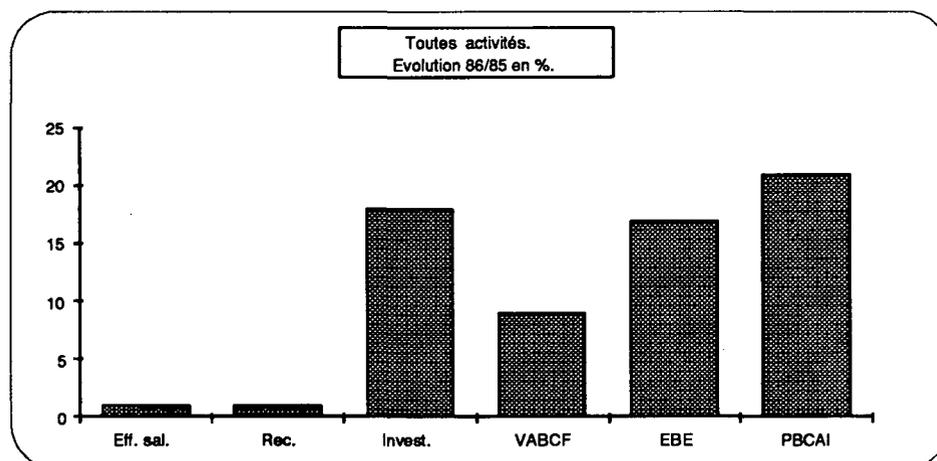


ENTREPRISES DE TRANSPORT: NETS REDRESSEMENTS FINANCIERS EN 1986

Christian GABET - Maurice CALVIAC

En 1986, l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises de transport et d'auxiliaires de transport, aurait augmenté de 17 % par rapport à 1985, selon les résultats provisoires de l'enquête annuelle d'entreprise.

Le secteur des transports a en effet été l'un des grands bénéficiaires de la baisse du prix du pétrole, et a su, malgré cette baisse, maintenir ses propres prix de façon à garder pour lui l'essentiel de la manne pétrolière (il convient toutefois de noter qu'il s'agit d'un rattrapage après deux années médiocres). S'ajoute à cela une baisse sensible des frais financiers qui a abouti à une hausse de 22 % du profit brut avant impôt. Dans ce contexte favorable, le secteur (hors SNCF et RATP) aurait créé environ 4 000 emplois en 1986.



Les transports routiers de marchandises, principaux bénéficiaires.

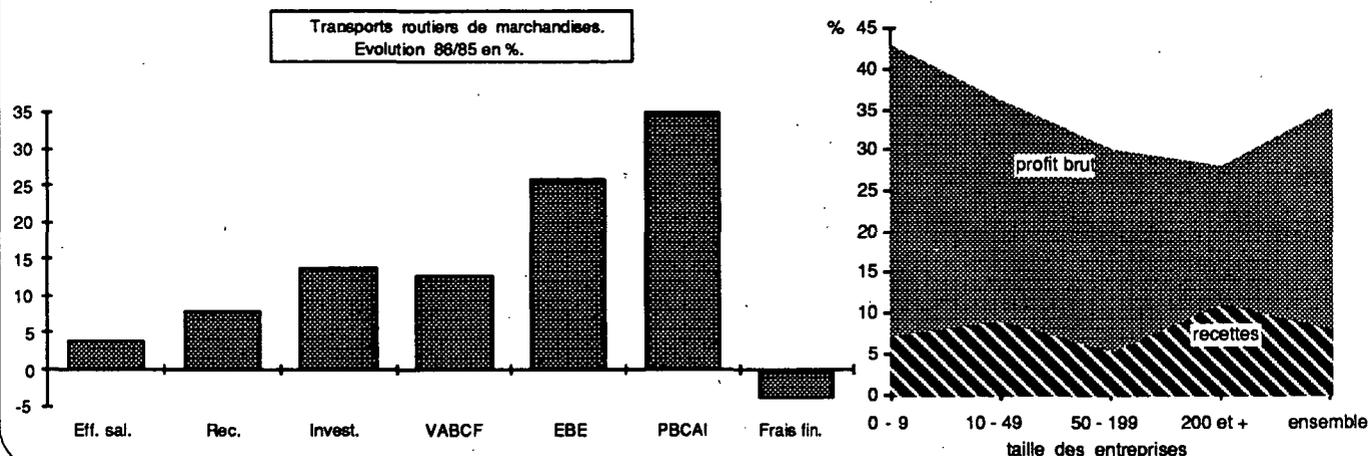
Recettes en hausse de 8 %, coût du carburant en baisse (le prix du gazole a diminué de 20 % par rapport à 1985), les transporteurs routiers ont connu une conjonction de facteurs favorables qui a conduit à une hausse de 26 % de l'excédent brut d'exploitation et, avec une baisse de 4 % des frais financiers, à une hausse de 35 % du profit brut avant impôt.

Mais ces bons résultats ne constituent qu'un rattrapage de résultats plus médiocres des années précédentes.

L'amélioration du taux de marge (rapport de l'EBE à la VABCF) - + 9 % par rapport à 1985 - conjuguée à la diminution des frais financiers, ont procuré aux entreprises une aisance qui s'est traduite par une augmentation de 14% du volume des investissements (les immatriculations de véhicules utilitaires neufs ont notamment progressé de 15%).

On note également la poursuite d'un phénomène enregistré en 1985: avec des taux de croissance des recettes semblables à ceux des grandes entreprises, les petites entreprises ont accru leurs effectifs de 12 %, alors que ceux des grandes restent stables; on peut penser que celles ci ont poursuivi leur politique de sous traitance de la traction vers les unités de plus petite taille, ce qui expliquerait la croissance plus forte des investissements dans les entreprises de moins de 10 salariés.

Transports routiers de marchandises



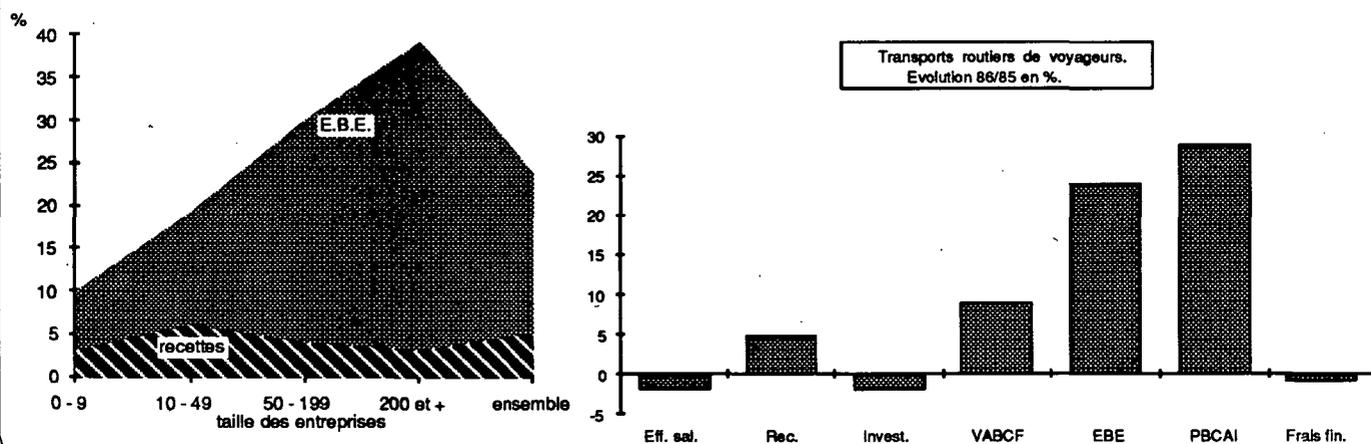
Ainsi, étant plus spécialisées dans la traction, les petites entreprises ont le plus profité de la baisse du prix des carburants; ce qu'illustre la croissance de leur profit brut avant impôt (+43 %), venant, il est vrai, après une mauvaise année 1985.

Transports routiers de voyageurs: recettes en hausse, effectifs en baisse.

Les recettes des entreprises de transport non urbain de voyageurs auraient augmenté de 5 % en 1986, cependant que les effectifs auraient baissé de 2 %, essentiellement dans les grandes entreprises.

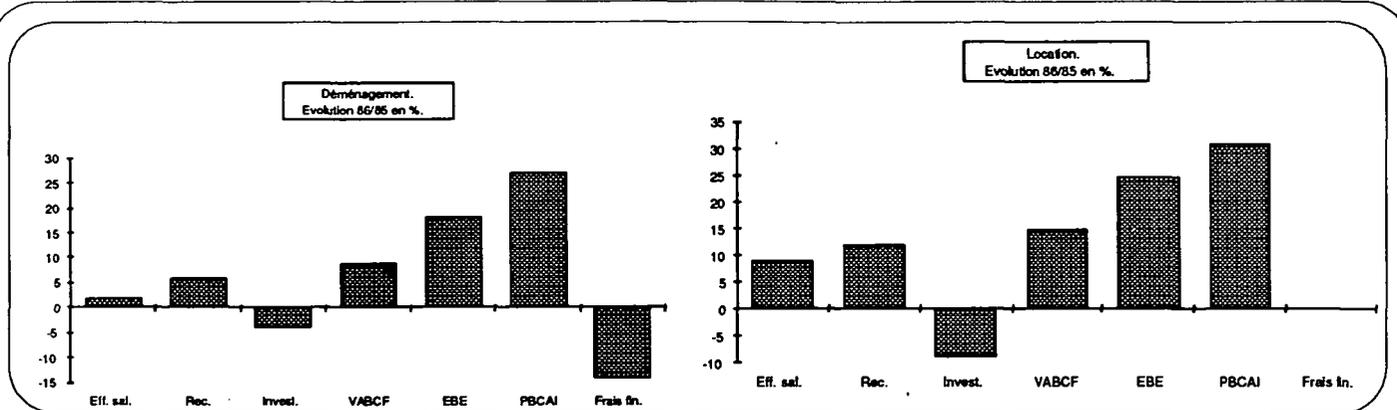
La croissance de l'EBE (+24% en moyenne), a surtout été forte pour les entreprises de plus de 200 salariés (+39%), qui ont pu cumuler "l'effet pétrole" et des gains de productivité (à noter que l'EBE s'était dégradé en 1985).

Transports routiers de voyageurs



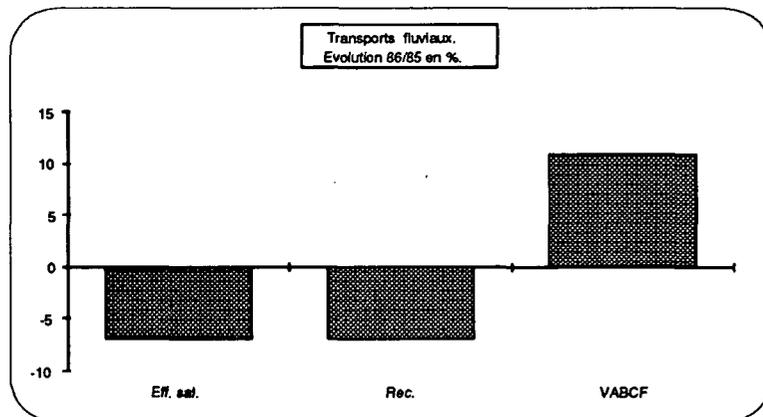
Déménagement - location: de bons résultats également.

Ces deux secteurs ont également connu une hausse de leurs recettes (+ 6 % pour le déménagement, + 12 % pour la location), et une hausse plus forte encore pour l'EBE (respectivement + 18 % et + 25 %), et du profit brut avant impôt (+ 27 % et + 31 %). Ce sont également des secteurs qui ont créé des emplois: croissance d'environ 7 % des effectifs salariés dans l'ensemble des deux secteurs.



Transports fluviaux: amélioration de la situation financière malgré le repli.

Les recettes des compagnies (les artisans ne sont pas interrogés) auraient diminué de 8 % en 1986. Mais leur valeur ajoutée (VABCF) aurait crû de 11 %, grâce à la baisse du prix du gazole.

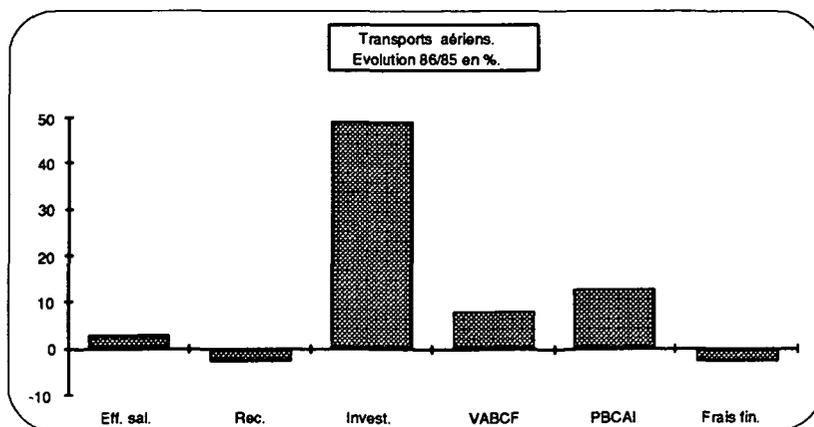


La conjugaison de la baisse de 7 % des effectifs salariés et de la diminution des frais financiers devrait conduire à une amélioration de la situation financière des entreprises, qui reste néanmoins précaire.

Transports aériens: recettes en baisse et profits en hausse.

La baisse du dollar a conduit à la diminution des recettes en francs des compagnies aériennes (- 3 % en moyenne). Mais en contrepartie, la baisse sur le prix du carburant a entraîné une augmentation de 8 % de la valeur ajoutée, qui a permis de financer à la fois une croissance de 3 % des effectifs salariés et une augmentation de 13 % de l'excédent brut d'exploitation.

L'amélioration de la situation financière des entreprises (diminution des frais financiers et hausse du profit brut avant impôt) a conduit à une forte progression des investissements, presque essentiellement dans les grandes compagnies(mais cette moyenne recouvre de fortes disparités).

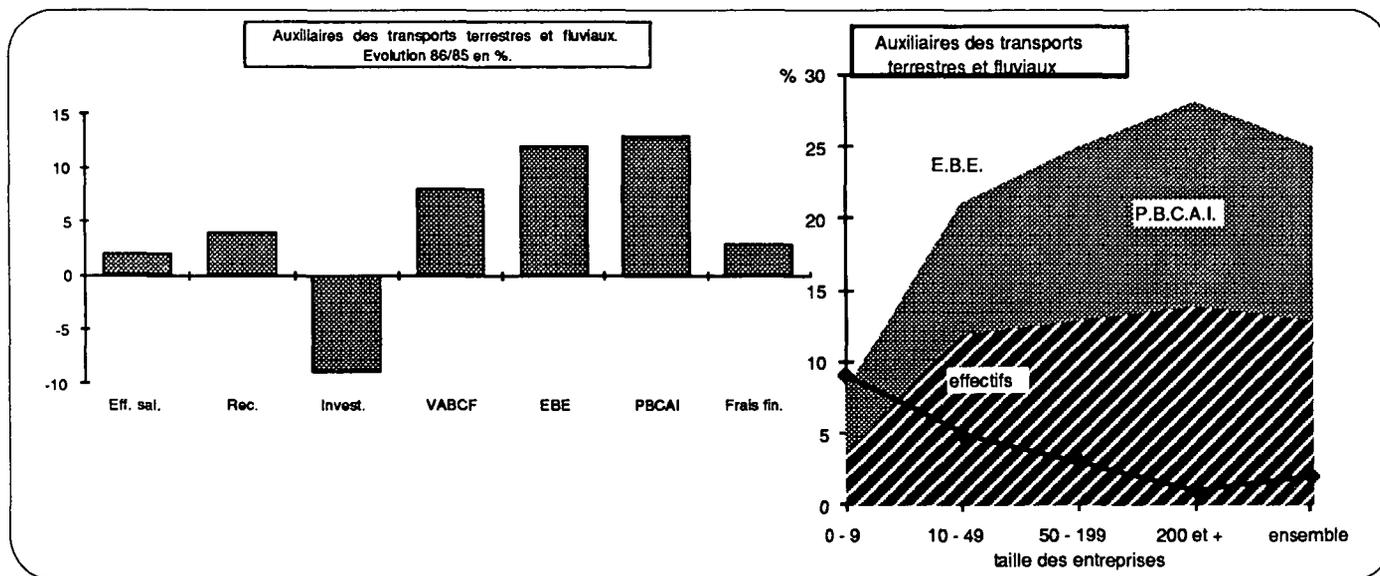


Les commissionnaires de transports terrestres ont profité à un moindre degré de "l'effet pétrole".

Les recettes des commissionnaires ne se sont accrues que de 4 % en 1986, soit 4 points de moins que pour les transporteurs. Mais exerçant pour la plupart une activité secondaire de transport, ils auraient bénéficié eux aussi, bien que dans une moindre mesure, de "l'effet pétrole": leur valeur ajoutée aurait crû de 8 % et leur excédent brut d'exploitation de 12 % en moyenne.

La croissance des effectifs salariés est de 2 % en moyenne, mais, comme chez les transporteurs, elle aurait été plus forte dans les petites entreprises que dans les grandes.

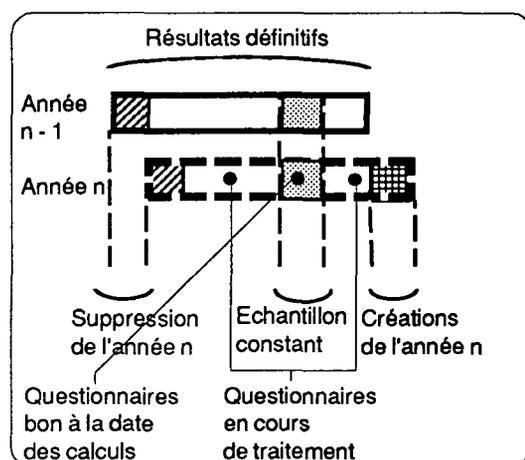
Les frais financiers ont fortement augmenté dans les plus grandes entreprises, résultat à rapprocher d'une diminution de leurs investissements. Mais on note que les profits bruts avant impôt augmentent quelle que soit la taille des entreprises, mais plus fortement pour les plus grandes.



Elaboration des résultats.

Les résultats définitifs de l'enquête annuelle d'entreprise portant sur l'exercice 1986 ne seront connus qu'à l'été prochain, lorsque tous les questionnaires auront pu être corrigés.

Mais, en attendant, des résultats relatifs à une partie de l'échantillon d'entreprises interrogées sont disponibles, et peuvent donc être utilisés, moyennant quelques précautions. La méthode choisie est celle de l'**échantillon constant**, utilisée pour la première fois à l'O.E.S.T. avec l'enquête de 1985. Cette méthode consiste à appairer, à une date donnée, des entreprises qui ont répondu à la fois à l'enquête de 1986 et à celle de 1985.



Les coefficients d'évolution sont calculés sur les réponses données par ces entreprises aux deux enquêtes.

Cette méthode a des avantages:

- elle reflète les évolutions enregistrées par les entreprises et donne en évolution des résultats relativement fiables;
- elle a aussi des inconvénients:
- dans certains secteurs elle exclut les entreprises de 5 salariés et moins qui sont interrogées par sondage,
- par rapport à une optique "secteur", elle ne tient pas compte des variations de volume et d'activités dues aux créations et suppressions d'entreprises.

Notons enfin que dans certains secteurs, la faiblesse de l'échantillon au moment des calculs ne permet pas de publier les résultats, ou bien nous contraint à en rester à une analyse globale, alors qu'elle autorise pour d'autres secteurs à distinguer entre petites et grandes entreprises.

La méthode peut être renouvelée autant de fois qu'on le désire, au fur et à mesure que les questionnaires de l'enquête en cours sont validés. Les résultats présentés ici ont été élaborés à partir des réponses de 2948 entreprises ■

Mars 1988