par taille d'entreprises, en moyenne l'emploi a augmenté de 8% de 1988 à 1992, alors que la croissance n'est que de 2% pour les entreprises de moins de 6 salariés.

Graphique 1 - Évolution de l'emploi de 1988 à 1993 dans les 4 secteurs constitutifs du TRM



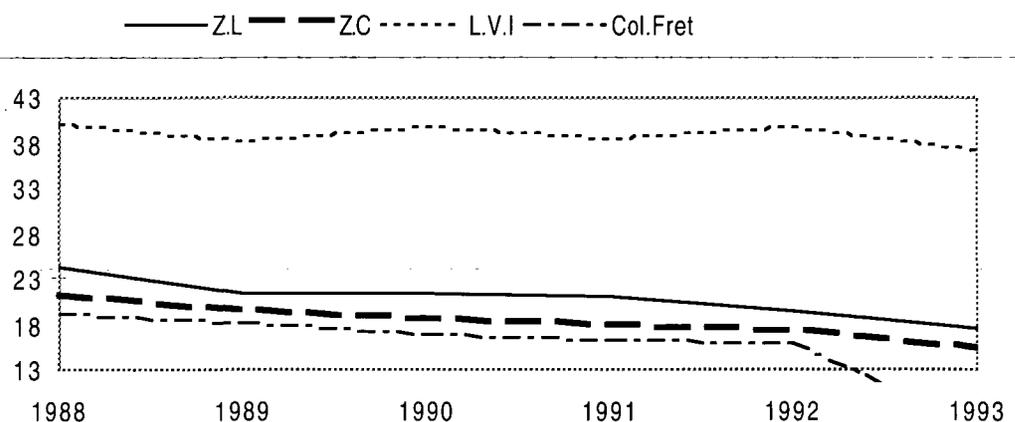
Des taux de marge stables après correction

L'analyse du taux de marge (rapport de l'excédent brut d'exploitation, c'est-à-dire le solde d'exploitation, à la valeur ajoutée) est aussi instructive. Sur la période 1988-1992 le taux de marge standard baisse dans tous les secteurs de 3 ou 4 points, location de véhicule industriel exceptée. Mais le taux corrigé des effets de l'externalisation du financement du capital (crédit-bail et location), évolue différemment : il apparaît stable, et se redresse même pour la location.

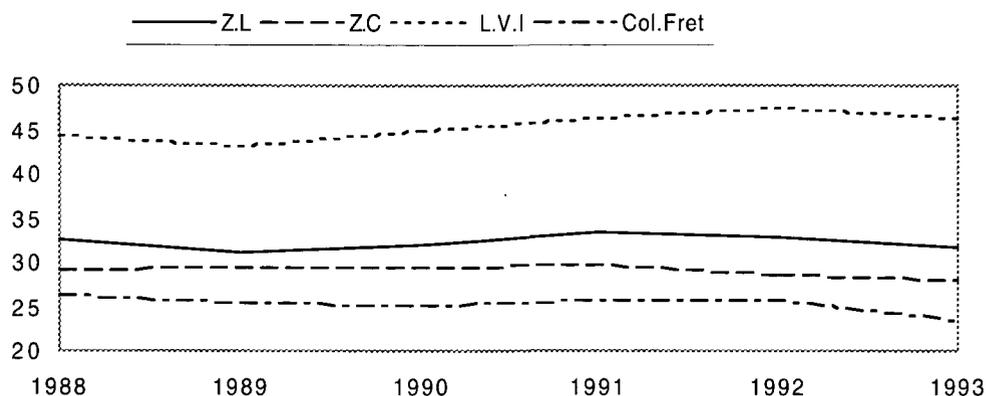
En effet, durant cette période, les entreprises ont eu de plus en plus recours soit au crédit-bail (plutôt les petites), soit à la location (plutôt les grandes) pour augmenter ou renouveler leurs parcs.

Par contre, quel que soit le ratio retenu, l'année 1993 est caractérisée par une baisse sensible des résultats des entreprises, reflet d'une part d'une baisse d'activité qui ne s'est pas accompagnée d'une réduction des effectifs de même ampleur, et d'autre part de la difficulté pour les entreprises d'augmenter leurs prix du fait de la concurrence.

Graphique 2 - Le taux de marge de 1988 à 1993 dans les 4 secteurs constitutifs du TRM



Graphique 3 - Le taux de marge corrigé de 1988 à 1993 dans les 4 secteurs constitutifs du TRM

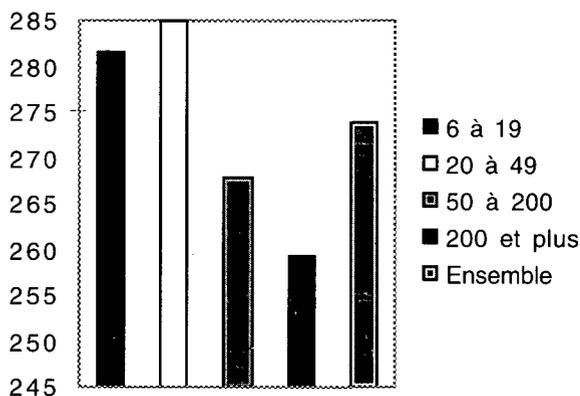


Une productivité qui ne croit pas avec la taille

Les résultats publiés permettent une analyse fine des coûts de production pour chaque type d'entreprise, en isolant les frais de personnels, ceux liés aux carburants ou aux véhicules. Ils permettent aussi de mesurer la productivité du travail et celle des seuls chauffeurs.

Dans la zone longue, contrairement à l'industrie, la productivité du travail ne croît pas avec la taille de l'entreprise, signe que dans le service de transport, la substitution du travail au capital ou la possibilité de bénéficier d'économies d'échelles ne croissent pas simplement avec la taille.

Graphique 4 - La productivité apparente du travail, en 1992, par taille d'entreprise, pour la zone longue



Des résultats sur la dispersion des performances

Au-delà de données moyennes le lecteur trouvera des renseignements sur la dispersion.

Par exemple, si le taux de marge brute d'exploitation (rapport de l'EBE corrigé sur le chiffre d'affaires net) des entreprises de la zone longue, n'a que légèrement augmenté en moyenne de 1988 à 1992, la dispersion des performances s'est accentuée; et les meilleures entreprises améliorent sensiblement plus leurs performances. ■