

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT EN 89 : "L'EFFET DE CISEAUX" PRIX ET COÛTS.

Michel BRAIBANT

On dispose dès résultats d'un champ constant de 6 253 entreprises de transport; ils confirment toutes les estimations faites auparavant mais apportent un éclairage plus précis sur les mécanismes économiques et financiers: l'année 1989 restera marquée pour les entreprises de transport (*) par le contraste entre la progression de leurs recettes et la baisse de leurs résultats financiers après trois années de hausse. Cette opposition concerne surtout les entreprises routières de marchandises et aériennes.

Recettes en hausse, bénéfiques en baisse ...

Une analyse des taux de variation des recettes et de l'E.B.E. montre que dans la plupart des secteurs l'évolution des deux variables est opposée, excepté dans le déménagement et la location de véhicules industriels. Dans le transport routier de marchandises comme dans le transport aérien, ce sont surtout les carburants (respectivement 15% et 10% des recettes) et les charges externes qui expliquent la baisse de l'E.B.E., les rémunérations salariales continuant de progresser sensiblement mais moins que les deux premières variables.

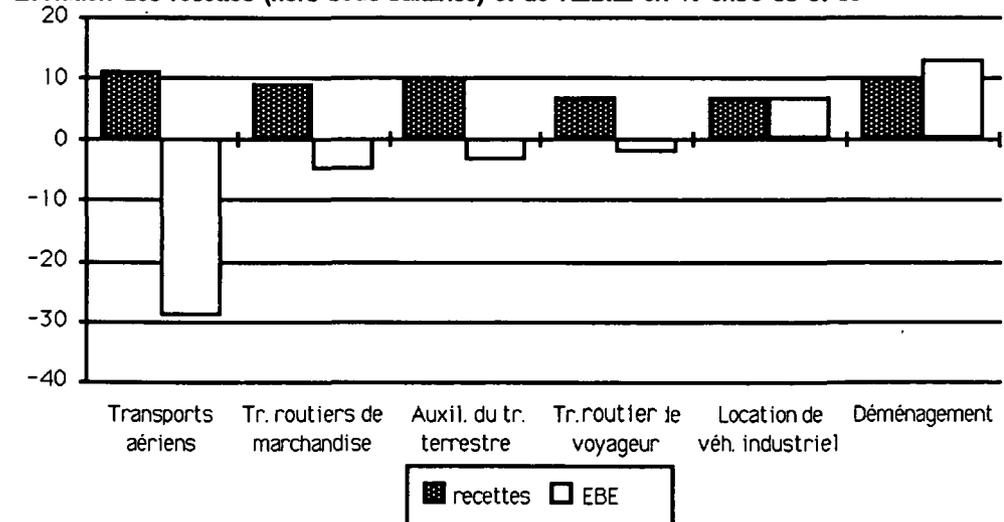
surtout dans les entreprises routières de marchandises et celles de transport aérien.

Evolution des principales variables comptables du compte de résultats en % entre 88 et 89

| | recettes* | carburants | autres charges * | V.A.B.C.F. | salaires + ch. sociales | E.B.E. | P.B.C.A.I. |
|---------------------------------------|-----------|------------|------------------|------------|-------------------------|-----------|------------|
| Tr. routiers de marchandise | 9 | 12 | 14 | 6 | 10 | -5 | -8 |
| Tr. urbain de voyageur | 7 | 9 | 10 | 5 | 4 | n.s. | n.s. |
| Tr. routier de voyageur | 6 | 9 | 8 | 5 | 6 | -1 | -2 |
| Déménagement | 10 | 6 | 14 | 7 | 6 | 13 | 20 |
| Location de véh. industriel | 7 | 11 | 10 | 6 | 6 | 7 | 5 |
| Transports aériens | 11 | 30 | 21 | -1 | 9 | -30 | -46 |
| Auxil. du tr. maritime | 43 | 6 | 26 | 6 | 2 | 12 | 32 |
| Auxil. du tr. terrestre | 10 | 9 | 14 | 6 | 8 | -3 | -5 |
| Auxil. du tr. aérien | 18 | 20 | 14 | 18 | 13 | 45 | 49 |
| total des secteurs (hors 6921) | 11 | 16 | 16 | 4 | 8 | -8 | -15 |

* les autres charges comprennent les achats (hors carburants), les autres charges externes et les impôts et taxes
* hors sous-traitance

Evolution des recettes (hors sous-traitance) et de l'E.B.E. en % entre 88 et 89



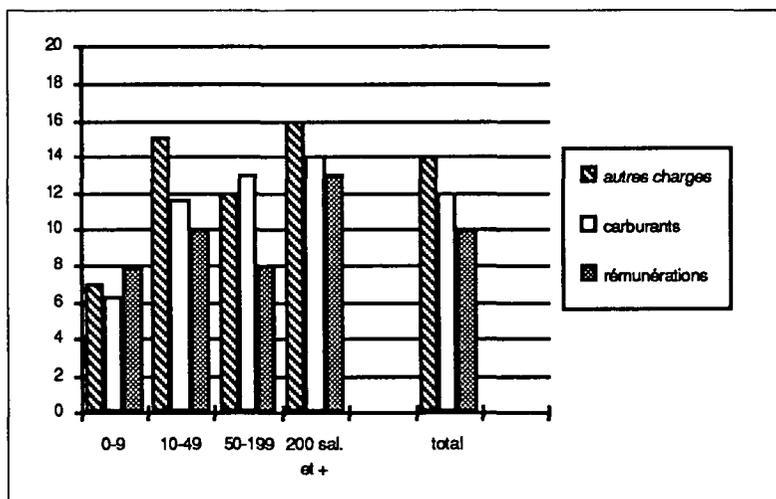
(*) Ces résultats ont été obtenus à partir d'un échantillon constant de 6253 entreprises de l'enquête annuelle d'entreprise "transport" relative à l'exercice 1989. De plus quelques secteurs n'étant pas encore suffisamment "couverts" dans cette exploitation (transport maritime), on s'intéressera surtout aux secteurs suivants: transport routier de marchandises, déménagement, location, auxiliaires terrestres, transport urbain et routier de voyageurs (hors R.A.T.P.), auxiliaires maritimes, transport aérien.

Transport routier de marchandises :

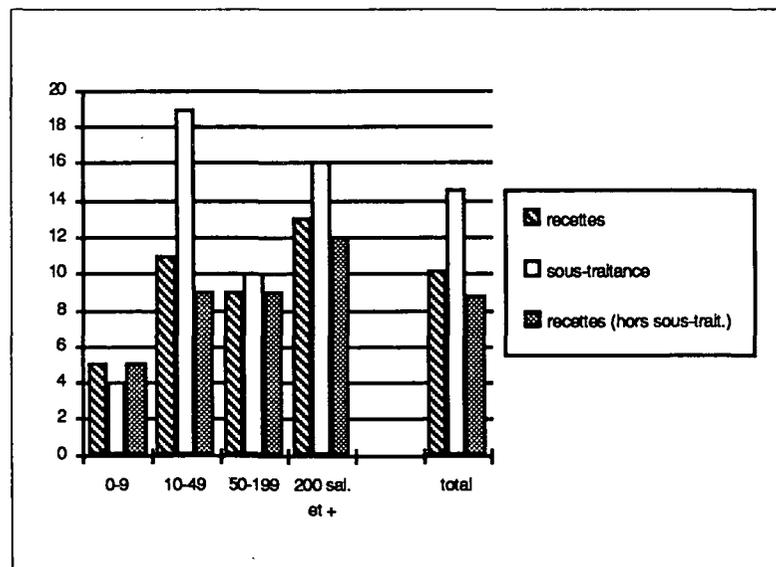
**trafics: +7,5%,
coûts unitaires: +4%,
prix: stables,
E.B.E.: -5%.**

Le chiffre d'affaires du transport routier de marchandise a eu un taux de croissance de 10%, mais la sous-traitance augmentant de 14%, les recettes hors sous-traitance ont progressé de 9%, évolution relativement cohérente avec celle des trafics (+7,5%), qui traduit une stabilité des prix compte tenu des effets de structure. Cette croissance s'accompagne malheureusement pour les entreprises d'une croissance plus forte des charges, notamment de ses trois principales composantes: rémunérations, carburants et autres charges externes. Si les rémunérations ont progressé de 9,5% (croissance des effectifs de 4,5%), les carburants ont augmenté de 11% (le prix du gazole croît de 4%) mais surtout les autres charges augmentent de près de 14%. Dans ces conditions, l'E.B.E. baisse de 5% et la chute est encore plus marquée pour le profit brut courant avant impôt (P.B.C.A.I.), -8%, du fait d'une croissance de 13% des charges financières, les immatriculations de véhicules utilitaires neufs de plus de 3 tonnes de charge utile ayant fortement augmenté ces dernières années (+13% en 1988). Par taille d'entreprise, l'écart au niveau du chiffre d'affaires entre les grandes (+11%) et les petites (+5%) se retrouve dans des proportions équivalentes au niveau de l'E.B.E., respectivement -1% et -8%, la croissance très forte des charges financières dans les grandes entreprises (+25%) entraînant toutefois une baisse du P.B.C.A.I. de 5%.

Evolution des principales charges du compte de résultats (% par taille d'entreprise)



Evolution du chiffre d'affaires et de la sous-traitance (% par taille d'entreprise)



Signification des intitulés :

Autres charges : achats de marchandises + achats de matières premières et approvisionnement (sauf carburants) + autres achats et charges externes + autres impôts et taxes.

Rémunérations : salaires et traitements + charges sociales

Transport aérien :

**trafics: +7,5%,
achats de carburants et autres charges: + 25%,
prix: +2,5%,
E.B.E.: -30%.**

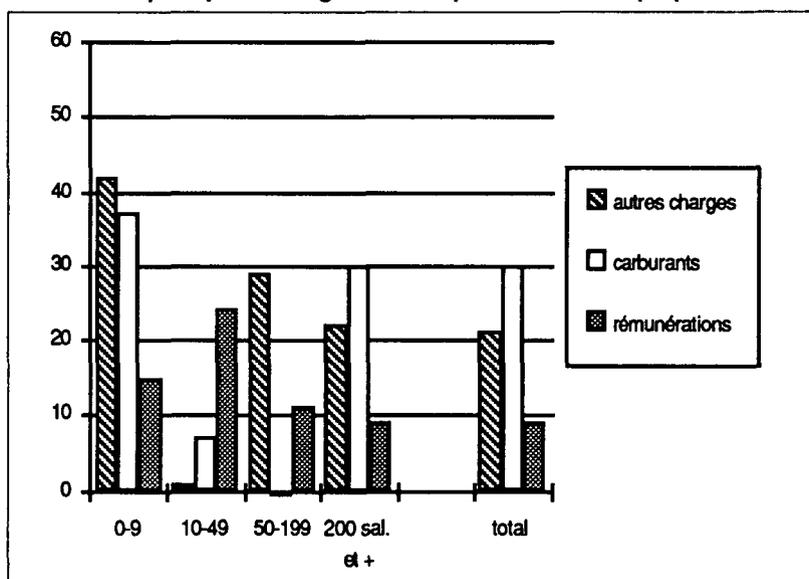
Dans un contexte de faible progression des prix (de l'ordre de +2,5%), après une quasi-stabilité en 1988, le chiffre d'affaires du transport aérien (1) a fortement progressé en 1989: +13% y compris la sous-traitance, +11% hors sous-traitance. C'est pour les petites entreprises (moins de 10 salariés) que les augmentations ont été les plus fortes: +39%. Ces résultats sont parfaitement cohérents avec la croissance très forte du trafic aérien (autour de +8%) même si le fret marque un certain ralentissement, au bénéfice notamment des petites compagnies.

Mais dans le même temps, les charges ont très fortement augmenté, plus particulièrement les carburants (+30%, les prix du carburacteur ont progressé de près de 13% pour Air Inter et surtout 18% pour Air France), les autres charges (+21%, du fait notamment des redevances payées aux aéroports et des locations d'avions par Air France), alors que les rémunérations n'augmentaient que de 8%.

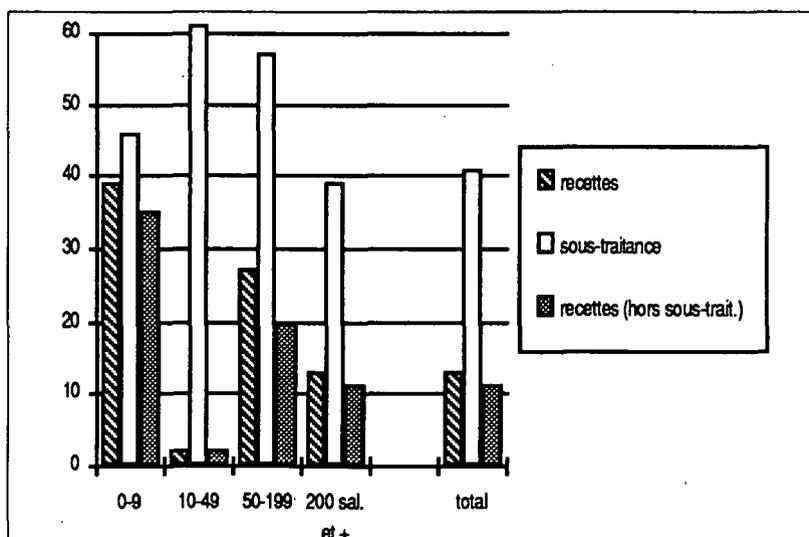
Conséquence, l'E.B.E. est en chute: -30% globalement : cette baisse est encore plus marquée au niveau du P.B.C.A.I. (-46% globalement) malgré une quasi-stabilité des charges financières, du fait d'une chute des produits financiers de plus de 30%.

(1) Les calculs présentés ici sont trop globaux: en fait, l'année 1989 est très mauvaise pour Air France alors que les résultats d'Air Inter s'améliorent.

Evolution des principales charges du compte de résultats (% par taille d'entreprise)



Evolution du chiffre d'affaires et de la sous-traitance (% par taille d'entreprise)



Signification des intitulés.

Autres charges : achats de marchandises + achats de matières premières et approvisionnement (sauf carburants) + autres achats et charges externes + autres impôts et taxes.

Rémunérations : salaires et traitements + charges sociales.

Trois autres secteurs méritent enfin l'attention.

Transport urbain de voyageurs: vers la recherche de l'équilibre financier.

Le transport urbain de voyageurs (hors R.A.T.P.). La gestion des entreprises de transport urbain semble marquée par la recherche de l'équilibre financier avant subventions : effectifs stables (donc rémunérations salariales en hausse de 4%), tandis que les autres charges n'augmentent que de 5%, contre 6% pour les recettes commerciales (les prix ont sensiblement augmenté en 1989), permettant à la valeur ajoutée d'augmenter de 5%.

La navigation fluviale (entreprises de + de 5 salariés). Les recettes augmentent de 14% et la valeur ajoutée de 13%, confirmant le regain des trafics en 1989 après plusieurs années de chute. Les rémunérations baissent de 5%; l'E.B.E. se redresse bien qu'encore fortement négatif.

Transport maritime: forte hausse du chiffre d'affaires et des investissements, mais là non plus les résultats financiers ne suivent pas.

Le transport maritime. Dans un contexte conjoncturel plus porteur depuis 1988, les entreprises maritimes autres que de produits pétroliers ont pu tout à la fois améliorer leur chiffre d'affaires et reprendre une politique d'investissements. Les recettes hors sous-traitance ont progressé de 14%. Toutefois, les progrès des marges et de la rentabilité ne sont pas en proportion, les soutes ayant augmenté de 19% et les autres charges de 22%. La valeur ajoutée n'augmente alors que de 2%; comme les rémunérations ont repris leur hausse (+7%) du fait d'une croissance des effectifs salariés de 3% - renversant la tendance depuis 1980 - l'E.B.E. chute de 17%. De surcroît, le P.B.C.A.I. baisse encore plus (-22%) du fait d'une forte hausse des charges financières. 1989 marque en outre une nette reprise de l'investissement - lequel était tombé bien bas - dans ce secteur.

Les facteurs de production: la croissance des effectifs reste soutenue, mais l'investissement commence à s'infléchir.

Avec le transport aérien, c'est d'ailleurs le seul secteur qui connaisse une reprise de l'investissement. Pour le reste, c'est à dire pour l'ensemble des transports routiers, la tendance est au contraire à une stabilisation des investissements en valeur (+2% dans le transport routier de marchandises, -1% dans le transport routier de voyageurs), ce qui signifie une baisse en volume. Les premiers résultats de l'enquête crédit-bail de l'I.N.S.E.E. confirment d'ailleurs l'amorce de ce repli. Notons que cette baisse est particulièrement forte dans les grandes entreprises de transport routier. En revanche, les effectifs des entreprises ont continué de progresser, +4% globalement, ce qui marque tout au plus un certain ralentissement par rapport à 1988

Evolution des facteurs de production (emploi et investissement) en % entre 88 et 89

| | salariés | | investissement | | investissement en matériel de transport | |
|---------------------------------------|----------|-------------|----------------|-------------|---|-------------|
| | total | plus de 200 | total | plus de 200 | total | plus de 200 |
| Tr. routiers de marchandise | 4 | 3 | 3 | -9 | 0 | -13 |
| Tr. urbain de voyageur | -1 | -1 | -4 | -23 | 40 | 34 |
| Tr. routier de voyageur | 3 | 2 | 2 | -5 | -1 | -23 |
| Déménagement | 4 | - | 10 | - | 5 | - |
| Location de véh. industriel | 2 | 0 | 5 | -5 | 6 | -5 |
| Transports aériens | 8 | 8 | 30 | 39 | 18 | 27 |
| Auxil. du tr. maritime | -10 | -11 | 25 | 38 | 1 | 23 |
| Auxil. du tr. terrestre | 4 | 4 | 11 | 12 | 18 | 22 |
| Auxil. du tr. aérien | 1 | - | -10 | - | -14 | - |
| total des secteurs (hors 6921) | 4 | 4 | 15 | 27 | 8 | 18 |