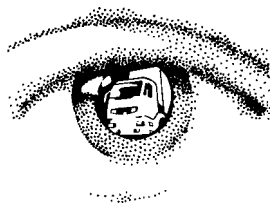


LA GRANDE DISPARITÉ DES PERFORMANCES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Paul JOURDY

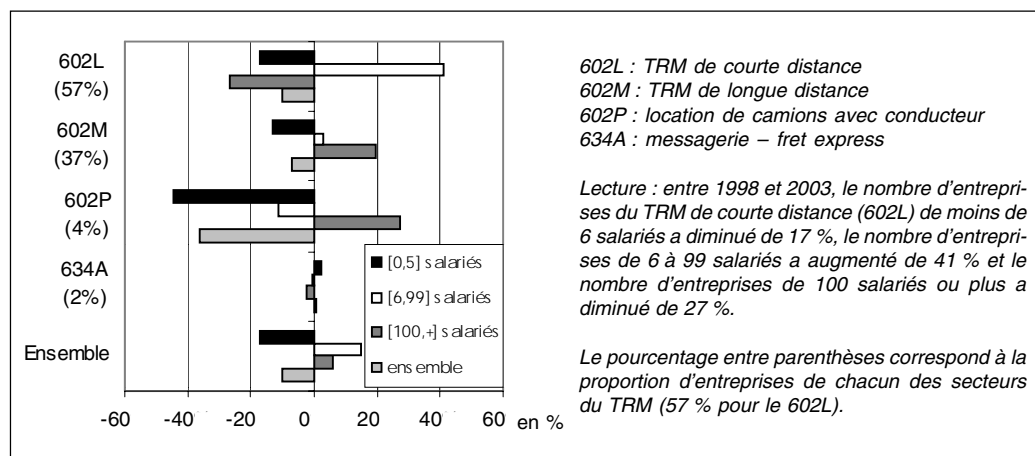


Le transport routier de marchandises (TRM) se concentre : une entreprise sur dix a disparu entre 1998 et 2003, alors que les effectifs se sont accrus. Les performances moyennes des entreprises se dégradent depuis 2001. Le TRM de longue distance, dans lequel les coûts de détention et d'exploitation des véhicules sont les plus importants et la concurrence la plus tendue, présente les ratios comptables les plus faibles. Les entreprises opérant sur des segments de marché spécifiques (transport léger en courte distance et en messagerie, benne, plateau) résistent le mieux, à l'opposé du fret général. Un vivier de petites entreprises se distinguent par des performances élevées notamment dans le transport léger et la courte distance.

Un secteur de très petites entreprises

De nombreuses petites entreprises (de 0 à cinq salariés) ont disparu entre 1998 et 2003 : une entreprise sur six au sein du TRM de courte et de longue distances, qui représente l'essentiel du secteur. En revanche, le nombre des grandes entreprises (six salariés ou plus) s'est accru de 15 %. Cette tendance à la concentration s'observe dans tous les secteurs à l'exception de la messagerie. Elle est particulièrement marquée dans le secteur de la location avec chauffeur, avec une forte progression des très grandes entreprises, de cent salariés ou plus (graphique 1).

Graphique 1 - Évolution du nombre d'entreprises du TRM entre 1998 et 2003 selon la taille et le secteur



Source : MTETM/SESP, EAE transports

Malgré ces évolutions, les petites entreprises restent très majoritaires dans l'ensemble du secteur. Elles représentent 71 % des 38 000 entreprises, contre 1,5 % de très grandes entreprises (100 salariés ou plus). La messagerie est plus concentrée avec 12 % de très grandes entreprises.

Les segments de marché créateurs d'entreprises sont le transport léger, dont le nombre d'entreprises a doublé en cinq ans, et le transport par benne (Définitions). A l'opposé, le transport par plateau, le transport par citerne et le transport alimentaire voient le nombre d'entreprises diminuer.

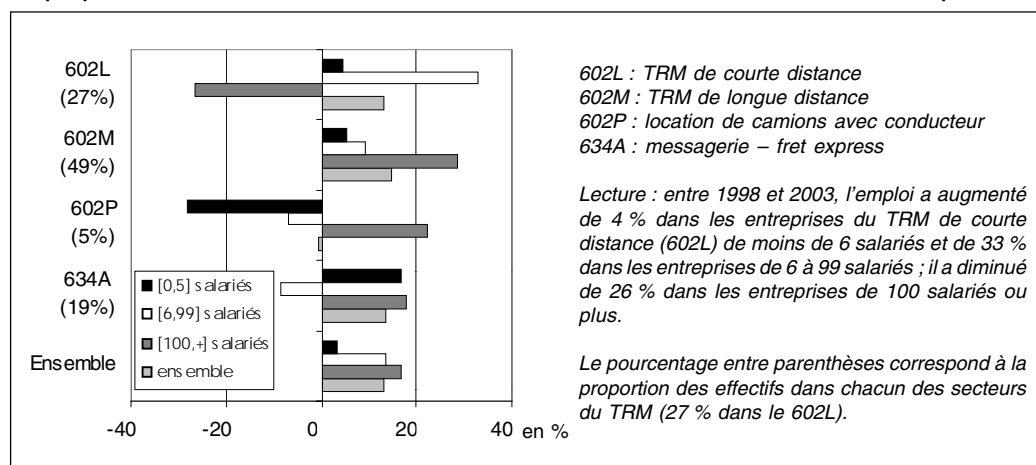
TRM

Croissance puis stabilisation des effectifs

Malgré la diminution du nombre d'entreprises, le secteur du TRM a créé 48 000 emplois nets. Les créations ont eu lieu entre 1998 et 2001. Le niveau s'est ensuite stabilisé. En 2003, le secteur emploie 380 000 salariés et 28 000 travailleurs non salariés. Principal employeur, le TRM de longue distance est à l'origine de plus de la moitié des créations nettes observées entre 1998 et 2003. La location a maintenu ses effectifs malgré la disparition d'un tiers de ses entreprises.

Les très grandes entreprises sont à l'origine de la plupart des créations nettes d'emplois dans le TRM de longue distance, la messagerie et la location. En revanche, dans le TRM de courte distance, les très grandes entreprises ont perdu des emplois au bénéfice des entreprises de 20 à 99 salariés ; l'évolution des effectifs a suivi celle des entreprises. Malgré la baisse du nombre des petites entreprises, l'emploi a légèrement progressé dans cette classe de taille (*graphique 2*).

Graphique 2 - Évolution des effectifs dans le TRM entre 1998 et 2003 selon la taille des entreprises



Source : MTETM/SESP, EAE transports

Les entreprises de « fret général » (*Définitions*) représentent 55 % de l'emploi en 2003. Leurs effectifs ont progressé d'un tiers entre 1998 et 2003, ce qui en fait les principales contributrices à la hausse de l'emploi, suivies par les entreprises spécialisées dans le transport alimentaire et les entreprises de transport léger.

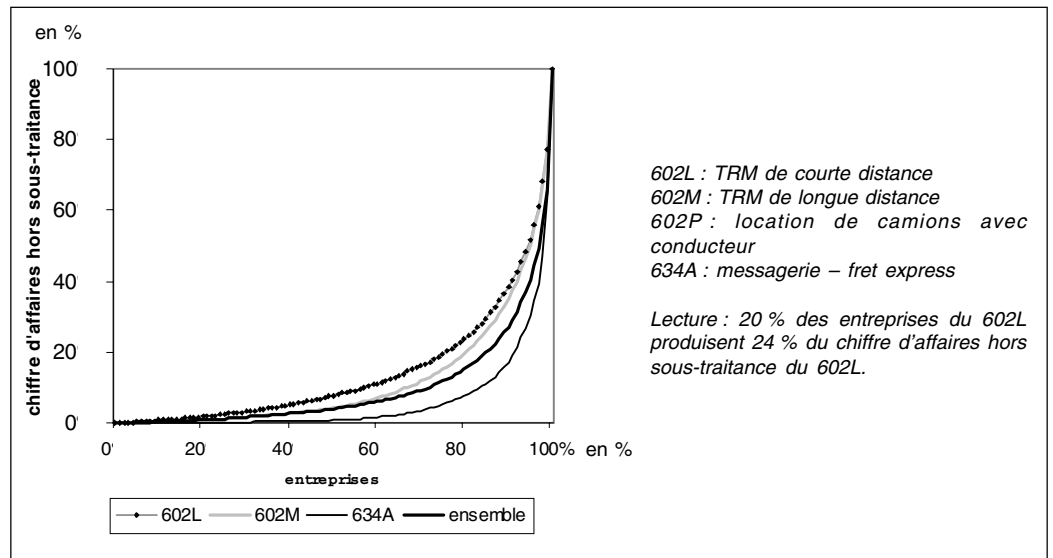
Ces effectifs, rapportés à la valeur ajoutée, mettent en lumière une certaine homogénéité de la productivité apparente du travail dans l'ensemble du secteur. Elle est légèrement supérieure à la moyenne dans le TRM de longue distance et la location de camions avec conducteur. Elle est inférieure dans le TRM de courte distance et la messagerie. Elle est plus faible dans le transport léger, le transport alimentaire et le fret général que dans les autres spécialisations.

Un chiffre d'affaires très concentré

La production du secteur est très concentrée : 10 % des entreprises réalisent 73 % du chiffre d'affaires total (31 milliards d'euros). Le chiffre d'affaires des entreprises prend en compte l'ensemble de leurs activités, y compris hors transport (*encadré « Les entreprises se recentrent sur leur cœur de métier »*). Le TRM de longue distance, qui réalise la moitié du chiffre d'affaires du secteur, est plus concentré que le TRM de courte distance. La messagerie est l'activité la plus concentrée, en lien avec sa proportion élevée de très grandes entreprises (*graphique 3*). Il s'agit uniquement ici de chiffre d'affaires hors sous-traitance confiée. Toutefois, le secteur génère également un important chiffre d'affaires sous-traité, qui s'élève à 10 milliards d'euros (*encadré « La sous-traitance très présente dans la messagerie et sur le fret général »*).

TRM

Graphique 3 - La concentration du chiffre d'affaires dans le TRM en 2003

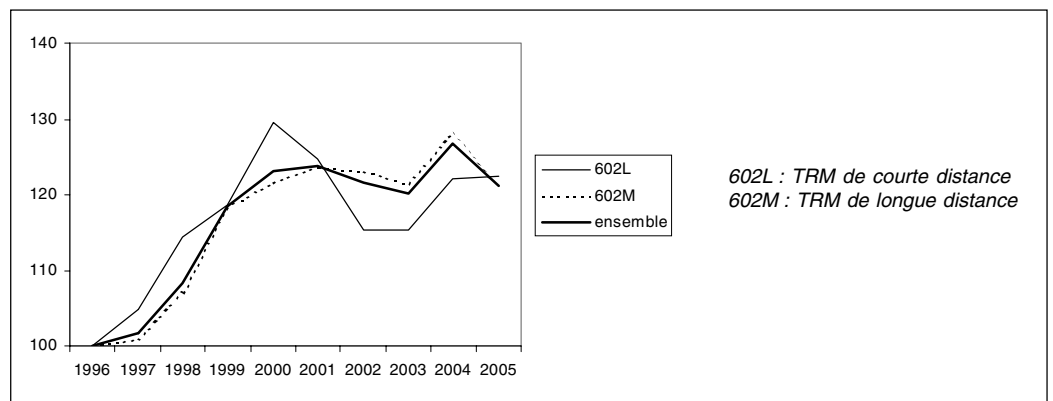


Source : MTETM/SESP, EAE transports

Le chiffre d'affaires du secteur a progressé de 20 % entre 1998 et 2001, mais uniquement dans les grandes et très grandes entreprises. La progression est forte dans le transport léger et moindre pour les entreprises spécialisées dans le transport par citerne et les produits alimentaires. Il se stabilise ensuite au niveau de 2001 : le volume de l'activité stagne (*graphique 4*), ainsi que les prix moyens des prestations.

Graphique 4 - L'activité du TRM en tonnes-kilomètres entre 1996 et 2005

Indice base 100 en 1996



Source : MTETM/SESP, enquête TRM

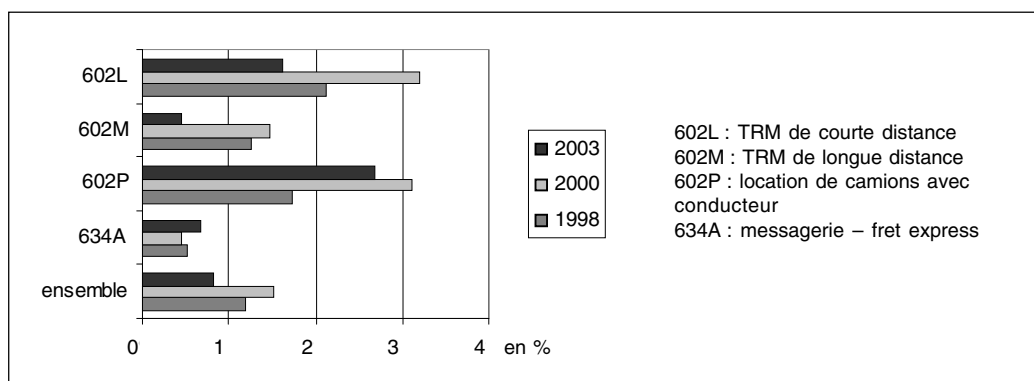
Dégradation des résultats en particulier dans la longue distance

La rentabilité du secteur est structurellement faible. Le taux de résultat net moyen (*encadré « VA corrigée, EBE corrigé »*) est de 0,8 % pour les entreprises de six salariés ou plus. Il diminue fortement depuis 2001, parallèlement au ralentissement de l'activité, après une amélioration entre 1998 et 2000 (*graphique 5*). Ce ratio ne prend pas en compte les résultats des artisans et des sociétés de moins de six salariés qui, bien que majoritaires dans le secteur, pèsent peu en termes d'effectifs et de chiffre d'affaires.

La croissance des charges d'exploitation, plus rapide que celle du chiffre d'affaires, pèse sur l'évolution de l'excédent brut d'exploitation. Le taux de marge corrigé moyen du secteur s'élève à 25 %. Il a perdu 2 points depuis 1998 (*graphique 6*).

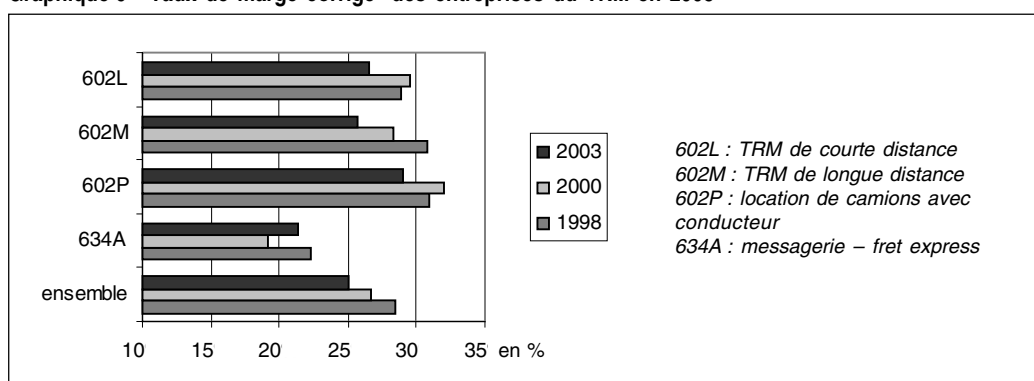
TRM

Graphique 5 - Taux de résultat net* des entreprises du TRM en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports (entreprises de six salariés ou plus)
* résultat net / CA net

Graphique 6 - Taux de marge corrigé* des entreprises du TRM en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports (entreprises de six salariés ou plus)
* EBE corrigé / VA corrigée

Les entreprises du TRM de longue distance ont des performances plus faibles que celles du TRM de courte distance. Cet écart s'accroît depuis 1998. Leurs taux de marge moyens sont proches, mais les charges liées au matériel roulant (amortissements, frais de location et redevances de crédit-bail), plus lourdes dans la longue distance, grèvent davantage son résultat net.

Compte tenu de l'importance des charges liées à la détention des véhicules dans les comptes des entreprises du TRM au sens strict, le taux de résultat net est l'indicateur pertinent pour comparer leur rentabilité à celle des entreprises de la messagerie, et non le taux de marge (*encadré « La structure des charges d'exploitation du TRM et de la messagerie »*). Le taux de résultat net de la messagerie, inférieur à 1 %, varie peu sur la période.

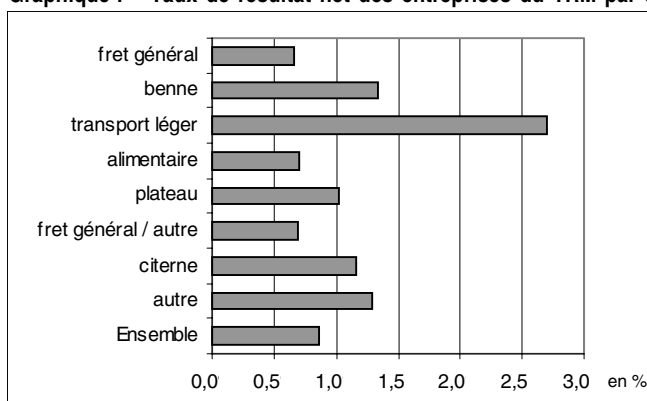
Les entreprises spécialisées sont les plus performantes

Les entreprises dont le parc est spécialisé sont en moyenne plus performantes. En particulier, les entreprises de transport léger ont le taux de résultat net moyen le plus élevé, à 2,7 % (*graphique 7*). Elles exercent le plus souvent dans le TRM de courte distance, mais aussi dans la messagerie. Elles sous-traitent le plus et investissent le moins. Elles sont généralement de taille moyenne.

Autre spécialité performante : le transport par benne, dont le taux de marge moyen est le plus élevé (*graphique 8*) et dont le taux de résultat net moyen est supérieur à la moyenne. Généralement de petite taille, ces entreprises recourent peu à la sous-traitance.

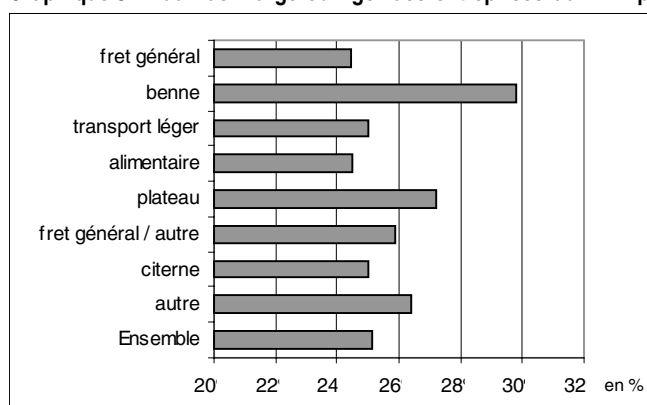
TRM

Graphique 7 - Taux de résultat net des entreprises du TRM par segment de marché en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports (entreprises de six salariés ou plus)

Graphique 8 - Taux de marge corrigé* des entreprises du TRM par segment de marché en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports (entreprises de six salariés ou plus)

* EBE corrigé / VA corrigée

Le poids des charges de détention des véhicules explique en grande partie les différences dans le classement des spécialités. Ainsi, les entreprises spécialisées dans le transport par benne ou par plateau, qui ont les meilleurs taux de marge moyens, ont des performances moins bonnes que les entreprises de transport léger en termes de taux de résultat net. Ces dernières ont en effet un parc de véhicules moins coûteux à renouveler.

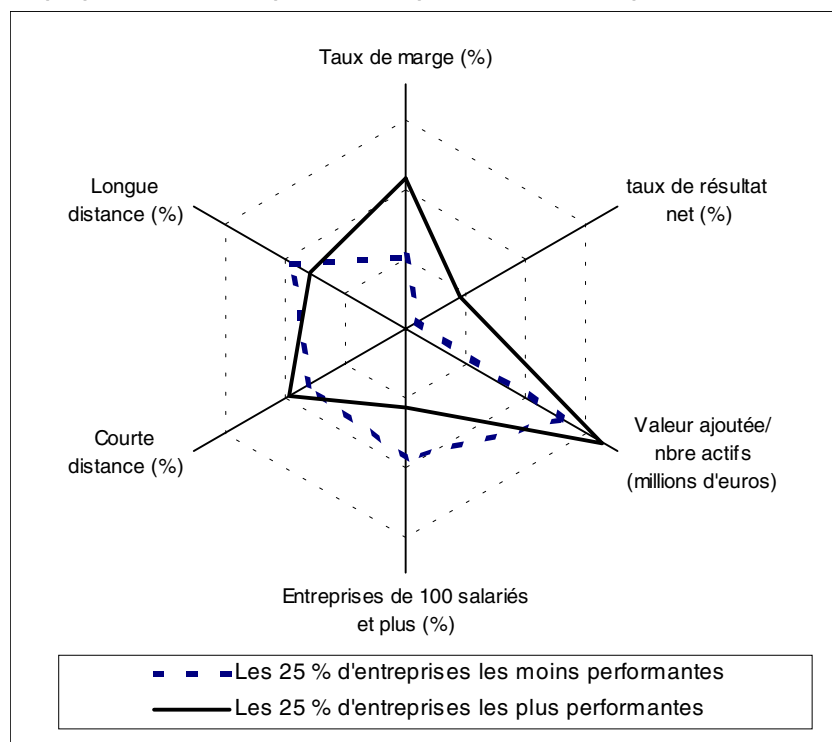
**28 %
des entreprises
ne dégagent
aucun bénéfice**

En 2003, 28 % des entreprises du TRM ont un résultat net négatif. Les trois quart d'entre elles dégagent un excédent brut d'exploitation très faible, à cause essentiellement du poids des charges de personnel (*graphique 9*). La productivité apparente du travail y est plus faible que la moyenne. Les entreprises de 100 salariés et plus, ainsi que celles spécialisées dans le fret général, sont sur-représentées dans ce groupe. Les autres entreprises de ce groupe dégagent des excédents au niveau de leur exploitation mais ont un résultat net négatif en raison du poids de la charge de l'outil de travail. Ces entreprises se retrouvent dans l'ensemble des secteurs ; elles sont un peu plus nombreuses dans le TRM de longue distance.

A l'opposé, les 25 % d'entreprises les plus performantes dégagent un taux de résultat net supérieur à 3,7 %. Ces entreprises ont des ratios très supérieurs à la moyenne (taux de valeur ajoutée, taux de marge, productivité apparente du travail). Elles ont un effectif et un chiffre d'affaires moyens très inférieurs à la moyenne du secteur. Elles recourent moins à la sous-traitance que les autres entreprises. Ce groupe contient une proportion élevée d'entreprises de dix salariés ou moins. Les entreprises de courte distance y sont sur-représentées, ainsi que les entreprises de transport léger. Les entreprises spécialisées dans le transport alimentaire y sont en revanche sous-représentées.

TRM

Graphique 9 : Caractéristiques des entreprises et niveaux de performance



Source : MTETM/SESP, EAE transports (entreprises de six salariés ou plus)

Lecture : Les 25 % d'entreprises les plus performantes ont un taux de résultat net moyen de 10 % et un taux de marge moyen de 33 %. Ces taux ne sont respectivement que de - 6 % et de 11 % pour les 25 % d'entreprises les plus fragiles économiquement. Parmi les entreprises de plus de 100 salariés, 27 % font partie des entreprises les moins performantes et 13 % font partie des entreprises les plus performantes.

La structure des charges d'exploitation du TRM et de la messagerie

Les frais de personnel (y compris personnels intérimaires, détachés ou prêtés par d'autres entreprises) s'élèvent en moyenne à 42 % de la valeur de la production hors sous-traitance des entreprises du TRM (tableau 1). Cette part est plus importante dans les entreprises de 200 salariés ou plus. Le deuxième poste par ordre d'importance revient aux achats de carburants (14 %).

La messagerie, qui a proportionnellement moins de véhicules que les autres secteurs, fait exception, avec moins de 5 % de la valeur de la production pour les dépenses de carburants. La part de la valeur ajoutée est par conséquent supérieure à celle du TRM au sens strict, ce qui réduit mécaniquement son taux de marge (EBE/VA).

Tableau 1 - Quelques éléments des comptes des entreprises

classe		602L	602M	602P	634A	ensemble
part dans la production hors sous-traitance (en %)	CI hors sous-traitance confiée	38	44	36	27	39
	- dont achats de matières premières	10	13	10	4	10
	- dont achats de carburants	15	18	14	4	14
	- dont entretien et réparation	5	5	6	4	5
	VA	62	56	64	73	61
	frais de personnel (y.c. extérieurs)	42	38	42	54	42
	EBE	16	14	18	16	15
	redevances de crédit-bail transport	4	3	4	1	3
	locations de matériel de transport	5	5	6	6	5

Source : MTETM/SESP, EAE transports (entreprises de six salariés ou plus)

602L : TRM de courte distance

602M : TRM de longue distance

602P : location de camions avec conducteur

634A : messagerie – fret express

Les entreprises se recentrent sur leur cœur de métier

L'activité principale représente 90 % du chiffre d'affaires des entreprises du TRM au sens strict et 82 % pour la messagerie. Cette proportion a augmenté au cours des cinq dernières années : en 1998, elle était respectivement de 85 % et 78 %.

L'activité complémentaire reste proche de l'activité principale : longue distance pour les entreprises de courte distance, organisation de transport (essentiellement affrètement) pour les entreprises de longue distance, TRM de courte ou de longue distance pour les entreprises de location avec conducteur, activités de traction (transport) et autres activités d'affrètement et d'organisation pour la messagerie. Les entreprises de messagerie n'ont toutefois qu'une activité de transport assez réduite.

VA corrigée, EBE corrigé

Pour tenir compte des spécificités du secteur, les notions de valeur ajoutée et d'excédent brut d'exploitation sont retraitées par rapport à celles de la comptabilité. Les charges de crédit-bail et de location de véhicules sont extraites des consommations intermédiaires. Les charges relatives aux personnels intérimaires, détachés ou prêtés sont extraites des consommations intermédiaires et replacées en frais de personnels, ce qui harmonise la prise en compte d'effectifs de statuts différents.

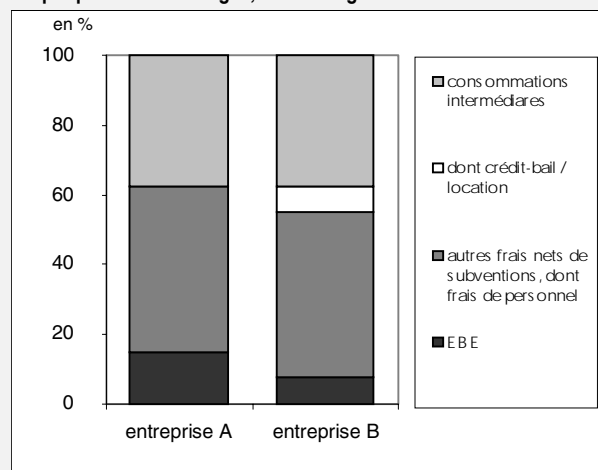
Pour mesurer la santé des entreprises, on retient ici deux ratios : le taux de marge corrigé (excédent brut d'exploitation corrigé / valeur ajoutée corrigée) et le taux de résultat net (résultat net / chiffre d'affaires). Ces taux sont calculés pour les entreprises de 6 salariés ou plus, les seules dont le compte de résultat est disponible dans l'EAE.

Exemple : une entreprise A, dont le chiffre d'affaires hors sous-traitance s'élève à 800 000 € (800 k€), achète comptant son parc de véhicules. Ses consommations intermédiaires s'élèvent à 300 k€, sa valeur ajoutée à 500 k€ et son EBE à 120 k€ (*graphique 10*). Son taux de marge est ainsi de $120/500 = 24\%$. Les frais relatifs au renouvellement de la flotte n'ont pas d'impact dans le compte d'exploitation.

Une entreprise B comparable à A finance son parc de véhicules par le biais du crédit-bail (ou de la location). Elle acquitte annuellement des redevances de crédit-bail (ou des charges locatives) de 60 k€. Dans la comptabilité d'entreprise standard, ces charges sont prises en compte au niveau des consommations intermédiaires, qui s'élèvent ainsi à 360 k€. La valeur ajoutée dégagée par l'entreprise est alors de 440 k€, et l'EBE, de 60 k€. Le taux de marge de l'entreprise est de $60/440 = 14\%$.

En sortant les redevances de crédit-bail et les charges locatives du compte d'exploitation, le taux de marge corrigé des deux entreprises est identique à 24 %.

Graphique 10 - VA corrigée, EBE corrigé



Source : MTETM/SESP, EAE transports

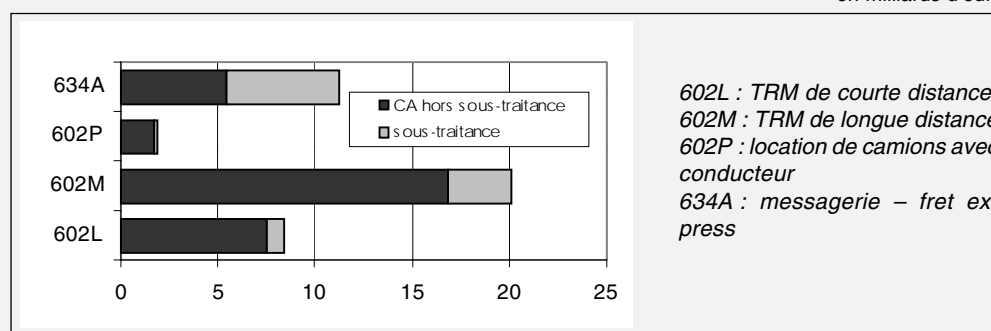
La sous-traitance très présente dans la messagerie et sur le « fret général »

Le secteur est caractérisé par un recours important à la sous-traitance, particulièrement dans la messagerie. Le chiffre d'affaires sous-traité s'élève à 10 milliards d'euros, à ajouter aux 31 milliards d'euros comptabilisés dans le secteur.

La part moyenne de la sous-traitance dans le chiffre d'affaires des entreprises varie entre 11 % dans le TRM de courte distance et 52 % dans la messagerie (*graphique 11*). Dans le TRM de courte et de longue distance, elle croît avec la taille des entreprises, entre 8 % pour les entreprises de 5 salariés ou moins et 20 % pour les entreprises de 200 salariés ou plus. Elle augmente légèrement au cours des cinq années étudiées.

Graphique 11 - Chiffre d'affaires et sous-traitance dans le TRM en 2003

en milliards d'euro



Source : MTETM/SESP, EAE transports

La sous-traitance est particulièrement développée sur les marchés de « fret général ». A l'exception du transport de produits alimentaires, les entreprises positionnées sur des marchés spécialisés y ont peu recours.

Définitions

Le secteur du TRM

Le secteur du TRM « au sens large » regroupe les entreprises de transport routier de marchandises de proximité, dit aussi de « courte distance » (602L), les entreprises de transport routier de marchandises interurbains, dit aussi de « longue distance » (602M), les entreprises de location de camions avec conducteur (602P) et les entreprises de messagerie - fret express (634A). Les entreprises de messagerie - fret express ne font pas partie du secteur du transport routier de marchandises au sens strict ; elles sont classées par la nomenclature officielle dans les services auxiliaires des transports, plus particulièrement dans l'organisation des transports de fret (OTF).

Les segments de marché du TRM

Les camions de plus de 3,5 t de PTAC sont classés selon leur type de carrosserie : plateaux, fourgons (ordinaires, bâchés, savoyardes, parois latérales souples coulissantes), citernes à produits industriels, citernes à produits alimentaires, bennes basculantes.

Une entreprise est ici considérée spécialisée sur un segment de marché si son parc de véhicules est majoritairement (plus de 60 %) constitué d'un type de carrosserie particulier. Elle a une double spécialisation si deux types de carrosserie représentent chacun plus de 40 % des véhicules de la flotte. Une entreprise est spécialisée dans le transport léger si son parc est exclusivement constitué de camionnettes et de camions jusqu'à 3,5 t de PTAC inclus.

Huit spécialisations sont distinguées :

- le fret général (fourgons ordinaires, bâchés, savoyardes, parois latérales souples coulissantes) : 49 % des entreprises,
- le transport par benne basculante : 11 % des entreprises,
- le transport léger : 11 % des entreprises,
- le transport de produits alimentaires, y compris à température dirigée : 7 % des entreprises,
- le transport par plateau : 7 % des entreprises,
- le transport par citerne de produits industriels, y compris produits pétroliers : 3 % des entreprises,
- double spécialisation y compris fret général : 5 % des entreprises,
- autres (double spécialisation hors fret général) : 7 % des entreprises.