

LES ENTREPRISES EUROPÉENNES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 2000

Alain GALLAIS, Michel LE MAROIS

L'enquête annuelle d'entreprise française s'inscrit dans le cadre du règlement européen (CE) n° 58/97 relatif aux statistiques structurelles d'entreprises. Elle possède donc des systèmes d'information équivalents dans toute l'Union européenne, à base d'enquêtes ou de données administratives et fiscales. La diffusion de ces données au niveau européen devient peu à peu régulière et des résultats sont actuellement disponibles pour treize pays sur l'exercice 2000. Le secteur du transport routier de marchandises est prédominant dans tous les pays, présente de nombreuses caractéristiques communes mais il existe néanmoins un axe de différenciation nord-est/sud-ouest avec quelques paradoxes ponctuels sur la France, l'Allemagne et l'Italie. La France est dans une position moyenne, parfois plus proche des pays du sud. Néanmoins, l'harmonisation des différentes variables n'est pas complètement achevée et il n'existe pas d'annexe spécifique aux transports, ce qui limite la pertinence de certaines comparaisons.

Le transport routier de marchandises est engagé depuis dix ans dans une phase de concurrence internationale croissante. La part du pavillon français à l'international recule selon les principaux indicateurs. L'analyse du pavillon français doit donc s'enrichir d'une comparaison avec les principales données des pavillons européens, de façon à déceler ses forces et ses faiblesses relatives.

Le règlement européen sur les statistiques structurelles des entreprises (CE n° 58/97) est l'un des deux outils statistiques permettant d'établir cette comparaison, l'autre étant le règlement européen sur les statistiques du transport routier de marchandises (CE n° 1172/98), en données physiques (tonnes, tonnes-kilomètres, véhicules-kilomètres...) déjà traité dans de précédents articles des « Notes de synthèse ».

Des disparités importantes de taille d'entreprises entre le sud-ouest et le nord-est de l'Europe

Le tableau 1 présente quelques données pour l'année 2000 sur les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) pour treize pays membres de l'Union européenne, les données pour la Grèce et l'Irlande n'étant pas disponibles.

Les entreprises de TRM européennes sont toujours très nombreuses, surtout en Espagne et en Italie (plus de 100 000 chacune !); elles comprennent donc toujours une proportion élevée de petites et moyennes entreprises (PME) ou d'emplois indépendants.

Le nombre élevé d'entreprises de TRM en Espagne et en Italie s'accompagne d'un nombre moyen de personnes occupées par entreprise inférieur à 3 (respectivement 2,3 et 2,8), contre un chiffre moyen de 4,7 au niveau des treize pays de l'Union.

Le nombre moyen de personnes occupées par entreprise est au contraire le plus élevé aux Pays-Bas (11,9), au Luxembourg (11,5) et en Autriche (9,5). En France, le nombre moyen de personnes occupées par entreprise est de 7,9, soit un chiffre plus élevé que la moyenne mais plus faible qu'au Royaume-Uni (8,9) et qu'en Allemagne (8,2).

Il y a donc un axe de différenciation nord-est/sud-ouest, selon lequel la taille moyenne de l'entreprise décroît.

TRM

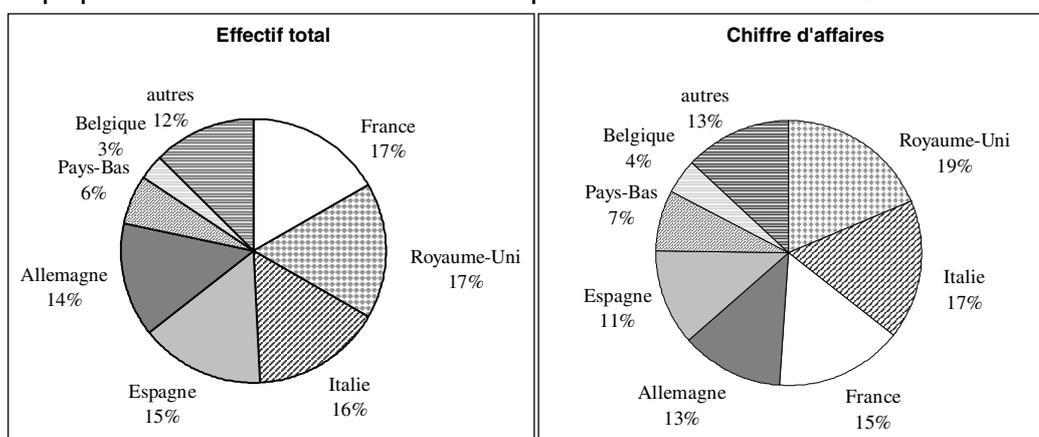
Tableau 1 : Quelques données sur les entreprises de TRM par pays en 2000

	Nombre d'entreprises	Effectif non salarié	Effectif salarié	Chiffre d'affaires (millions d'euros)	Valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs (millions d'euros)	Frais de personnel (millions d'euros)	Investissements corporels
Belgique	7 298	8 060	53 966	8 095	2 783	1 851	794
Danemark	7 994	7 075	36 913	4 433	1 974	1 282	408
Allemagne	32 885	40 318	230 463	23 457	11 615	6 618	2 219
Grèce	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Espagne	130 141	119 115	182 503	21 366	8 100	3 590	1 911
France	41 465	28 298	300 818	28 849	10 507	8 612	1 394
Irlande	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Italie	112 173	143 604	165 033	31 837	9 896	4 691	1 693
Luxembourg*	478	251	5 266	670	237	166	34
Pays-Bas	10 290	12 357	109 726	13 934	5 658	3 999	791
Autriche	5 019	4 267	43 383	5 355	2 136	1 344	580
Portugal	5 906	1 748	43 987	2 685	1 014	642	560
Finlande	11 843	7 586	30 441	3 726	1 643	911	467
Suède	15 447	6 719	56 768	7 351	2 936	1 957	974
Royaume-Uni	36 819	35 698	293 261	34 577	14 640	8 767	2 253
UE (13 pays)	417 758	415 096	1 552 528	186 334	73 140	44 429	14 077

* Investissements corporels du Luxembourg : chiffre de 1997.

Sources : Eurostat - DAEI/SES

Graphique 1 : Part des états membres dans le transport routier de marchandises en 2000



Sources : Eurostat - DAEI/SES

Les cinq grands pays européens sont aussi les plus gros transporteurs devant les Pays-Bas

Le graphique 1 illustre la part relative des états membres dans le transport routier de marchandises européen en 2000, en termes d'effectif total et de chiffre d'affaires respectivement. Le graphique montre que la France, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Allemagne et l'Espagne sont bien les cinq grands d'Europe, assez resserrés en termes d'effectifs, mais loin devant les Pays-Bas pour les deux variables. Ces cinq pays représentent près de 80 % des effectifs totaux et plus des trois quarts du chiffre d'affaires des treize pays de l'Union. L'Allemagne et l'Espagne alternent les quatrième et cinquième places. La France présente la particularité d'occuper la première place en termes d'effectif total, suivie du Royaume-Uni avec près de 330 000 personnes occupées dans chaque pays. Pourtant, en termes de chiffre d'affaires cumulé et hors consolidation de la sous-traitance, le Royaume-Uni occupe la première place, avec près de trente-cinq milliards d'euros, suivi de l'Italie ; la France (près de vingt-neuf milliards d'euros) ne se classe que troisième.

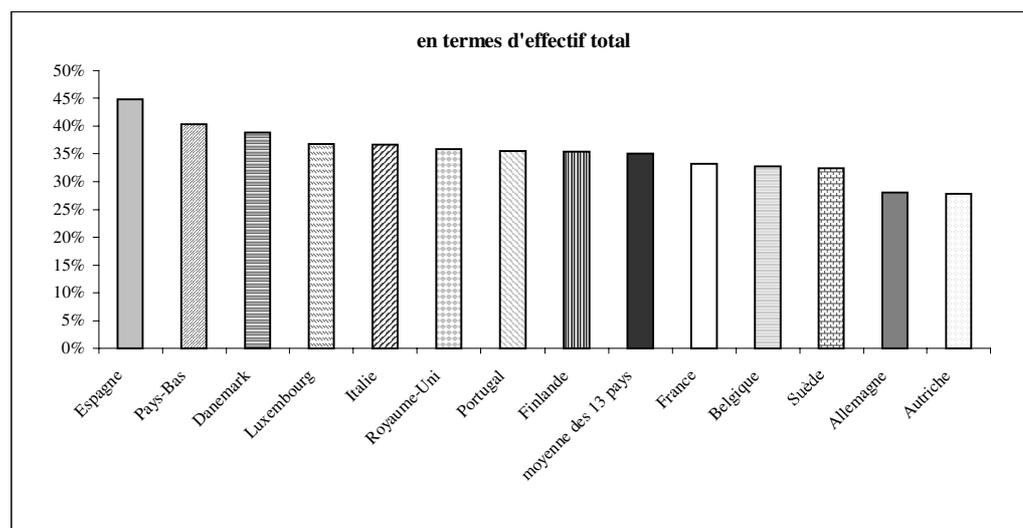
Les effectifs totaux et le chiffre d'affaires des entreprises de TRM sont également relativement importants dans des pays plus petits comme les Pays-Bas et la Belgique qui sont considérés comme géographiquement « stratégiques » pour le transport de marchandises de façon générale. Le fait que le contenu soit plus fort en emplois qu'en chiffre d'affaires n'est pas une marque systématique des pays du sud : en dehors de la France, l'Allemagne et l'Italie offrent deux contre-exemples. Malheureusement, le règlement statistique européen ne couvre pas la sous-traitance, générale ou de transport, ce qui limite l'analyse.

TRM

Le TRM représente plus de 30 % des emplois dans le transport, sauf en Allemagne et en Autriche

Dans la plupart des pays, le transport routier de marchandises occupe une place prépondérante parmi les diverses activités de transport. Le graphique 2 montre la part relative de l'emploi des entreprises de TRM dans l'ensemble des transports¹. Dans tous les états membres, la part des TRM est supérieure à 30 % à l'exception de l'Allemagne (28 %) et de l'Autriche (27,8 %). Au niveau des treize pays de l'Union, le transport routier de marchandises occupe en moyenne environ 35 % de l'emploi du secteur des transports. La part relative est la plus élevée en Espagne et aux Pays-Bas², où elle dépasse 40 %. En France, les transports routiers de marchandises représentent environ un tiers de l'emploi du secteur des transports, soit un pourcentage plus faible que l'Italie (36,6 %), le Royaume-Uni (35,7 %) et la moyenne des treize pays de l'Union.

Graphique 2 : Part relative du transport routier de marchandises au sein du transport en 2000



Sources : Eurostat - DAEI/SES

Tableau 2 : Quelques ratios comptables du transport routier de marchandises européen en 2000

	Chiffre d'affaires par personne occupée (milliers d'euros)	Valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs par personne occupée (milliers d'euros)	Frais de personnel par salarié (milliers d'euros)	Investissement par personne occupée (milliers d'euros)	Valeur ajoutée/chiffre d'affaires (%)
Belgique	130,5	44,9	34,3	12,8	34,4
Danemark	100,8	44,9	34,7	9,3	44,5
Allemagne	86,6	42,9	28,7	8,2	49,5
Grèce	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Espagne	70,8	26,9	19,7	6,3	37,9
France	87,7	31,9	28,6	4,2	36,4
Irlande	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Italie	103,2	32,1	28,4	5,5	31,1
Luxembourg	121,4	42,9	31,5	6,1	35,4
Pays-Bas	114,1	46,3	36,4	6,5	40,6
Autriche	112,4	44,8	31,0	12,2	39,9
Portugal	58,7	22,2	14,6	12,3	37,7
Finlande	98,0	43,2	29,9	12,3	44,1
Suède	115,8	46,2	34,5	15,3	39,9
Royaume-Uni	105,1	44,5	29,9	6,9	42,3
UE (13 pays)	94,7	37,2	28,6	7,2	39,3

Sources : Eurostat - DAEI/SES

¹ Le secteur des transports comprend les catégories suivantes : transports terrestres (transports ferroviaires, transports urbains et routiers – dont TRM – et par oléoducs), transports maritimes et fluviaux, transports aériens et services auxiliaires des transports (agences de voyages exclues).

² Pour les Pays-Bas, l'effectif total dans le secteur des transports a été calculé en prenant les chiffres de 1997 pour les services auxiliaires des transports et les chiffres de 1994 pour les transports aériens, les chiffres pour 2000 n'étant pas disponibles.

TRM

Le chiffre d'affaires par personne occupée est le plus faible en Espagne et au Portugal

Le tableau 2 présente quelques ratios comptables qui permettent de donner une idée des performances économiques nationales dans le secteur du transport routier de marchandises, en neutralisant l'effet taille. Le chiffre d'affaires moyen par personne occupée dépasse ainsi 110 000 euros en Belgique, au Luxembourg, en Suède, aux Pays-Bas et en Autriche. Le chiffre d'affaires moyen par personne occupée est le plus faible en Espagne et au Portugal. Le chiffre pour la France est de 87 700 euros, soit en dessous de la moyenne des treize pays considérés (94 700 euros) et de l'Italie (103 200 euros) mais légèrement plus élevé que l'Allemagne (86 600 euros).

Les positions paradoxales de l'Allemagne, de la France et de l'Italie, signalées précédemment, empêchent de conclure à une différenciation systématique nord-est/sud-ouest.

Le ratio de la valeur ajoutée par personne occupée reflète le niveau de productivité apparente de la main d'œuvre (voir graphique 3). Les Pays-Bas, la Suède, la Belgique, le Danemark, l'Autriche et le Royaume-Uni sont les pays où la productivité apparente de la main d'œuvre est la plus élevée, dans cet ordre. Les chiffres sont les plus faibles au Portugal et en Espagne. La productivité apparente de la main d'œuvre en France (31 900 euros de valeur ajoutée par personne occupée) est inférieure à celle de l'Allemagne (42 900 euros) et de l'Italie (32 100 euros) ainsi qu'à la moyenne des treize pays de l'Union (37 200 euros).

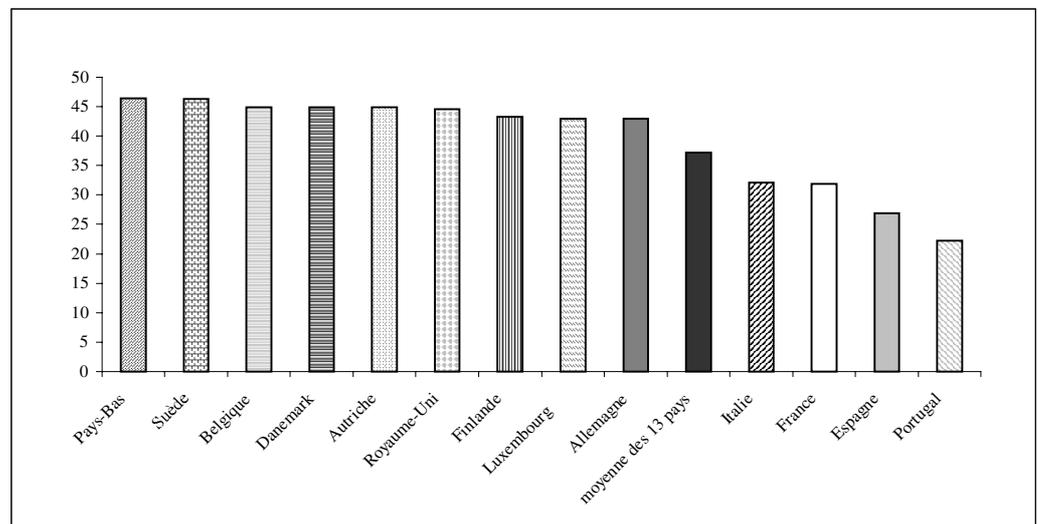
On constate bien ici une nette et systématique différenciation nord-ouest/sud-est, mais la France s'apparente bien plus aux pays du sud qu'aux pays du nord.

Des frais de personnel par salarié plus élevés au nord qu'au sud de l'Europe

Le ratio des frais de personnel par salarié permet de comparer les coûts de la main d'œuvre entre pays dans le secteur du TRM (voir carte 1). Les frais de personnel ont dépassé 34 000 euros par salarié aux Pays-Bas, au Danemark, en Suède et en Belgique. Le Portugal et l'Espagne sont les pays où les coûts de la main d'œuvre sont les plus faibles avec respectivement 14 600 et 19 700 euros par salarié et par an. Les frais de personnel par salarié en Italie, en France, au Royaume-Uni et en Allemagne sont très proches. Ils se situent dans une fourchette de 28 400 à 29 900 euros, soit des niveaux proches de la moyenne des treize pays de l'Union (28 600 euros).

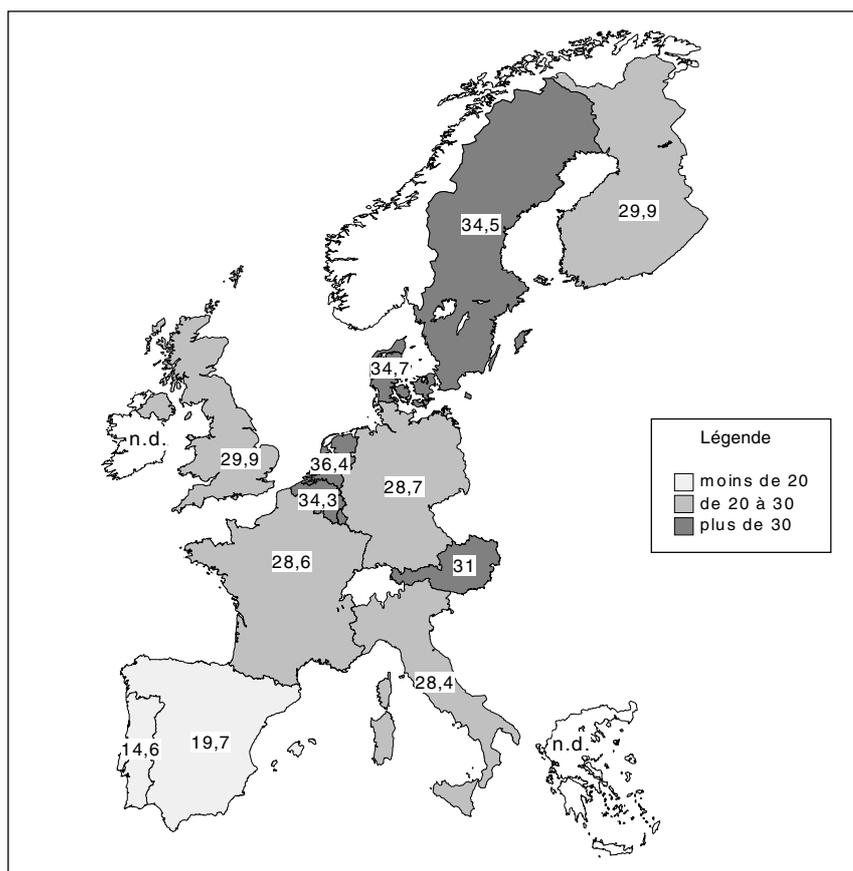
La même structuration nord/sud que dans l'analyse précédente apparaît, mais bien plus atténuée pour ces quatre grands pays, et la France atteint strictement la moyenne européenne.

Graphique 3 : Valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs par personne occupée en 2000 (milliers d'euros)



TRM

Carte 1 : Frais de personnel par salarié en Europe (en k€, par an)



Le ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires caractérise le processus de production. Il indique la part de valeur créée dans le chiffre d'affaires et, a contrario implicitement, la part de sous-traitance. Le ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires est proche de 50 % en Allemagne et dépasse 44 % au Danemark et en Finlande. Il est le plus faible en Italie (31,1 %) et en Belgique (34,4 %). En France, le ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires (36,4 %) est légèrement plus faible que la moyenne des treize pays de l'Union (39,3 %).

Les investissements dans le secteur du TRM concernent principalement l'acquisition de matériel de transport. Le rapport des investissements par personne occupée mesure l'effort d'accroissement des moyens de production par unité de travail. Il peut varier fortement d'une année sur l'autre, le processus d'investissement pouvant être discontinu. En 2000, les investissements par personne occupée en France (4 200 euros) et en Italie (5 500 euros) étaient nettement inférieurs à ceux de l'Allemagne (8 200 euros) et du Royaume-Uni (6 900 euros) ainsi qu'à la moyenne des treize pays de l'Union (7 200 euros). Par contre, les investissements par personne occupée ont dépassé 15 000 euros en Suède et 12 000 euros en Belgique, en Finlande, au Portugal et en Autriche.

Le financement du matériel de transport par la location ou le crédit-bail est prépondérant sur l'investissement direct en France (ces deux premières masses pèsent environ deux fois plus que cette dernière), et cette spécificité nationale peut expliquer plusieurs ratios à première vue surprenants dans la perspective d'une comparaison de la France avec ses voisins européens. Le phénomène contribue à diminuer toutes choses égales par ailleurs l'investissement par personne occupée, mais aussi la valeur ajoutée et le ratio de la valeur ajoutée sur le chiffre d'affaires. Les données statistiques européennes collectées ne sont pas assez détaillées pour permettre un calcul de taux et de ratios corrigés des modes de financement des facteurs de production. Dans l'attente d'une telle évolution de la collecte, des précautions sont donc encore nécessaires pour interpréter les hiérarchies apparentes exposées plus haut.

Les statistiques structurelles d'entreprises en Europe

Les états membres de l'Union européenne transmettent à Eurostat (office statistique des communautés européennes) des données provisoires en nombre restreint (en octobre n+1) et définitives plus détaillées (en juin n+2), conformément au règlement (CE) n° 58/97 sur les statistiques structurelles d'entreprises (SBS en anglais). Ce règlement a depuis été modifié et précisé par d'autres règlements, permettant une collecte relativement exhaustive et harmonisée à partir de l'exercice 1999, mais il est surtout détaillé pour l'industrie, qui fait l'objet de nombreuses annexes. Une réflexion est actuellement en cours pour définir une stratégie de développement des statistiques structurelles dans les secteurs des services, dans laquelle néanmoins les transports n'apparaissent pas comme prioritaires.

Les enquêtes annuelles d'entreprise sont les sources principales de la réponse française à Eurostat, mais l'INSEE, qui coordonne les évaluations, les combine avec les données du répertoire SIRENE (nombre d'entreprises) et les données comptables annexées aux déclarations fiscales fournies par la Direction générale des impôts, confrontées au niveau individuel au sein de la base SUSE : Système unifié des statistiques d'entreprises. Les données françaises mises en ligne sur la base New Cronos d'Eurostat peuvent donc différer des données publiées dans les brochures nationales des services enquêteurs.

Les autres pays européens peuvent s'appuyer sur des enquêtes semblables aux EAE françaises mais plusieurs utilisent en fait des données administratives ou fiscales, éventuellement hétérogènes selon les variables observées (nombre d'entreprises, emploi salarié, compte de résultat).

