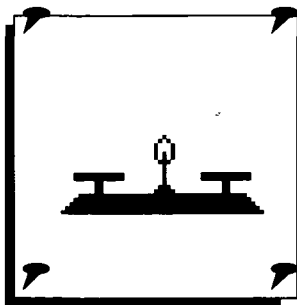


ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : complexité croissante du financement des investissements

Florent FAVRE, Karim MOUSSALAM



La baisse de l'effort d'investissement au sens strict des transporteurs routiers de 1990 à 1992 a plus que compensé sa hausse des années précédentes. Elle est particulièrement accusée pour les plus petites d'entre elles. Les matériels de transport représentent près de 80% de ces investissements, part en léger recul par rapport à 1986. Mais le développement très rapide de la location de matériel de transport et des acquisitions par crédit-bail sur la période a probablement compensé cette baisse. Les grosses entreprises privilégient la location par rapport au crédit-bail, contrairement aux petites. La mesure de la valeur des biens de production effectivement mis à la disposition des entreprises devient donc plus difficile.

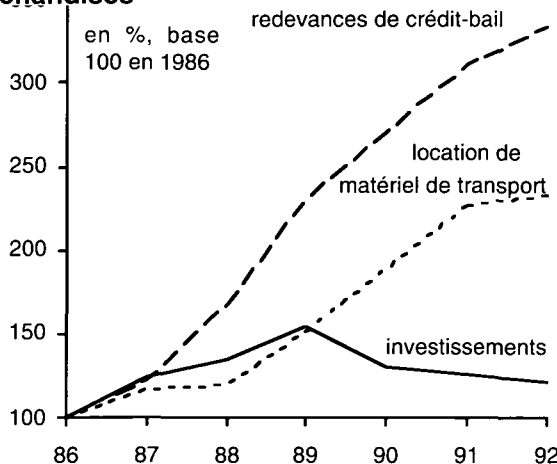
Trois moyens de se procurer un véhicule :

l'investissement
le crédit-bail
la location

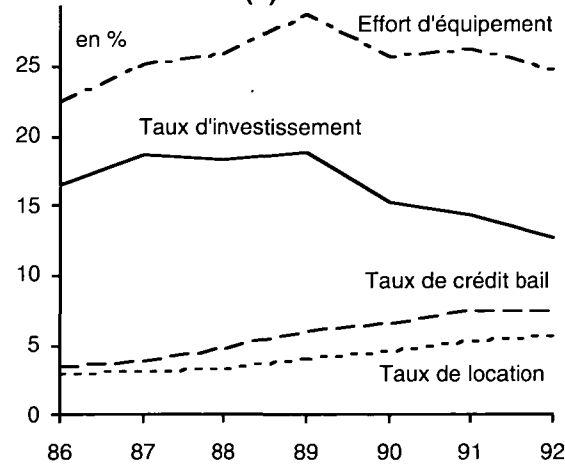
En 1992, les deux indicateurs retenus, investissements issues des enquêtes d'entreprises et immatriculations de poids lourds, signalent un recul des investissements des entreprises de transport routier de marchandises. Mais au delà de ce premier constat, mesurer l'effort d'investissement pose, plus particulièrement dans ce secteur, d'épineux problèmes méthodologiques. En effet, à côté du mode traditionnel d'enregistrement comptable, une entreprise peut financer de plusieurs façons l'augmentation de son parc de véhicules. Outre l'achat classique, elle peut recourir au crédit-bail ou à la location, dont les redevances sont enregistrées en consommations intermédiaires. Pour le crédit-bail, seule la valeur résiduelle est comptabilisée en investissement, si l'entreprise garde le matériel.

Or ces trois types de financement connaissent des évolutions sensiblement divergentes. A partir de 1987, le développement de la location et du crédit-bail sur matériel de transports contraste avec le ralentissement puis la décroissance des investissements classiques (graphique 1). Néanmoins, l'effort d'équipement, sommation de l'investissement, du crédit bail et de la location, atteindrait un maximum en 1989 et après un palier entre 1990 et 1991, baisserait nettement en 1992 pour revenir au niveau de 1987 (graphique 2).

Graphique 1
Dépenses en matériel de transports des entreprises de transport routier de marchandises



Graphique 2
Taux de dépenses en matériel de transports des entreprises de transport routier de marchandises (1)



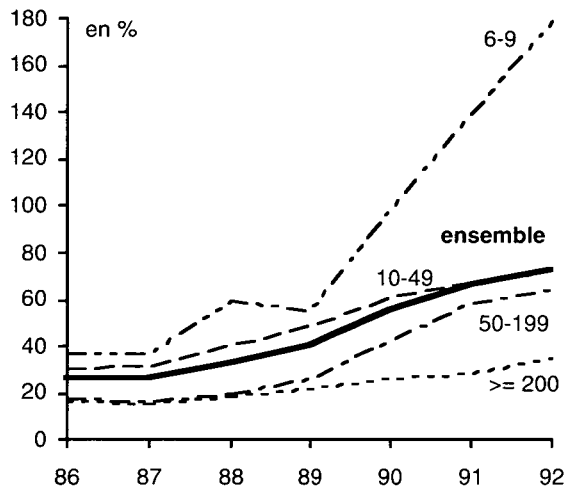
(1) Nous avons mis au dénominateur la valeur ajoutée à laquelle nous avons ajouté le crédit bail et la location (pour éliminer les effets purement comptable touchant l'effort en capital). L'effort d'équipement mélange des grandeurs d'ordre différent, location et crédit bail incluant des intérêts et traduisant un paiement partiel du matériel utilisé. Il a pour but de nous montrer que l'effort d'équipement des entreprises recule moins fortement que le taux d'investissement stricto sensu.

COMPTES

Après un pic en 1989, les investissements, au sens strict, ont diminué. Ce repli est particulièrement prononcé pour les petites entreprises. A l'opposé, le taux d'investissement des entreprises de plus de 200 salariés recule peu.

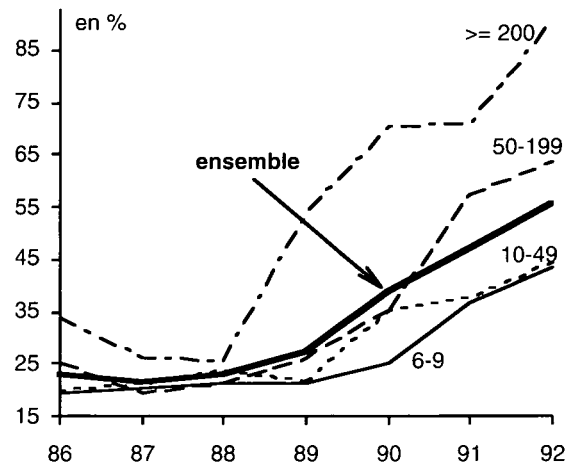
Graphique 3

Rapport des redevances de crédit-bail, pour le matériel de transport des entreprises de transport routier de marchandises, à leurs investissements



Graphique 4

Rapport des frais de location de matériel de transport des entreprises de transport routier de marchandises, à leurs investissements



Recours au crédit-bail plus fréquent pour les petites entreprises

Le rapport des redevances de crédit-bail sur matériel de transport et de manutention, au montant des investissements en matériel de transport, est passé de 27 à 73% (graphique 3). Ce ratio n'est que de 32% pour l'ensemble des entreprises de transport enquêtées par l'EAE, tous secteurs confondus (1991). Il est nettement décroissant avec la taille de l'entreprise : 180% pour les moins de 10 salariés, 35% pour les entreprises de plus de 200 salariés. Le crédit bail est donc une forme de financement de l'investissement plus spécifique aux petites entreprises.

Ce phénomène pourrait s'expliquer en partie par l'accès plus facile pour les entreprises de plus de 200 salariés au crédit bancaire traditionnel. Ainsi, le rapport des frais financiers à l'épargne est de plus de 45% pour les entreprises de plus de 200 salariés, soit près de 10 points supérieur à celui des petites entreprises. Enfin, le matériel utilisé en crédit bail retournera à l'établissement financier en cas de faillite de l'entreprise de transport.

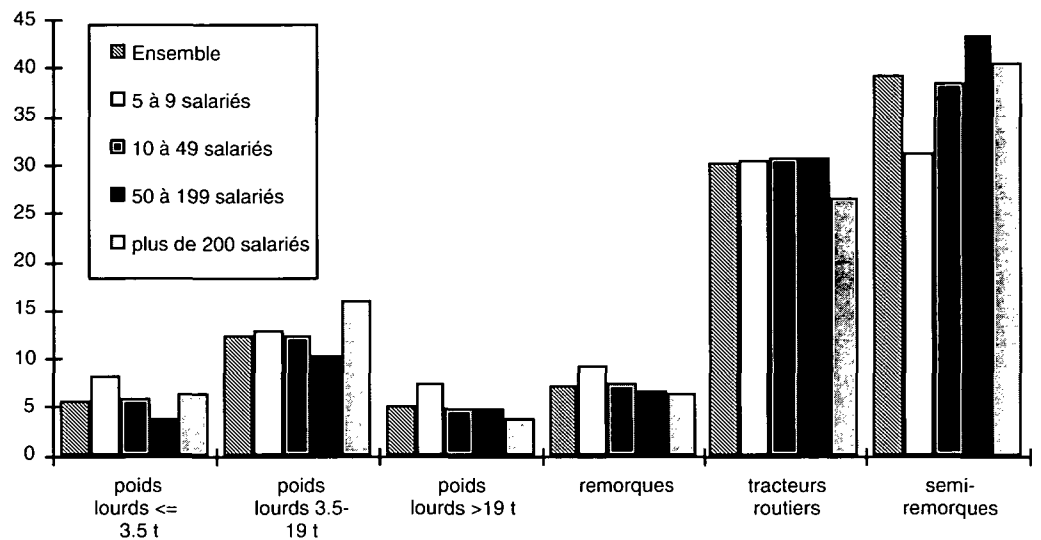
Les grandes entreprises font plus souvent appel à la location

Au contraire, le recours à la location de matériel de transport est croissant avec la taille de l'entreprise (graphique 4). Cette forme d'accroissement du parc aurait certains avantages dont celui de réduire l'assiette de la taxe professionnelle, surtout dans le cas de la location avec chauffeur. Les différences d'intensité du recours à la location selon la taille des entreprises ne semblent pas s'expliquer par les différences de structure par type de véhicule des parcs (graphique 5). La part de la location est maximale pour les poids lourds de moins de 3,5 tonnes, où elle atteint 25%. Mais ce type de véhicule est en recul relatif dans le parc des véhicules, et sa part est plus forte pour les plus petites entreprises.

L'effort d'équipement des entreprises peut aussi être apprécié au travers de l'évolution du parc. Toutes tailles d'entreprises confondues, le parc a cru de 26% de 1986 à 1991. C'est le parc des poids lourds d'au moins 19 tonnes qui augmente le plus sur la période (graphique 6), de près de 51%. La proportion des véhicules d'occasion dans le parc des entreprises de transport routier de marchandises est passée de 10 à 16% de 1986 à 1991. Elle atteint 19% pour les entreprises de plus de 200 salariés. La part des poids lourds de moins

COMPTES

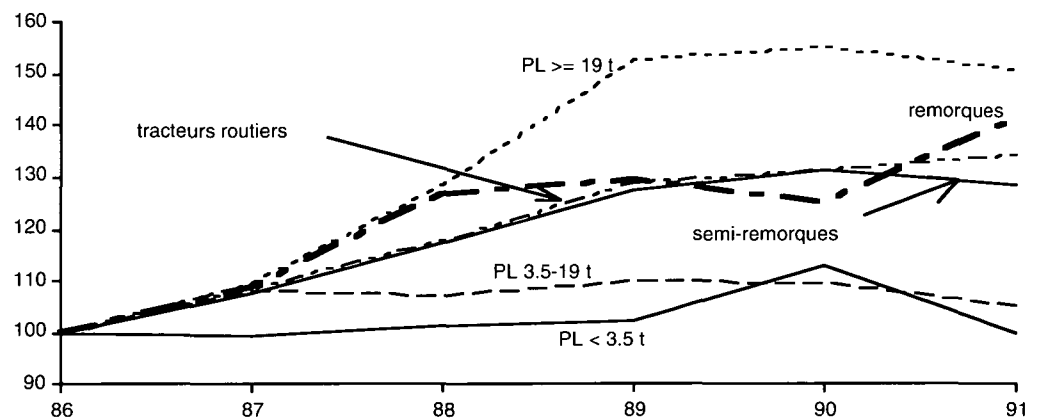
Graphique 5
Structure du parc de véhicule en 1991 selon la taille des entreprises de transport routier de marchandises
en %



Croissance relative des gros porteurs

de 19 tonnes dans le parc des véhicules de transport de marchandises a baissé de 22 à 18%. La part des semi-remorques est plus forte dans les grandes entreprises (40% du parc) que dans les petites alors que l'équipement des entreprises de plus de 200 salariés en tracteurs est relativement faible. Le parc des véhicules utilitaires des entreprises de moins de 10 salariés est stable entre 1986 et 1991 (avec des fluctuations sensibles), alors que celui des plus grosses entreprises augmente de 34%.

Graphique 6
Evolution du parc de véhicule des entreprises de transport routier de marchandises
en %, base 100 en 1986



Part prédominante des matériels de transport

Dans les investissements au sens strict, la part des matériels de transport est de 78%, en légère décroissance par rapport à 1986. Cette part est fonction de la taille de l'entreprise : 84% pour les moins de 10 salariés, 65% pour les plus de 200. Globalement, la part des activités hors transports est faible pour l'ensemble des entreprises de transport routier (moins de 6% du chiffre d'affaires), mais l'importance des activités de services annexes des transports est croissante avec la taille de l'entreprise. Ainsi, la part des services d'auxiliaires des transports routiers ou ferroviaires dans le chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises était en 1991 de 1% pour les moins de 10 salariés contre près de 9% pour les plus de 200. Or la part des matériels de transports dans les investissements des entreprises d'auxiliaires ou annexes de transport n'est que de 40% environ. Ainsi, la structure d'investissement des

COMPTES

Sources et définitions

Toutes les données de cet article sont issues des enquêtes annuelles d'entreprises (EAE) des transports de 1986 à 1992. Les données de 1992 sont provisoires. Elles proviennent d'un échantillon de 2101 entreprises ayant répondu au cours des deux dernières années. La notion d'investissements retenue dans cet article est celle de l'EAE "transports", gérée par l'OEST, hors apports et sans déduction des cessions. Elle diffère de celle retenue dans le Système Intermédiaire de l'Insee, utilisée pour l'élaboration des comptes d'entreprises dans le Rapport sur les Comptes des Transports, et de celle de FBCF retenue en Comptabilité Nationale (tableau ci-dessous). Cette dernière est la plus appropriée à l'analyse économique.

| | |
|------------------------|--|
| EAE | investissements= total des investissements corporels acquis ou créés hors apports |
| Système Intermédiaire | investissements= acquisitions d'immobilisations corporelles - diminutions d'immobilisations par virements de poste à poste |
| Comptabilité Nationale | Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)= acquisitions d'immobilisations - virements d'en-cours - cessions réelles - acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels + gros entretien non comptabilisé en immobilisations par les entreprises + frais liés à l'acquisition des immobilisations + différences tenant à la comptabilisation des en-cours |

La part des investissements par apport dans le total des investissements corporels est de moins de 3% pour les entreprises de transport routier de marchandises de plus de cinq salariés. Le rapport des cessions aux investissements, hors apports, a augmenté de 20 à 36% entre 1986 et 1991. Le champ d'enquête de l'EAE exclut la RATP et la SNCF, les gestionnaires d'infrastructures et les agences de voyage. Les entreprises de moins de cinq salariés relèvent d'un questionnaire simplifié. Ces entreprises ne sont pas prises en compte dans cette étude. Elles représentaient en 1991 15% des investissements des entreprises de transport routier de marchandises, contre 17% en 1986.

Les changements de secteurs des entreprises ne sont pas pris en compte. L'étude de l'évolution de l'investissement d'un panel constant d'entreprises donnerait probablement des résultats différents de ceux présentés ici.

En Comptabilité Nationale, les biens acquis en crédit-bail ou en location de longue durée avec option d'achat (LOA) sont comptabilisés dans la Formation de Capital Fixe à la date d'acquisition réelle par l'entreprise. Les redevances de crédit-bail sont ventilées entre remboursement de dettes et intérêts. Par contre, les autres opérations de location sont considérées comme des achats par le locataire de services.

Il n'est pas possible de réaliser les deux corrections mentionnées précédemment à partir de l'EAE.

grandes entreprises de transport routier les rapproche des auxiliaires de transport.

Des investissements liés aux trafics

En 1992 le taux d'investissement au sens strict des entreprises de transport routier de marchandises se situe au dessous de celui de 1986, alors que leur effort d'équipement ne se replierait pas aussi nettement. La croissance plus modérée du trafic routier de marchandises et donc du chiffre d'affaires à partir de 1990 a pesé sur les investissements. En 1989, le ciseau entre le ralentissement des trafics et l'accélération des investissements a eu pour effet de dégrader la productivité des entreprises de transport. Cette erreur dans la prévision de la croissance des trafics a entraîné une baisse du chiffre d'affaires par véhicule (et des tonnes kilomètres par véhicule) en 1989 (graphique 7). Dans le même temps, la capacité d'autofinancement des entreprises s'est dégradée. En conséquence, les entreprises se sont endettées, ce que dénote la croissance des frais financiers.

Graphique 7

Evolution du taux d'investissement et de ses principaux déterminants en %

