

LE TRANSPORT FLUVIAL DYNAMISÉ PAR LES GRANDES ENTREPRISES DE FRET ET DE TOURISME

Nathalie AUGRIS

En France, le secteur du transport fluvial, dans ses deux composantes, le transport de marchandises et le tourisme, connaît depuis la fin des années 1990 une montée en puissance de son activité : ses recettes comme ses effectifs y progressent plus rapidement que dans les autres modes terrestres. Le tourisme fluvial, bien que comptant peu d'entreprises, contribue largement à cette évolution d'ensemble.

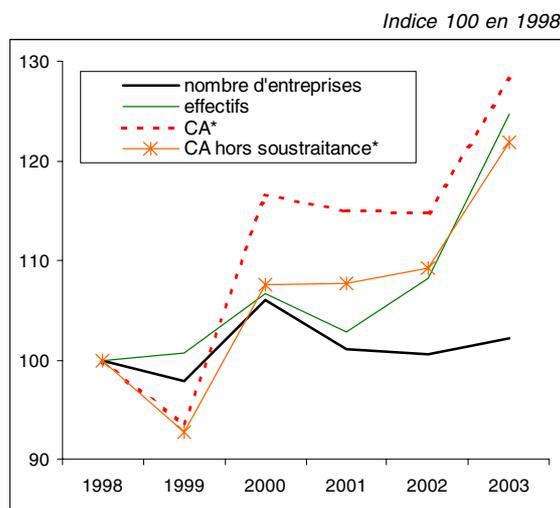
En 2003, le secteur se compose d'un millier d'entreprises, essentiellement de petite taille, pour la plupart sans salarié. Il est économiquement concentré : les entreprises de 6 salariés et plus, qui représentent 8 % des transporteurs, réalisent 80 % du chiffre d'affaires. Ces dernières sont à l'origine de l'expansion de l'activité du fluvial, particulièrement soutenue en 2003.

Près de 1 100 entreprises exercent en 2003, comme activité principale, une activité de transport fluvial, au sens de la nomenclature d'activité française. La NAF qui regroupe aussi bien les entreprises de transport de marchandises que celles du tourisme fluvial (*Sources et définitions*). Le secteur fluvial représente 1,4 % des 78 900 entreprises de l'ensemble du secteur des transports et 1,5 % des seules entreprises de transports terrestres. Leur nombre varie peu au cours des six années étudiées, 1998-2003, à une quarantaine d'entreprises près (*figure 1*). Le secteur connaît une croissance forte et quasi continue du chiffre d'affaires (CA) d'ensemble ainsi que des effectifs. Cette croissance coïncide avec la reprise, en 1997, du trafic du fluvial, notamment dans le transport de marchandises (*encadré 1*).

Un secteur en forte expansion

En 2003, le chiffre d'affaires des entreprises du secteur est de 490 millions d'euros, soit 1 % de celui des transports terrestres. Depuis 1998, il progresse plus rapidement que ce dernier : + 28 %, contre + 16 %.

Figure 1 - Évolution du nombre d'entreprises du transport fluvial, de leurs effectifs et de leur chiffre d'affaires de 1998 à 2003



* indices en euros constants (déflatés du prix du PIB)
Source : MTETM/SESP, EAE transports 2003

FLUVIAL

Cette tendance haussière est confirmée par l'évolution du chiffre d'affaires hors sous-traitance (CAHST), plus proche de la production réelle du secteur (+ 22 % contre + 15 % pour les transports terrestres). Le recours à la sous-traitance, pratique courante dans les transports, est plus fréquent dans le fluvial que dans l'ensemble des transports terrestres (25 % du CA contre 18 %).

L'emploi connaît également une forte expansion. En 2003, 4 060 personnes (salariés et non salariés, hors intérimaires) travaillent à plein temps dans une entreprise du secteur fluvial, soit 26 % de plus qu'en 1998 (à comparer à une hausse de 11 % dans les transports terrestres). Cette progression est ciblée sur l'emploi salarié et sur les entreprises de plus de six salariés, qualifiées ici de « grandes ». L'emploi y double sur la période des cinq années étudiées, tandis qu'il reste stable dans les « petites » entreprises de 0 à 6 salariés. Le nombre de non-salariés recule. Cette évolution tend à modifier la structure du secteur, même si elle reste fortement caractérisée par un tissu d'entreprises artisanales, très souvent sans salarié.

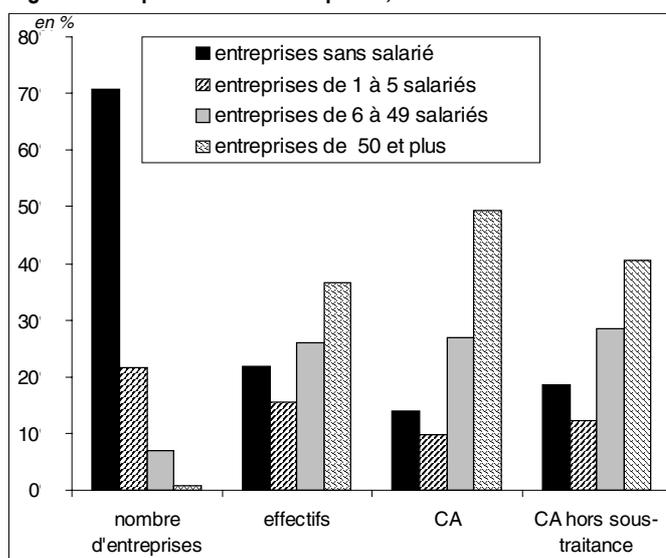
Un tissu d'entreprises de très petite taille

En 2003, 71 % des entreprises sont sans salarié (*figure 2*). Cette proportion est la plus basse sur les six années étudiées. Elle est supérieure à celle de l'ensemble des transports terrestres (51 %).

Davantage encore que dans l'ensemble du secteur des transports, le fluvial est essentiellement composé de très petites entreprises. 92 % des entreprises du secteur comptent moins de 6 salariés contre 82 % pour les transports terrestres. Elles sont 6 % à employer entre 6 et 19 salariés et 1 % plus de 50. Ces proportions varient peu depuis 1998 à l'exception d'une légère hausse du nombre de « grandes » entreprises de plus de 6 salariés.

La répartition de l'emploi selon la taille de l'entreprise s'en trouve légèrement modifiée avec moins d'effectifs dans les « petites » entreprises et davantage dans les « très grandes » : 39 % de l'effectif du secteur se trouvent dans les entreprises de moins de 6 salariés (contre 45 % en 1998) et 37 % dans celles de 50 salariés et plus. La taille moyenne des entreprises s'est en conséquence accrue de 0,7 personne en six ans. Elle atteint 3,8 personnes en 2003 (contre 8,7 dans les transports terrestres, hors SNCF¹).

Figure 2 - Répartition des entreprises, des effectifs et du chiffre d'affaires selon leur taille en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports 2003

¹ Compte tenu de l'importance des effectifs de la SNCF, la comparaison en terme d'effectifs est faite hors SNCF.

FLUVIAL

Malgré leur prépondérance, les « petites » entreprises, de 0 à 6 salariés, ne réalisent qu'un cinquième du CA du secteur. Cette part passe à 30 % si l'on considère le CAHST, traduisant ainsi le fait qu'elles réalisent la sous-traitance pour le compte des plus grandes. Le taux de sous-traitance augmente avec la taille : il est de 5 % pour les entreprises de moins de 6 salariés, 28 % pour celles de 6 à 20 salariés et de 33 % au-delà de 20 salariés.

Voyageurs / marchandises : deux profils d'entreprises

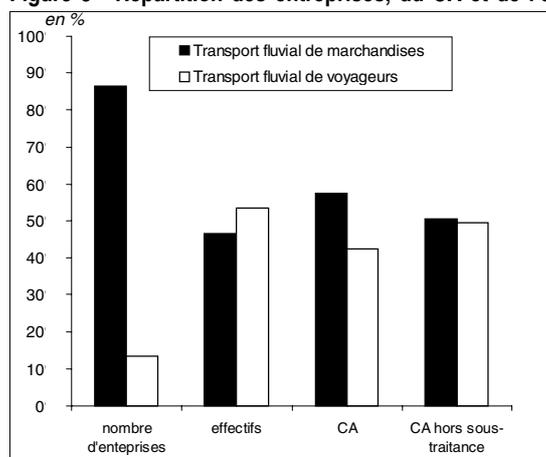
Les entreprises de transport fluvial sont spécialisées dans un seul type de transport : marchandises ou tourisme. Il s'agit de métiers différents, mais les statistiques publiques sur les entreprises ne permettent de les distinguer que depuis 2001 (*Sources et définitions*).

Les entreprises de transport de marchandises sont majoritaires en nombre. En 2003, elles sont 940, soit 87 % des entreprises du secteur, pour 145 dans le tourisme fluvial (*figure 3*). Cette prépondérance s'accroît : leur nombre s'accroît de 12 % depuis 2001, tandis qu'il chute de 40 % pour les transporteurs de voyageurs.

La situation est inverse pour les effectifs. Avec 2 170 personnes en « équivalent temps plein », l'emploi (salariés et non salariés, hors intérimaires) au sein des entreprises de transport de voyageurs augmente plus rapidement que dans le fret. Sa part dans l'ensemble du secteur progresse régulièrement et s'élève à 53 % en 2003. Le nombre moyen d'emplois est de 15 pour les entreprises de tourisme contre 2 dans le fret. Il double depuis 2001 dans les entreprises de tourisme alors qu'il est stable dans le fret. Ainsi, la spécificité des entreprises de voyageurs par rapport au fret s'accroît : moins d'entreprises mais plus grandes.

Cette divergence en matière d'effectifs influe sur la structure des charges : 30 % du CAHST des entreprises de tourisme sont consacrés à la rémunération du personnel contre 21 % pour les transporteurs de marchandises. Cette différence est toutefois à relativiser car les revenus des entrepreneurs individuels sont pris sur le bénéfice et ne sont pas comptabilisés dans les rémunérations. Or, les non-salariés sont plus nombreux dans le fret que dans le tourisme : 53 % des effectifs contre 4 %.

Figure 3 - Répartition des entreprises, du CA et de l'emploi du fluvial selon le type d'activité en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports 2003

La répartition des entreprises suivant leur taille révèle également une divergence de profil marquée : 80 % des entreprises de marchandises contre 11 % des entreprises de tourisme fluvial fonctionnent sans salarié tandis qu'elles sont respectivement 4 % et 34 % à en employer plus de 6.

FLUVIAL

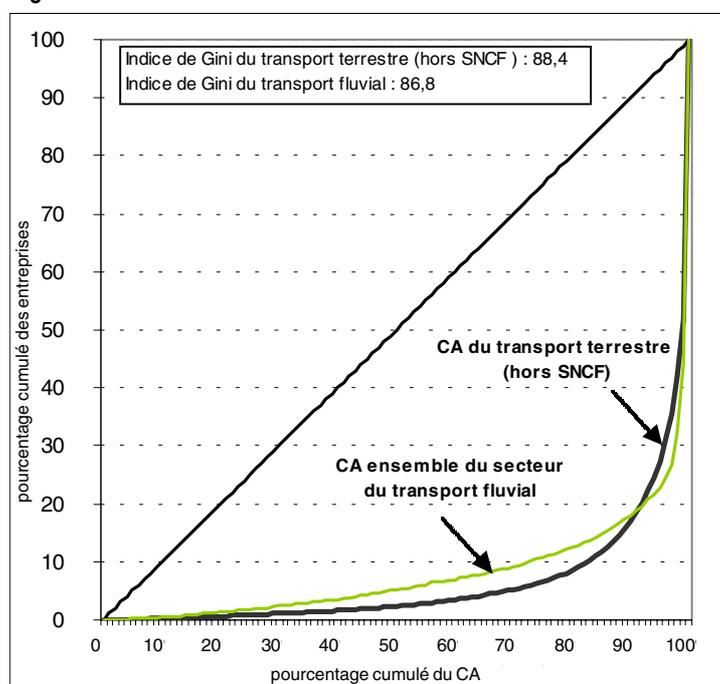
La taille économique des deux segments de marché est comparable. Avec 208 millions d'euros (M€) de CA en 2003, les entreprises de voyageurs réalisent 43 % du CA du secteur. Les entreprises de voyageurs représentent quasiment 50 % du CAHST du secteur, les entreprises de voyageurs recourant moins à la sous-traitance (13 % de leur CA) que les entreprises de fret (34 % de leur CA).

Un chiffre d'affaires de plus en plus concentré

En 2003, le chiffre d'affaires moyen par entreprise pour l'ensemble du secteur s'élève à 450 000 euros (soit deux fois moins que celui des transports terrestres). Cette moyenne masque une répartition très inégale (*figure 4*) : 8 % des entreprises (les 87 entreprises de 6 salariés et plus) réalisent 80 % du CA du secteur (73 % du CAHST). Parmi elles, 8 (de plus de 50 salariés) réalisent la moitié du CA (40 % du CAHST).

La concentration du CA dans le secteur fluvial est à peine moins forte que celle des entreprises du transport terrestre (hors SNCF²).

Figure 4 - Concentration du CA dans le secteur fluvial en 2003



Lecture : 92 % des plus petites entreprises du fluvial réalisent moins de 20 % du CA
Source : MTETM/SESP, EAE transports 2003

La contribution des « grandes » entreprises (plus de 6 salariés) au CA est plus élevée en 2003 qu'au cours des cinq années précédentes. Plusieurs phénomènes y contribuent : la hausse de leur nombre et de leurs effectifs moyens qui s'accompagne depuis 2000, d'une augmentation du chiffre d'affaires moyen par personne.

La concentration du CA s'est particulièrement accentuée dans les entreprises de voyageurs : le CA moyen a doublé entre 2001 et 2003 en lien avec la concentration des effectifs. Il ne s'est accru que de 6 % pour les entreprises de marchandises.

²C.f. note page 4.

FLUVIAL

Entreprises de plus de 6 salariés : une année 2003 florissante

En 2003, les entreprises, de plus de 6 salariés, les seules dont le compte de résultats est connu en détail, (*Sources et définitions*) sont 44 % à exercer une activité de transport de marchandises et 56 % du tourisme fluvial. Leur chiffre d'affaires total s'élève à 388 millions d'euros (M€) réparti en 196 M€ pour le transport de marchandises et 193 M€ pour le tourisme (*figure 5*). La progression du CA de l'ensemble de ces « grandes » entreprises est particulièrement forte par rapport à 1998, beaucoup plus rapide que pour l'ensemble du secteur des transports (+ 75 % contre + 37 %). Elle traduit d'une part la forte augmentation du nombre d'entreprises, et d'autre part la forte hausse du CA par entreprise. La progression du CAHST s'est faite au même rythme (+ 77 %). Les « grandes » entreprises ont fortement recours à la sous-traitance : 32 % du CA global provient d'une sous-traitance (*figure 6*). Celles de transport de marchandises y ont davantage recours que celles du tourisme (49 % contre 14 %).

Figure 5 - Quelques éléments du compte de résultat des entreprises du fluvial (marchandises et tourisme cumulées) de 6 salariés et plus, en 2003

en millions d'euros

(référence de la ligne)		
Chiffre d'affaires net	1	388
Sous-traitance	2	122
Chiffre d'affaires hors sous-traitance	3 = 1-2	266
Consommations intermédiaires corrigées ⁽¹⁾	4	113
<i>dont carburant</i>		<i>9</i>
<i>achats matières premières</i>		<i>28</i>
<i>entretien et réparations</i>		<i>28</i>
Valeur ajoutée corrigée	5 = 3-4	153
subventions d'exploitation	6	2
salaires et charges ⁽²⁾	7	84
impôts sur la production	8	8
EBE corrigé	9 = 5+6-7-8	63
amortissements	10	18
redevances de crédits-bail	11	8
locations matériel	12	31
solde autres produits et charges	13	6
Résultat d'exploitation	14 = 9-10-11-12+13	13
solde financier	15	8
Résultat courant	16 = 14+15	21
solde produits exceptionnels	17	-1
impôts sur les bénéfices	18	4
Bénéfice	19 = 16+17-18	16

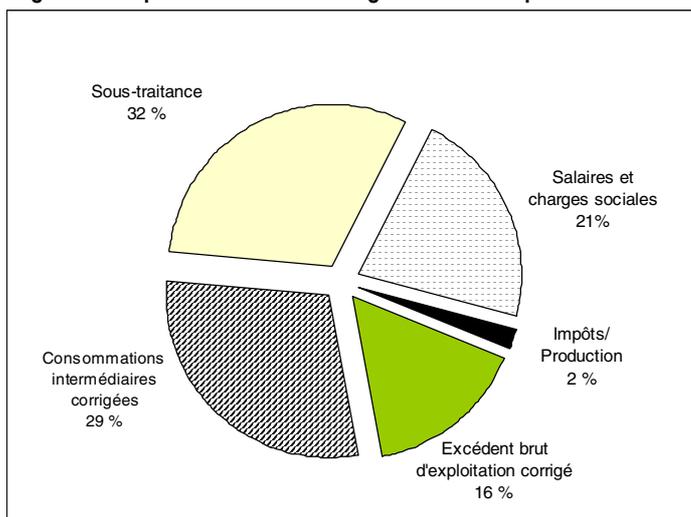
(1) ne sont pas comptés en CI des éléments y figurant habituellement : redevances de crédit-bail et locations de matériels (voir sur ce point "Pour en savoir plus")

(2) comprend les rémunérations des intérimaires

Source : MTETM/SESP, EAE transports 2003

Ces « grandes » entreprises du secteur fluvial créent 153 M€ de valeur ajoutée (52 M€ pour le fret, 101 M€ pour le tourisme), ce qui correspond à 57 % du CAHST global (cette part est de 61 % dans le transport routier de marchandises). La valeur ajoutée (VA) atteint un niveau record en 2003, en hausse de 29 % par rapport à 2002 et de 70 % par rapport à 1998. Sur les six années, les consommations intermédiaires (CI), hors sous-traitance, ont progressé de 75 %. En 2003, elles absorbent 43 % du CAHST. Les principaux postes sont les achats de matières premières (24 % des CI), les dépenses d'entretien et de réparations (25 %) et les carburants (8 %). Les dépenses pour l'achat de carburants ont doublé depuis 1998.

Figure 6 - Répartition du CA des « grandes » entreprises du secteur fluvial en 2003



Source : MTETM/SESP, EAE transports 2003

La rémunération du personnel (salaires, charges et rémunérations des intérimaires), représente en 2003 21 % du CAHST. L'excédent brut d'exploitation (EBE) se monte à 16 %.

La part de la masse salariale dans la VA est de 55 %, celle de l'EBE de 41 %. Ce dernier ratio EBE/VA, appelé taux de marge, est supérieur de 8 à 10 points à ceux des cinq années précédentes, à l'exception de 2000, où il avait dépassé les 42 %. Témoin de la montée en puissance des entreprises du fluvial en 2003, ce ratio est largement supérieur à celui des transports routiers de marchandises (25 %). Il traduit une restauration des marges due notamment à une augmentation de la VA plus rapide que celle de la masse salariale.

Une vingtaine d'entreprises a un taux de marge, qui dépasse 46 %. Ces entreprises sous-traitent moins que l'ensemble et la part de la VA dans leur CA est supérieure à celle des autres entreprises. Elles font en moyenne davantage appel aux intérimaires. Les « grandes » entreprises du secteur fluvial dégagent en 2003 un bénéfice de 16 M€, ce qui représente 6 % de leur CAHST et 4 % de leur CA.

A l'autre extrémité, 25 % des « grandes » entreprises ont un EBE négatif en 2003. Elles ont pour caractéristique de recourir fortement à la sous-traitance (deux fois plus que le taux de sous-traitance moyen) et sont à 80 % des entreprises de transport de marchandises.

Encadré 1

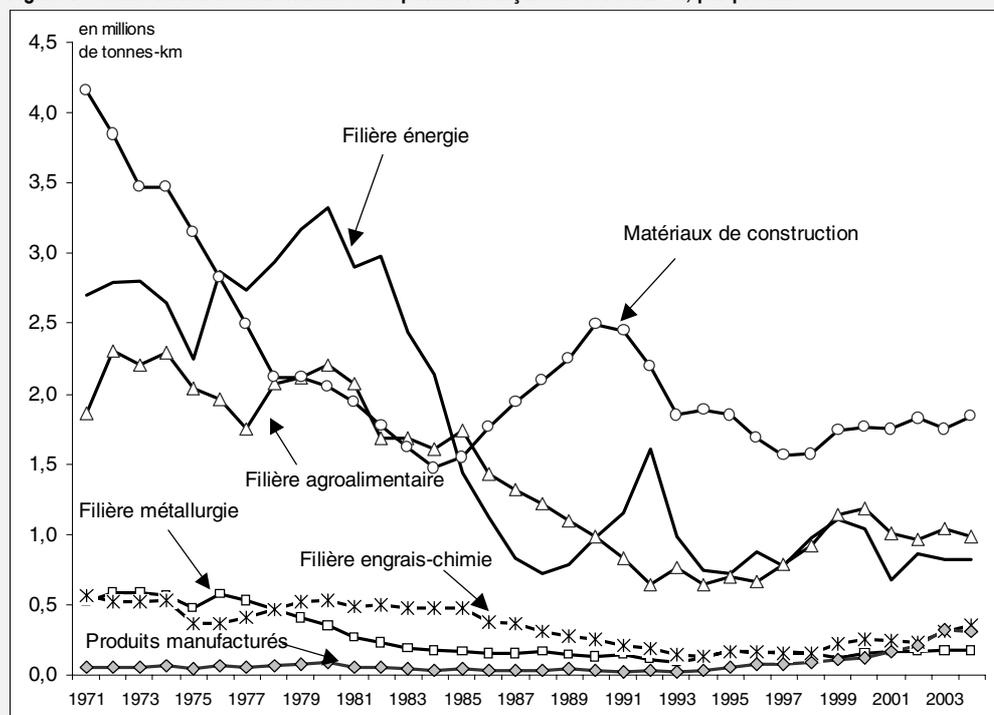
La reprise du transport fluvial de marchandises depuis le milieu des années 90 succède à 25 ans de baisse

Au début des années 70, le pavillon français réalisait 10 milliards de tonnes-kilomètres (Md t-km), soit 2,3 fois plus qu'en 2003. Les matériaux de construction était le premier poste avec 40 % des transports, la filière énergie (produits pétroliers et combustibles minéraux) occupait, avec 30 %, le deuxième rang, devant la filière agroalimentaire (20 %). En 2003, les matériaux de construction conservent leur premier rang à 40 %, les produits agro-alimentaires passent à la deuxième place avec un quart des 4,4 Md t-km réalisées, devant les produits pétroliers (18 %). Les produits manufacturés représentent aujourd'hui 7 % alors qu'ils étaient quasi inexistants en 1970.

Du début des années 70 au milieu des années 90, l'activité du fluvial n'a cessé de se contracter. La baisse a été particulièrement marquée au cours de la décennie 80. Le nombre de tonnes-kilomètres réalisées a été divisé par deux, principalement sous l'effet de la vive contraction du transport des produits énergétiques et, dans une moindre mesure, de celle du transport de produits agroalimentaires. Le transport des matériaux de construction, en forte baisse continue depuis le début des années 70, a moins contribué au recul d'ensemble des années 80, puisqu'à partir de 1984, les volumes transportés remontent jusqu'au début des années 90. Par la suite ils enregistrent de nouveau un repli.

En 1997, le transport fluvial atteint son niveau le plus bas à 3,5 Md t-km. Il connaît depuis une reprise soutenue : + 25 % entre 1997 et 2003, dont 14 % entre 1998 et 2003. Ce retournement de tendance s'explique principalement par la reprise du transport de produits issus des filières traditionnelles (matériaux de construction, produits agro-alimentaires, métallurgiques), mais également par l'émergence de nouveaux marchés. Depuis le milieu des années 90, c'est l'explosion du transport de produits manufacturés (+ 315 % de 1997 à 2003), d'engrais (+ 170 %) et de produits chimiques (+ 75 %). Cette évolution est dynamisée par le développement du conditionnement en conteneurs utilisé largement par les produits manufacturés (figure 7).

Figure 7 - Trafic fluvial de marchandises du pavillon français de 1971 à 2004, par produit



Source : VNF

Encadré 2

L'investissement dans le transport fluvial en 2003

En 2003, les entreprises de transport fluvial investissent 25 millions d'euros (M€). 80 % de cet investissement est réalisé par des entreprises de plus de 20 salariés dont la moitié est le seul fait d'une dizaine qui emploient plus de 50 salariés et sont pour la plupart des entreprises de transport de voyageurs. Toutefois, les sommes investies le sont à 60 % par des entreprises de transport de fret. Ce sont les entrepreneurs individuels qui investissent le moins (2,7 % de la totalité).

L'acquisition de capital fixe ne se limite pas au matériel de transport. La moitié des dépenses est destinée à l'achat de terrains. Le matériel est très rarement neuf (6 % du total) : ce sont des transporteurs de marchandises qui acquièrent des bateaux neufs, pour moderniser leur flotte et l'adapter au transport de certains produits.

La location et/ou le crédit-bail sont des alternatives à l'investissement direct pour l'achat très lourd de matériel de transport. Plus significatif que le taux d'investissement, le montant des charges de « possession de l'outil de travail » rapporté au CA permet ainsi de mesurer les charges annuelles quel que soit le mode de financement. En 2003, ce ratio est de 14 % pour les entreprises de 6 salariés et plus. Il se maintenait autour de 10 % depuis 1998.

Sources et définitions

Enquête annuelle d'entreprise de transports (EAE)

Il s'agit d'une enquête annuelle réalisée par le SESP auprès des entreprises du secteur des transports de métropole. Cette enquête permet d'établir des statistiques sur leurs principales caractéristiques économiques (résultats comptables, investissement, emploi...). Elle ne recueille les éléments détaillés du compte de résultat que pour les entreprises de 6 salariés et plus.

Entreprise de transport fluvial

Sont retenues dans cette étude uniquement les entreprises dont l'activité principale exercée est le transport fluvial au sens de la NAF (division 612Z). La NAF ne dissocie pas le transport fluvial de voyageurs du transport fluvial de marchandises. Seule une ventilation fine du CA, renseignée depuis 2000, permet de distinguer ces activités. Le classement suivant le type d'activité n'est exploitable qu'à partir de 2001.

Transports terrestres

Dans cette étude, font partie des entreprises de transports terrestres, les entreprises métropolitaines qui ont pour activité principale une activité de transports ferroviaires, urbains et routiers de voyageurs, routiers de marchandises, fluvial ainsi que de messagerie. Ce champ diffère légèrement de celui de la NAF pour lequel n'appartiennent pas au transport terrestre le fluvial et la messagerie.

Courbe de Gini/indice de Gini

Courbe représentant la part cumulée du nombre d'entreprises d'un secteur en fonction de celle de la variable étudiée (CA, l'emploi, ...). Elle met en évidence la concentration économique du secteur, mesurée par l'indice de Gini. Cet indice vaut 0 dans le cas d'une distribution égalitaire et tend vers 100 dans le cas inverse.

Pour en savoir plus

- Les entreprises de transport en 2003, Mathieu Roederer, SESP Infos rapides n° 264, septembre 2005.
- Les nouveaux ratios du transporteur, Pierre Jannin, Editeur du transport et de la logistique, 2000. Présentation des spécificités du transport routier de marchandises justifiant un retraitement des ratios comptables. Son analyse est, dans la plupart des cas, généralisable à tous les modes de transports.
- Présentation de l'enquête EAE des transports et des résultats sur le site du service économie, statistiques et prospective (SESP), <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/>
- Les dossiers d'analyse économique des politiques publiques des transports : voies d'eau, dossier A 3, DAEI/SESP - Les comptes des transports en 2004, tome 2, juillet 2005.
- Aides publiques aux voies d'eau : un bilan dépenses-avantages globalement positif, Notes de synthèse du SESP n° 161, janvier, février, mars 2006.
- <http://www.vnf.fr/>