

Juin 1988

**Entreprises de  
Transport Routier de Marchandises:  
quelle évolution de 1977 à 1983 ?**

**Etude d'un échantillon constant de 1912 entreprises  
de transport routier de marchandises et  
d'auxiliaires des transports terrestres**

**Patrick LE FLOCH-MEUNIER**

**OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS  
55 rue Brillat Savarin  
75013 Paris.Tél: (1) 45.89.89.27**

\*

## ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES: QUELLE EVOLUTION DE 1977 A 1983 ?

Patrick Le FLOCH-MEUNIER

Un échantillon constant de 1912 entreprises, soit près de la moitié des effectifs du secteur

Les études à échantillon constant permettent de suivre le cheminement des entreprises sur longue période, et de comparer leurs évolutions à celle de l'ensemble du secteur.

L'échantillon constant a été constitué sur la période 1977-1983 à partir des données de l'Enquête Annuelle d'Entreprises (E.A.E.). Cet échantillon concerne les entreprises de transport routier de marchandises (T.R.M) de plus de 10 salariés en 77, et les auxiliaires des transports terrestres ( les entreprises de déménagement ont été exclues).

Chez les auxiliaires (collecte de fret et manutention), l'échantillon constant a été établi à partir de l'ensemble des entreprises car elles sont interrogées exhaustivement dans l'E.A.E.

Ne sont retenues dans l'échantillon que les entreprises actives de 1977 à 1983, qui conservent sur les sept ans soit la même activité principale, soit l'une des cinq activités considérées (zone longue, zone courte, location, collecte de fret ou manutention) et qui ont répondu chaque année à l'E.A.E. 1912 entreprises ont ainsi été sélectionnées.

En 1983, ces 1912 entreprises emploient environ 125 000 personnes soit 48% des effectifs recensés par l'E.A.E (63% si l'on exclut de l'E.A.E les entreprises de T.R.M de moins de 10 salariés). Les entreprises de l'échantillon constant concentrent donc une grande part des effectifs du secteur.

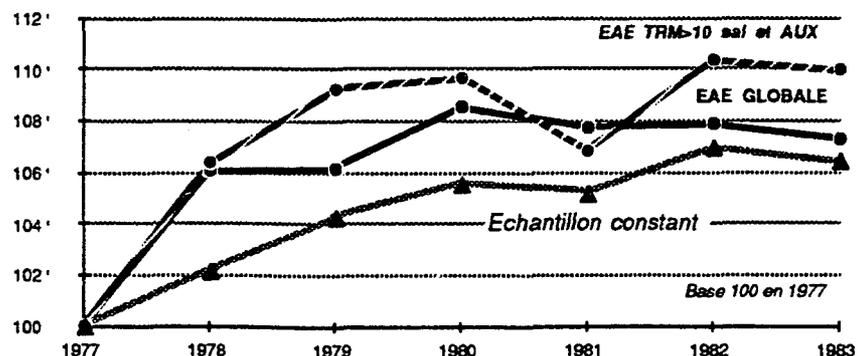
Pour les entreprises ayant répondu à l'enquête sept ans de suite, celles de T.R.M. apparaissent plus stables que les auxiliaires sur la période. Mais, en terme d'effectifs, la "stabilité" est plus forte chez les auxiliaires (dont les entreprises sont de taille supérieure).

% Echantillon/E.A.E en 1983	Nb d'entreprises	Effectifs
T.R.M (+ de 10 salariés)	41 %	56 %
Auxiliaires	31 %	78 %
Ensemble	39 %	63 %

Une croissance des effectifs plus faible que dans l'ensemble du secteur

Entre 1977 et 1983, la croissance des effectifs de l'échantillon (+6,4%) est néanmoins plus faible que la croissance du secteur (+7,4% dans l'E.A.E totale et +10,0% si l'on exclut de l'E.A.E les entreprises de T.R.M de moins de 10 salariés). La création de nouvelles entreprises sur la période semble donc avoir dynamisé l'emploi du secteur entre 1977 et 1983.

Evolution comparée des effectifs en indices



### Attrait pour la zone longue et la collecte de fret

En moyenne, quelle que soit leur activité principale, les entreprises de l'échantillon ont augmenté leurs effectifs.

Par ailleurs, de nombreux changements d'activité principale ont eu lieu sur la période. Ces transferts d'entreprises d'un secteur à l'autre ont bénéficié à la zone longue (+65 entreprises) et à la collecte de fret (+14 entreprises) et ce d'autant plus qu'en moyenne c'est au sein des entreprises qui ont changé d'activité que l'emploi a le plus progressé (+10% contre +6% dans les entreprises qui conservent leur activité).

En dehors de ces changements d'activité, la spécialisation des entreprises demeure très marquée dans tous les secteurs même si les entreprises de manutention, de loin les moins spécialisées, semblent avoir diversifié leurs activités.

### Concentration accrue

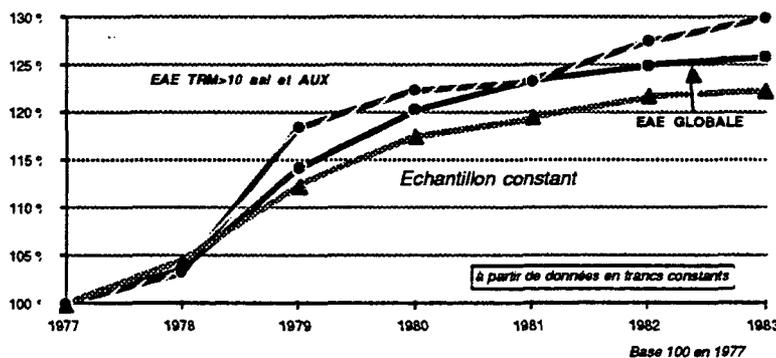
On assiste enfin à un renforcement de la concentration des effectifs dans les plus grosses entreprises de l'échantillon (+de 200 salariés) ainsi que dans les entreprises de 20 à 50 salariés en transport routier de marchandises. Les effectifs de l'échantillon sont ainsi concentrés pour près de la moitié dans les entreprises de plus de 200 salariés en 1983.

### Une croissance des recettes plus faible que dans l'ensemble du secteur

Les recettes des entreprises stables progressent de 1977 à 1983 mais un peu moins que dans l'E.A.E (+22% en volume contre environ +25% dans l'E.A.E globale).

Les tendances sont néanmoins similaires: après une forte progression et en raison de la baisse d'activité, la croissance des recettes tend à se ralentir après 1980.

Evolution comparée des recettes nettes de sous-traitance en indices



### Vers plus de sous-traitance...

Les entreprises de l'échantillon ont eu globalement plus recours à la sous-traitance que les entreprises de l'E.A.E sur la période. Le recours à la sous-traitance s'accroît de 1977 à 1983 aussi bien dans les entreprises de T.R.M que chez les auxiliaires de l'échantillon: la part des frais de sous-traitance dans les recettes brutes hors taxes passe respectivement de 16% à 19% en T.R.M et de 37% à 40% chez les auxiliaires.

### ...mais faible hausse des recettes internationales

La part des recettes non soumises à T.V.A dans les recettes des entreprises de l'échantillon reste modeste: en 1983, les recettes non soumises à T.V.A ne représentent que 17,5% des recettes des entreprises de zone longue et 19,7% en collecte de fret. Entre 1977 et 1983, l'international ne progresse que dans les entreprises de zone longue et de zone courte. La progression des recettes non soumises à T.V.A est par contre plus importante dans l'E.A.E. Ainsi ce sont apparemment les petites entreprises du secteur et celles créées et/ou disparues entre 1977 et 1983 qui ont le plus développé cette activité. ■

## PLAN

<b>page</b>	<b>1 à 2:</b>	Champ de l'étude
<b>page</b>	<b>2:</b>	L'échantillon constant en 1983
<b>page</b>	<b>3 à 8:</b>	Evolution des effectifs
<b>page</b>	<b>9 à 10:</b>	Evolution des recettes
<b>page</b>	<b>10 à 12:</b>	Evolution de la sous-traitance
<b>page</b>	<b>12 à 15:</b>	Evolution du chiffre d'affaire international
<b>page</b>	<b>15 à 17:</b>	Evolution de la spécialisation
<b>page</b>	<b>17 à 21:</b>	Evolution des principaux ratios du secteur
<b>page</b>	<b>22 à 25:</b>	Evolution comparée des principaux ratios par sous-secteur
<b>page</b>	<b>26 à 28:</b>	Evolution comparée des principaux ratios entre les entreprises qui changent d'activité et celles qui n'en changent pas
<b>page</b>	<b>29 à 32:</b>	Annexes

## **Les entreprises de transport stables ou pérennes . . .**

Comme tout secteur économique, le secteur des transports est marqué par des créations et des disparitions d'entreprises relativement nombreuses (1). Ces entreprises nouvellement créées ou défailtantes influencent l'image statistique du secteur.

Il est donc intéressant d'étudier un "échantillon constant" d'entreprises qui ont une existence continue sur une période donnée. En éliminant les effets induits par les créations et les disparitions d'entreprises un tel échantillon permet de répondre à un certain nombre de questions:

- Assiste-t'on à un transfert d'entreprises d'un secteur d'activité à l'autre ?
- A t'on plus de grosses entreprises, plus de petites ?
- Quelle est l'évolution globale des effectifs ? Observe-t'on un phénomène de concentration des effectifs ?
- Les entreprises évoluent-elles vers une plus grande diversification ?
- Observe-t'on un réel développement de la sous-traitance ?
- Les ratios financiers des entreprises s'améliorent-ils sur la période ?
- etc ...

**L'échantillon constant a été constitué sur la période 1977-1983.** Ceci en fonction des disponibilités statistiques de l'Enquête annuelle d'entreprise (E.A.E) et du changement de plan comptable en 1984. **Cet échantillon porte sur les entreprises de transport routier de marchandises et les auxiliaires des transports terrestres.** Pour les entreprises de zone longue, de zone courte et de location, il ne concerne que les entreprises de plus de 10 salariés en 1977, parce que les plus petites sont enquêtées par sondage. Les entreprises de déménagement ont été exclues du fait de la spécificité de leur activité. Chez les auxiliaires, l'échantillon constant a été établi à partir de l'ensemble des entreprises car elles sont interrogées exhaustivement dans l'EAE. (Pour les activités de collecte de fret et de manutention terrestre et fluviale).

Ne sont alors retenues dans l'échantillon que les entreprises " survivantes " en 1983 et qui conservent sur les sept ans soit le même code A.P.E, soit un code correspondant à l'une des cinq activités précitées (zone longue, zone courte, location, collecte de fret ou manutention).

En vertu de sa constitution, seul le nombre d'entreprises reste constant sur la période ; le nombre d'entreprises par activité principale varie en fonction des changements de code A.P.E .

(1) Les taux d'inscription et de radiation du registre des transporteurs routiers sont voisins de 6%. 25% des entreprises inscrites ont moins de 5ans.

### ***Près de la moitié des effectifs ...***

En 1983 , les 1912 entreprises de l'échantillon constant emploient environ 125.000 personnes, soit 48% des effectifs recensés dans l'Enquête Annuelle d'Entreprise (E.A.E) et 63% si l'on exclut de l'E.A.E les entreprises de transport routier de marchandises de moins de 10 salariés (ce, afin de se rapprocher du champ de l'échantillon).

#### *L'échantillon constant en 1983 :*

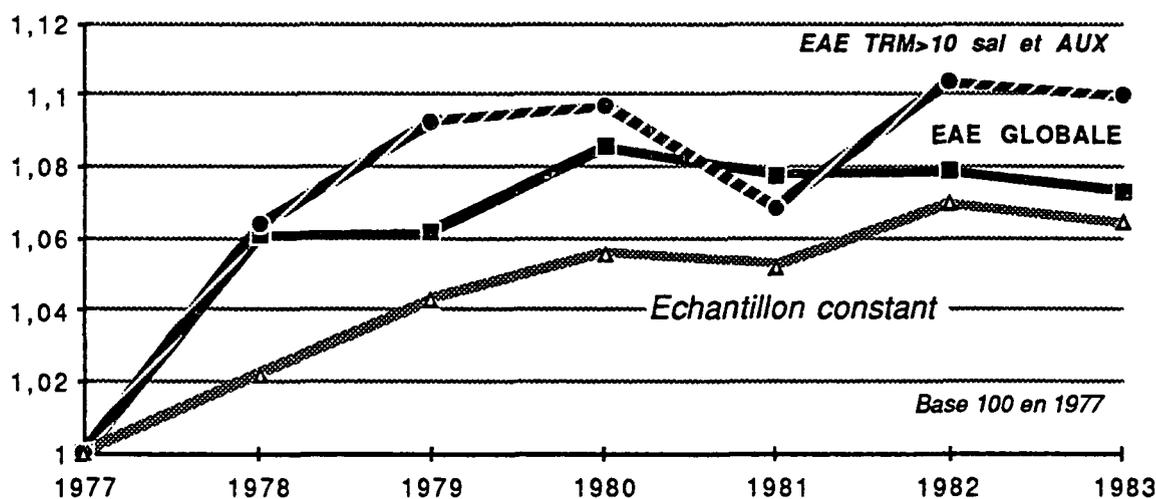
<b>1983</b>	<b>Nombre d'entrprises</b>	<b>Effectifs totaux</b>	<b>Taille moyenne des entreprises</b>	<b>% par rapport à l'effectif de l'EAE</b>
<b>Zone longue</b>	780	41 362	53	46,7 %
<b>Zone courte</b>	622	27 399	44	29,9 %
<b>Location</b>	167	10 902	65	50,7 %
<b>Sous-total T.R.M</b>	1569	79 663	51	39,5 %
<b>Collecte de fret</b>	306	41 369	135	79,1 %
<b>Manutention</b>	37	4 065	110	67,7 %
<b>Sous-total Auxiliaires</b>	343	45 434	132	77,9 %
<b>Total</b>	<b>1912</b>	<b>125 097</b>	<b>65</b>	<b>48,1 %</b>

**Des entreprises qui embauchent malgré la baisse d'activité mais c'est la création de nouvelles entreprises qui semble avoir dynamisé l'emploi du secteur...**

Les entreprises stables de 1977 à 1983 embauchent durant la période: l'effectif total de l'échantillon passe de 117 500 personnes en 1977 à 125 000 personnes en 1983, soit une augmentation de +6,4% en 7 ans.

C'est néanmoins la création de nouvelles entreprises entre 1977 et 1983 qui semble avoir dynamiser l'emploi du secteur sur la période. De 1977 à 1983, la croissance de l'effectif de l'échantillon constant est en effet plus faible que celle de l'effectif de l'E.A.E. Bien que l'écart par rapport à l'ensemble de l'E.A.E semble se réduire en fin de période, si l'on exclut cependant de l'E.A.E les entreprises de T.R.M de moins de 10 salariés l'écart persiste (excepté en 1981).

**Evolution comparée des effectifs en indices**



*Evolution de l'effectif total de 1977 à 1983:*

EFFECTIFS	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Echantillon constant	117 543	120 129	122 588	124 100	123 662	125 740	125 097
EAE TRM >10 sal et AUX	181 627	193 160	198 463	199 282	194 042	200 423	199 718
EAE TRM et AUX	242 450	257 159	257 472	263 121	261 238	261 488	260 059

## ***L'emploi augmente dans tous les secteurs . . .***

Quelle que soit leur activité principale, les entreprises stables de l'échantillon ont en moyenne augmenté leurs effectifs. On constate dès lors une croissance des effectifs moyens dans tous les secteurs d'activité.

### ***Effectif moyen par sous-secteur d'activité:***

A.P.E	Echantillon constant			E.A.E globale 83/77	E.A.E (TRM >10 et AUX.) 83/77
	1977	1983	83/77		
Zone longue	50,3	53,0	5,4 %	1,0 %	4,7 %
Zone courte	42,5	44,0	3,7 %	5,4 %	5,6 %
Location	59,7	65,3	9,4 %	-1,0 %	-5,4 %
Auxiliaires	125,7	132,5	5,4 %	-22,7 %	-22,6 %
<b>Ensemble</b>	<b>61,5</b>	<b>65,4</b>	<b>6,4 %</b>	<b>0,2 %</b>	<b>-4,7 %</b>

De façon globale, on observe cependant une hausse des effectifs en zone longue (+5384 personnes) et en collecte de fret (+4336 personnes) alors que zone courte, location et manutention voient leurs effectifs diminuer (respectivement de 1009, de 1031 et de 126 personnes).

*Evolution des effectif par sous-secteur d'activité:*

A.P.E	1977	1980	1983
<b>Sous-total T.R.M</b>	<b>76 319</b>	<b>81 315</b>	<b>79 663</b>
Zone longue	35 978	40 605	41 362
Zone courte	28 408	28 681	27 399
Location	11 933	12 029	10 902
<b>Sous-total auxiliaires</b>	<b>41 224</b>	<b>42 785</b>	<b>45 434</b>
Collecte de fret	37 033	38 617	41 369
Manutention	4 191	4 168	4 065
<b>Total</b>	<b>117 543</b>	<b>124 100</b>	<b>125 097</b>

Ce sont les changements d'activité qui expliquent les différences d'évolution entre l'effectif moyen et l'effectif global en ce qui concerne la zone courte, la location et la manutention.

En effet, à l'intérieur de l'échantillon, si la plupart des entreprises conservent la même activité, entre 1977 et 1983 un grand nombre d'entreprises en ont changé. Le tableau ci-après décrit ces changements d'activités en indiquant le pourcentage d'entreprises qui ont en 1983 une activité principale (A.P.E) différente de celle qu'elles avaient en 1977.

*Pourcentage d'entreprises qui changent d'activité dans chaque sous-secteur:*

( Année de référence 1977 )	
Zone Longue	12,6 %
Zone courte	22,6 %
Location	38,5 %
Collecte de fret	7,9 %
Manutention	16,7 %

L'essentiel de ces transferts d'activité bénéficient à la zone longue (hausse de +9% du nombre d'entreprises en zone longue) et à la collecte de fret (+5%) au détriment de la zone courte (-7%) et de la location (-16%).

*Evolution du nombre d'entreprises par sous-secteur d'activité:*

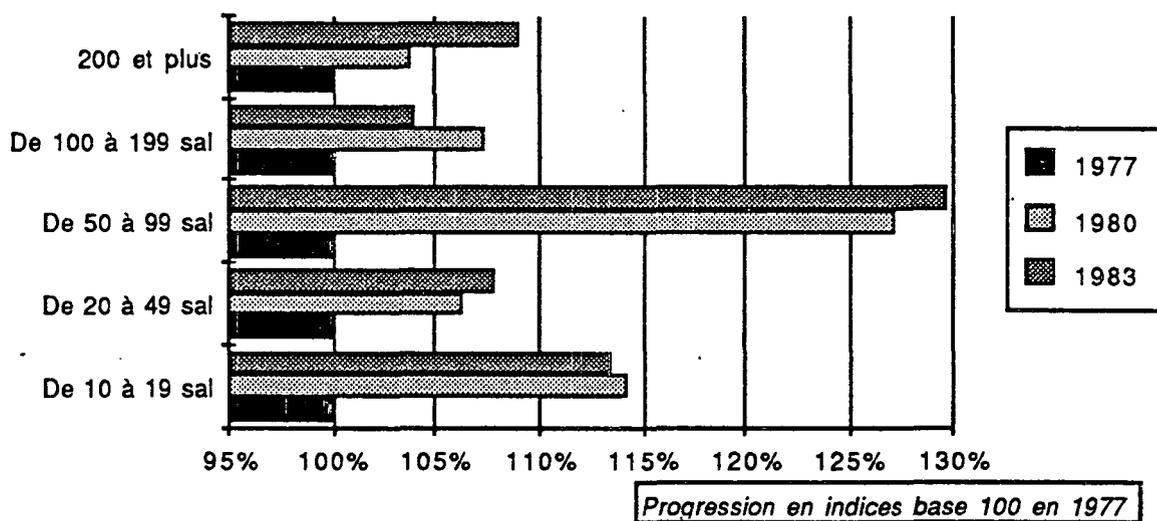
A.P.E	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Zone longue	715	721	738	760	767	773	780
Zone courte	669	662	639	619	624	629	622
Location	200	200	197	198	191	180	167
Collecte de fret	292	292	298	299	293	293	306
Manutention	36	37	40	36	37	37	37
<i>Total</i>	<i>1912</i>						

C'est d'autre part au sein des entreprises qui changent d'activité que l'emploi progresse le plus (les effectifs employés progressent de +10% contre seulement +6% dans les entreprises qui conservent leur activité initiale) ce qui contribue donc à renforcé, en terme d'effectif, le développement de la zone longue et de la collecte de fret qui sont les principaux "bénéficiaires" de ces transferts d'activité.

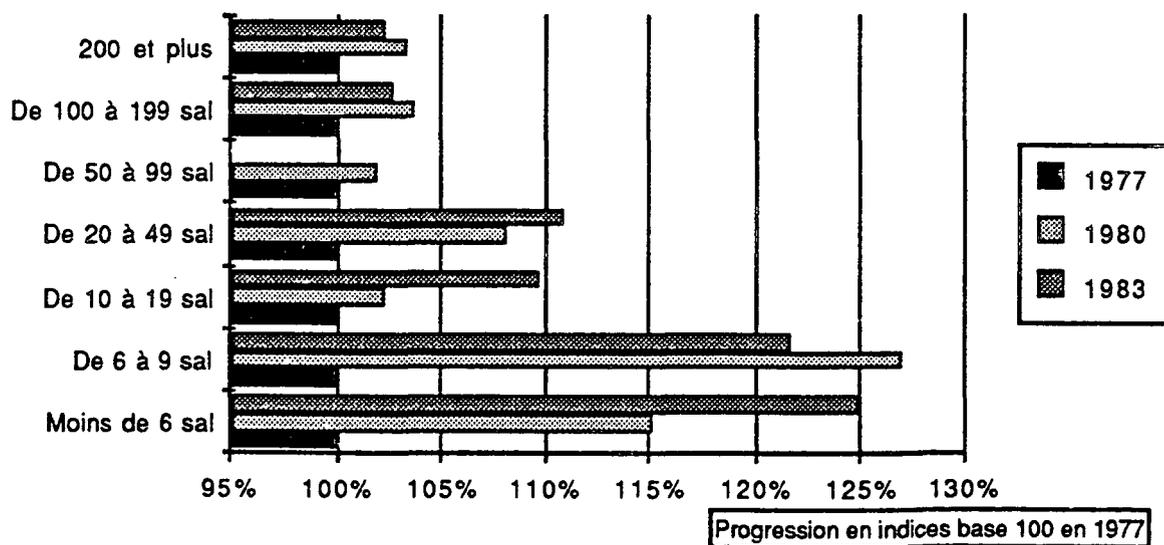
**Les effectifs augmentent le plus dans les entreprises de 50 à 100 salariés en T.R.M et dans les petites entreprises d'auxiliaires ....**

En transport routier de marchandises, ce sont les entreprises de 50 à 100 salariés qui ont le plus augmenté leurs effectifs entre 1977 et 1983 alors que chez les auxiliaires, ce sont les plus petites (moins de 6 salariés et de 6 à 10 salariés) qui ont le plus embauché et ce, plutôt entre 1980 et 1983 pour les entreprises de moins de 6 salariés et entre 1977 et 1980 pour celles de 6 à 10 salariés.

**Croissance des effectifs selon la taille qu'avaient les entreprises de T.R.M de l'échantillon en 1977**



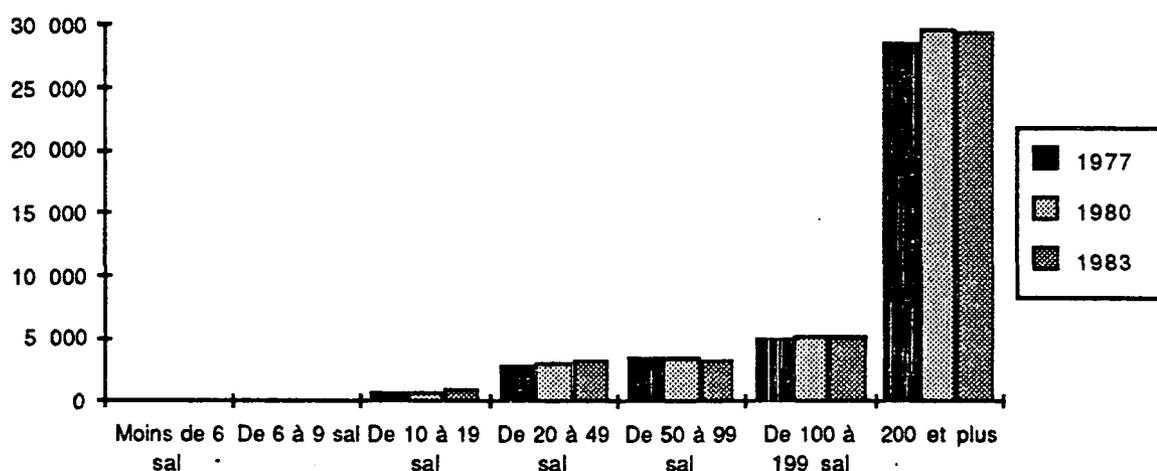
**Croissance des effectifs selon la taille qu'avaient les entreprises d'auxiliaires en 1977**



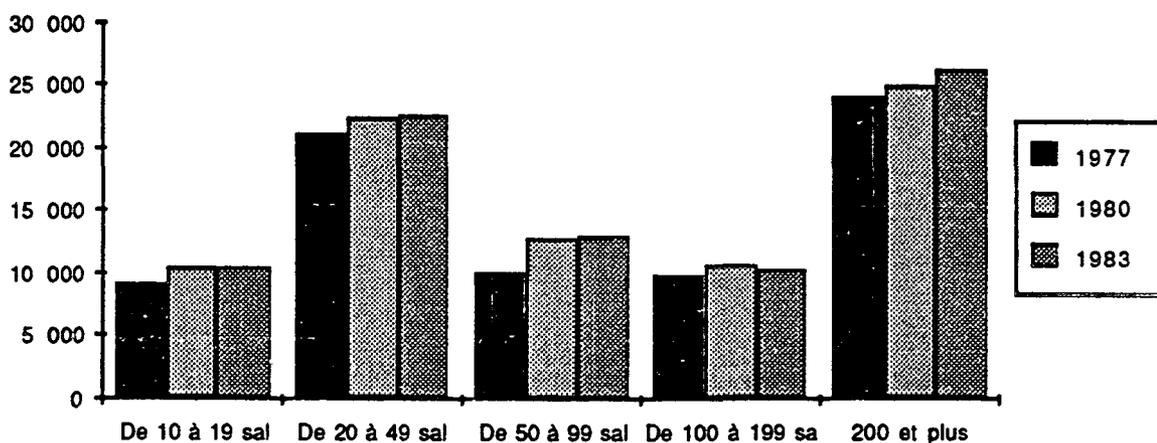
## Des effectifs concentrés . . .

Les effectifs restent néanmoins fortement concentrés: dans les grosses entreprises de plus de 200 chez les auxiliaires, dans les entreprises de 20 à 50 salariés ainsi que dans plus grosses (plus de 200 salariés) en transport routier de marchandises.

**Evolution des effectifs selon la taille qu'avaient les entreprises d'auxiliaires de l'échantillon en 1977**



**Evolution des effectifs selon la taille qu'avaient les entreprises de T.R.M de l'échantillon en 1977**

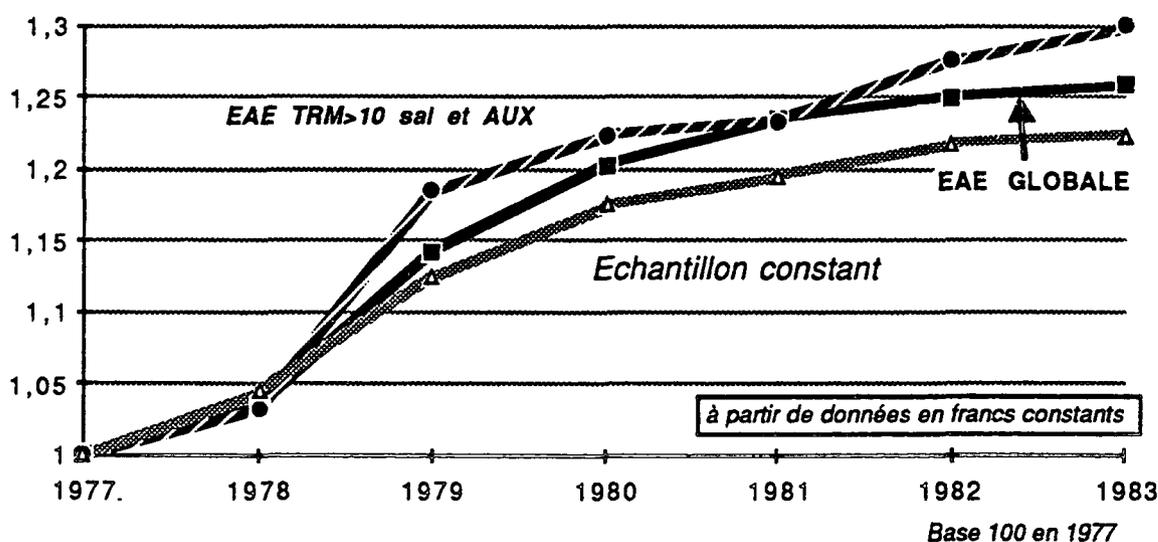


## Des recettes qui progressent mais un peu moins que dans l'ensemble de l'E.A.E . . .

Entre 1977 et 1983, les recettes des entreprises de l'échantillon constant augmentent de 22% en volume, soit un peu moins que celles du secteur considéré globalement (E.A.E transport routier de marchandises hors déménagement et auxiliaires des transports terrestres). C'est donc au sein des entreprises hors échantillon, très certainement dans les entreprises qui se créent durant la période et dans les petites entreprises de transport routier de marchandises que la progression des recettes est la plus forte.

Les tendances sont néanmoins similaires : après une forte progression et en raison de la baisse d'activité, la croissance des recettes nettes tend à se ralentir après 1980 et ce, aussi bien en ce qui concerne les entreprises de l'échantillon que celles de l'E.A.E.

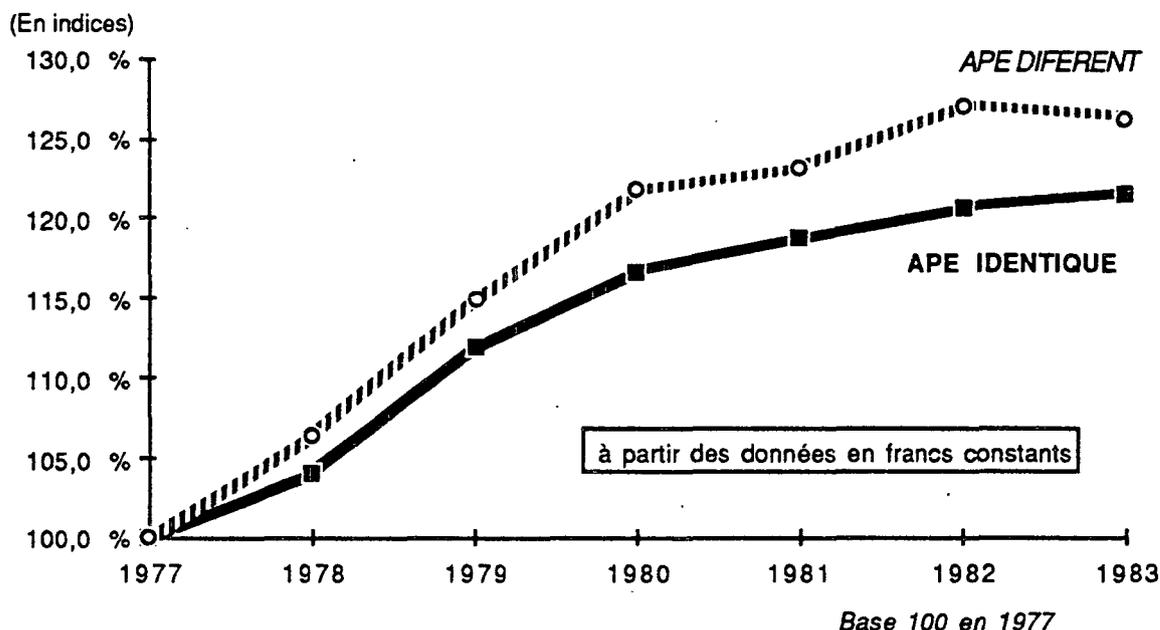
### Evolution comparée des recettes nettes de sous-traitance en indices



NB: les données en francs constants ont été établies à partir de l'indice de prix du P.I.B marchand, l'année de base choisie étant 1980.

Enfin, au sein de l'échantillon constant, la progression des recettes nettes est plus forte pour les entreprises qui changent d'activité que pour celles qui conservent leur activité initiale :

### Evolution comparée des recettes nettes en fonction des changements d'activité principale



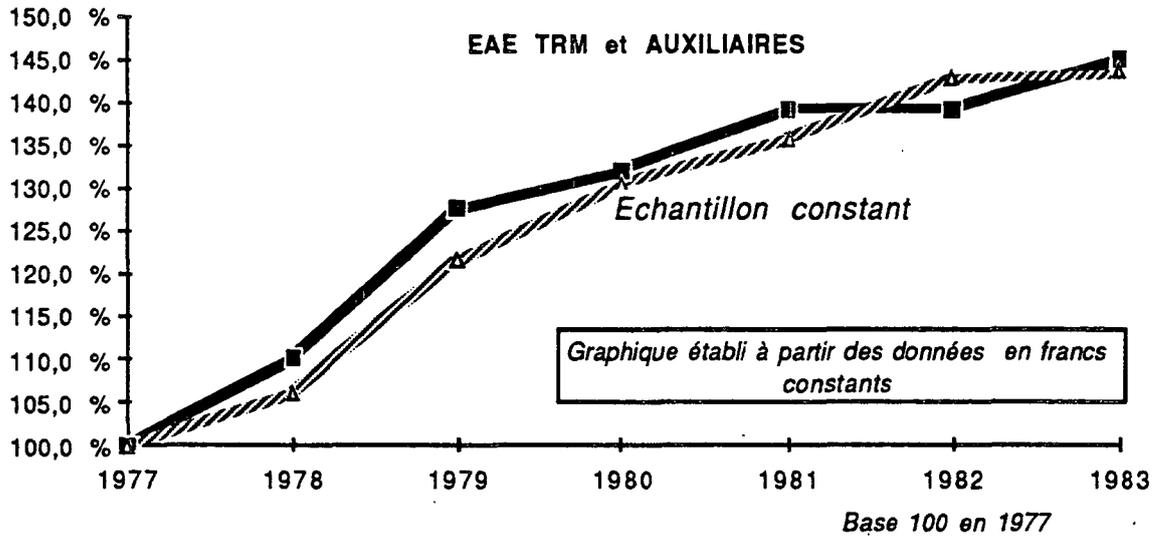
**NB:** les données en francs constants ont été établies à partir de l'indice de prix du P.I.B marchand, l'année de base choisie étant 1980.

### *Vers plus de sous-traitance . . .*

**Le recours à la sous-traitance s'accroît de 1977 à 1983:** dans l'échantillon, la part des frais de sous-traitance dans les recettes brutes passe de 36,5% en 1977 à 40,3% en 1983. Le taux de sous-traitance est très important, plus important que dans l'E.A.E (il passe de 33,9% en 1977 à 36,7% en 1983 dans l'E.A.E, les entreprises de T.R.M de moins de 10 salariés ayant été exclues). Les entreprises stables s'appuient sur une masse de sous-traitants, c'est peut être cela qui leur assure flexibilité et pérennité.

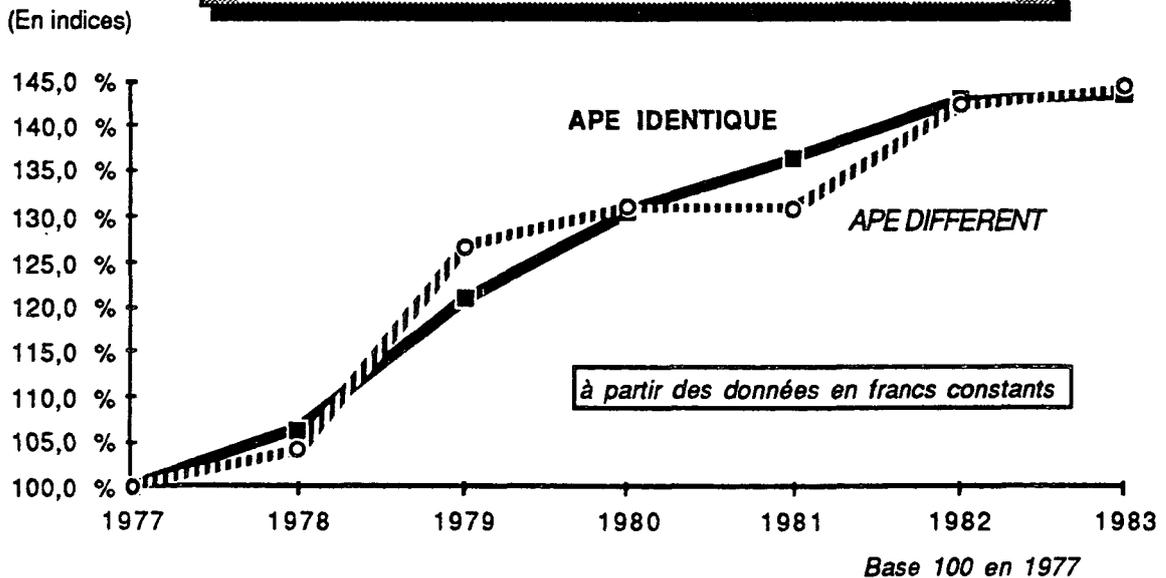
En tendance, l'évolution de la sous-traitance est largement comparable à celle de l'E.A.E :

**Évolution comparée des frais de sous-traitance en indices**



De même, aucune différence significative n'est à noter en terme de tendance quant à l'évolution de la sous-traitance entre les entreprises de l'échantillon qui changent d'activité principale et celles qui n'en changent pas :

**Evolution comparée des frais de sous-traitance en fonction des changements d'activité principale**



L'évolution vers plus de sous-traitance s'observe tant en transport routier de marchandises que chez les auxiliaires où le phénomène est cependant plus accentué.

*Evolution des frais de sous-traitance par sous-secteur d'activité:*

<b>FRAIS DE SOUS-TRAITANCE</b> ( En Milliards de francs courants)	1977	1980	1983
Transport routier de marchandises	<b>2,03</b> 16,41%	<b>3,90</b> 19,19%	<b>5,10</b> 18,56%
Auxiliaires des transports terrestres	<b>6,43</b> 59,60%	<b>10,91</b> 61,59%	<b>16,98</b> 62,17%
<b>Ensemble</b>	<b>8,46</b> 36,50%	<b>14,81</b> 38,94%	<b>22,09</b> 40,29%

(La part des frais de sous-traitance dans les recettes brutes est indiquée en pourcentage )

***une activité internationale réduite . . .***

Bien qu'elle augmente sur la période, l'**activité internationale des entreprises de l'échantillon demeure réduite**. La part des recettes nettes en "international" (recettes non soumises à T.V.A) dans les recettes nettes totales des entreprises stables de la période ne progresse que de 12,7% à 14,4% de 1977 à 1983, en conséquence du développement de l'international et en liaison avec l'essor de la sous-traitance (il semblerait en effet que le recours à la sous-traitance soit particulièrement vif en international . Dans l'**E.A.E** (entreprises de T.R.M de plus de 10 salariés et auxiliaires), la part des recettes non soumises à T.V.A dans les recettes passe dans le même temps de 12,4% à 15,0%.

C'est en zone longue et en zone courte que la part des recettes non soumises à T.V.A dans les recettes nettes progresse le plus, pour atteindre respectivement les niveaux modestes de 17,5% et 7%.

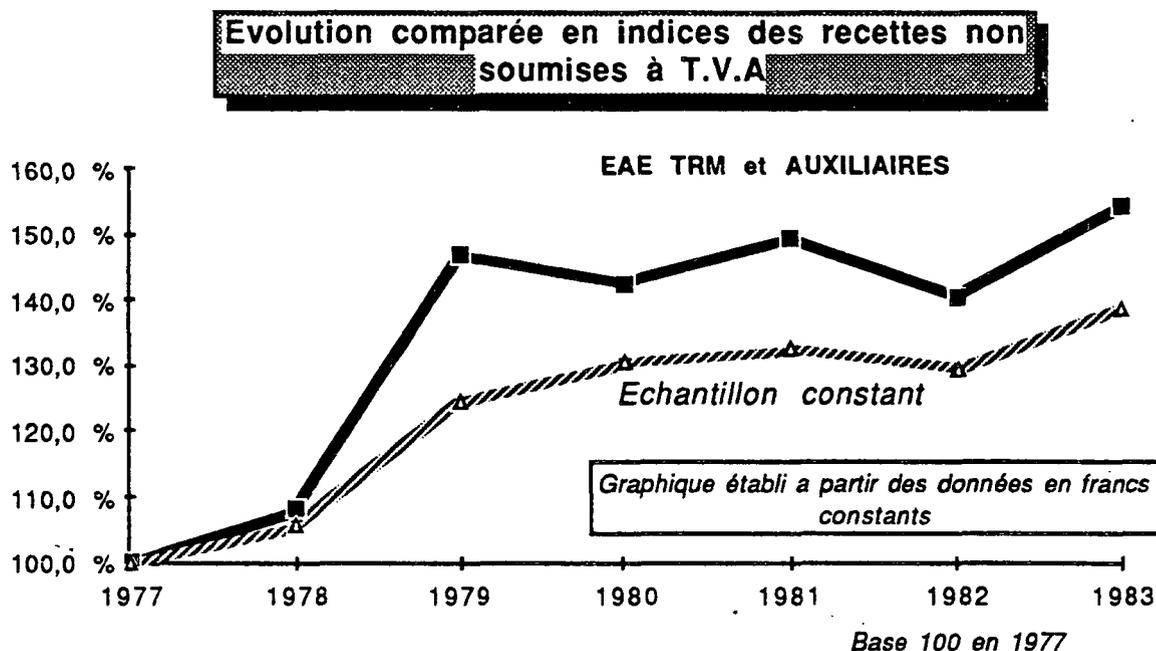
A l'inverse, elle diminue fortement pour les entreprises de location en 1983 et surtout pour les entreprises de manutention dès 1980.

Elle se maintient en collecte de fret (malgré une légère baisse en 1981 et 1982). C'est d'ailleurs dans ce secteur que la part de l'international demeure la plus élevée. Elle demeure néanmoins inférieure à 20%.

*Evolution de la part des recettes non soumises à T.V.A dans les recettes nettes totales par sous secteur d'activité:*

Recettes nettes internationales sur recettes nettes totales	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Zone longue	15,2 %	15,4 %	18,0 %	18,3 %	18,2 %	16,5 %	17,5 %
Zone courte	4,8 %	4,7 %	5,3 %	5,8 %	5,3 %	6,6 %	7,1 %
Location	4,1 %	4,2 %	4,7 %	4,9 %	4,8 %	4,0 %	3,4 %
Collecte de fret	19,9 %	20,1 %	19,8 %	19,2 %	18,8 %	18,7 %	19,7 %
Manutention	10,8 %	12,3 %	12,5 %	8,0 %	8,7 %	8,7 %	8,7 %
<b>Ensemble</b>	<b>12,7 %</b>	<b>12,8 %</b>	<b>14,0 %</b>	<b>14,0 %</b>	<b>14,0 %</b>	<b>13,4 %</b>	<b>14,4 %</b>

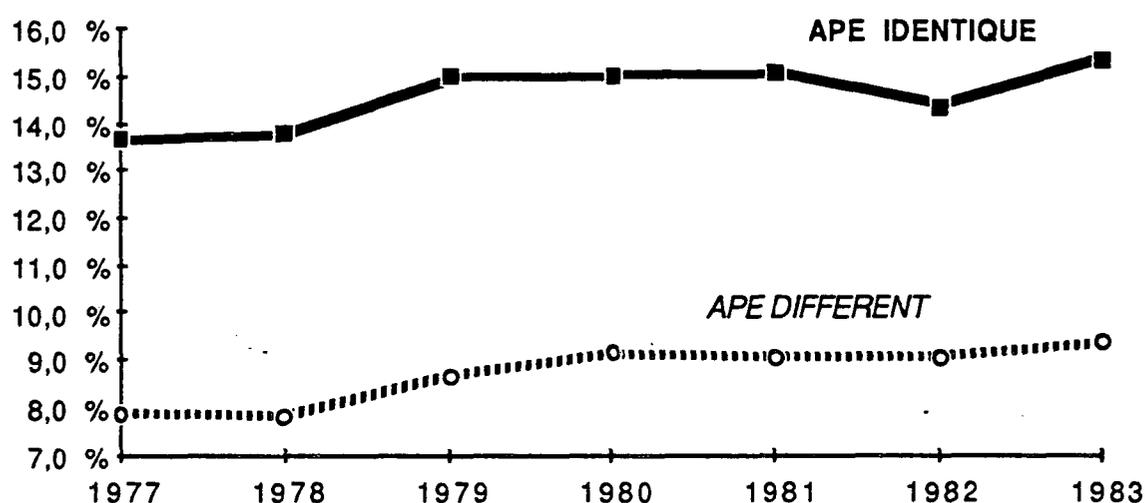
La progression des recettes non soumises à T.V.A est cependant moins forte pour les seules entreprises de l'échantillon (+38% environ) que pour l'ensemble des entreprises de l'E.A.E (T.R.M de plus de 10 salariés et auxiliaires des transports terrestres: +53% environ).



Les entreprises stables de 1977 à 1983 se sont moins bien positionnées sur les marchés internationaux que les entreprises créées et/ou disparues pendant ces sept années. En effet, le marché intérieur plus rémunérateur est essentiellement dominé par les plus grosses entreprises, stables (donc présentes dans l'échantillon) et qui, dans le cas des transporteurs, sont celles qui détiennent le plus de licences. Les entreprises plus petites et/ou plus fragiles se tournent alors vers les marchés extérieurs, moins compartimentés et donc plus accessibles pour elles bien que moins rentables. Ce résultat vaut pour les recettes non soumises à T.V.A qui ne se limitent pas aux seules activités de transport à l'importation et à l'exportation mais qui recouvrent aussi d'autres types d'activités telles l'acheminement portuaire, le transit inter-aéroports, etc..., à savoir l'ensemble du transport sous douane.

Enfin, la part des "recettes internationales" est systématiquement plus élevée au sein des entreprises de l'échantillon qui conservent leur activité principale. Ce résultat n'est pas surprenant puisqu'il s'agit surtout d'entreprises de zone longue et de collecte de fret et que par ailleurs, ce sont principalement des entreprises de zone courte et de location, donc peu tournées vers l'international, qui changent d'activité.

**Evolution comparée de la part des recettes non soumises à T.V.A dans les recettes nettes en fonction des changements d'activité principale**



### ***Des entreprises spécialisées . . .***

En sept ans, la ventilation des recettes des entreprises de l'échantillon selon leurs différentes activités ne subit pas de modification majeure. La part des recettes de zone courte et celle des recettes d'auxiliaires restent notamment remarquablement stables sur les sept ans.

On observe néanmoins un léger accroissement des recettes de zone longue ayant pour pendant une baisse minime des recettes de location. Ce résultat se révèle être conforme aux changements d'activité entre 1977 et 1983 vers la zone longue.

*Ventilation des recettes nettes par activité en 1977, 1980 et 1983:*

	1977			1980			1983		
	Milliards frs courants	Milliards frs constants	%	Milliards frs courants	Milliards frs constants	%	Milliards frs courants	Milliards frs constants	%
Recettes de zone longue	4,77	6,40	32,4	8,02	8,02	34,5	11,05	8,16	33,8
Recettes de zone courte	3,55	4,76	24,1	5,12	5,12	22,1	7,84	5,79	23,9
Recettes de location	1,93	2,59	13,1	3,06	3,06	13,2	3,85	2,84	11,8
Recettes d'auxiliaires dont	3,85	5,17	26,2	5,93	5,93	25,5	8,54	6,31	26,1
Collecte de fret	0,47	0,63	3,2	0,84	0,84	3,6	1,16	0,86	3,5
Groupage	1,89	2,54	12,8	2,97	2,97	12,8	4,45	3,29	13,6
Commission	0,92	1,23	6,3	1,37	1,37	5,9	1,83	1,35	5,6
Autres recettes	0,62	0,83	4,2	1,09	1,09	4,7	1,45	1,07	4,4
<b>Total</b>	<b>14,72</b>	<b>19,73</b>	<b>100,0</b>	<b>23,22</b>	<b>23,22</b>	<b>100,0</b>	<b>32,73</b>	<b>24,17</b>	<b>100,0</b>

En terme de montants financiers, ce sont donc les recettes de location qui progressent le moins rapidement (+9,6%). Elles s'opposent ainsi aux recettes de zone longue (+27,5%), aux recettes d'auxiliaires (+22,0%) ainsi qu'aux autres recettes. Ce sont ces dernières qui connaissent les plus forts accroissements (+28,9%) mais pour un montant très faible.

Un examen de la spécialisation selon l'activité exercée par les entreprises qui conservent leur activité principale entre 1977 et 1983 apporte les précisions suivantes:

- **la spécialisation des entreprises est très marquée dans tous les secteurs:** les entreprises de zone longue et de zone courte réalisent environ 90% de leurs recettes dans les activités de transport routier (zone longue et zone courte), les recettes de location représentent entre 83% et 87% des recettes des loueurs (ce sont eux qui sont les plus spécialisés), les entreprises de collecte de fret réalisent entre 76% et 77% de leurs recettes dans des activités d'auxiliaires.

- les entreprises de manutention sont de loin les moins spécialisées: en 1983 elles ne réalisent en effet que 51% de leurs recettes dans les activités d'auxiliaires (contre 61% en 1977). Les entreprises se tournent donc vers d'autres activités que celles d'auxiliaires des transports terrestres, de location ou de transporteur (en 1983 le poste "autres recettes" représente 41,8% des recettes des entreprises de manutention).

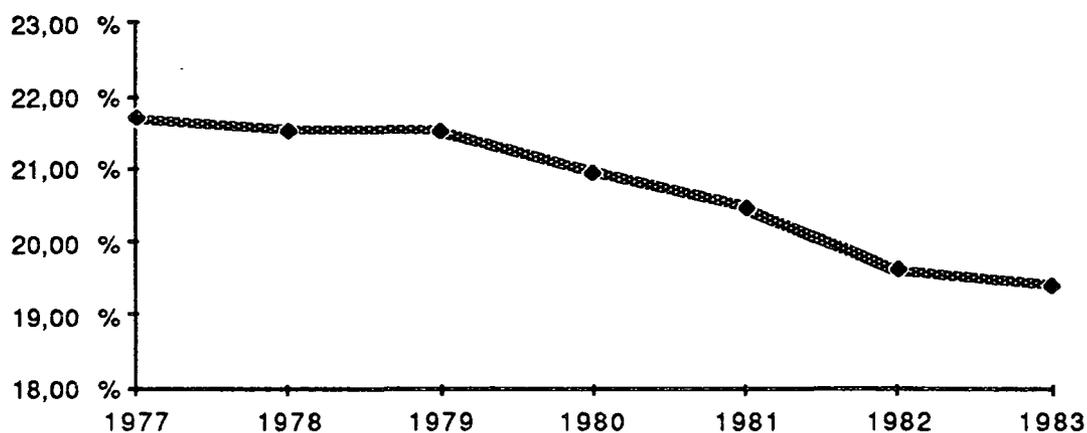
*Ventilation des recettes en % par activité pour les entreprises qui ne changent pas d'A.P.E:*

VENTILATION DES RECETTES	Zone longue			Zone courte			Location			Collecte de fret			Manutention		
	1977 %	1980 %	1983 %	1977 %	1980 %	1983 %	1977 %	1980 %	1983 %	1977 %	1980 %	1983 %	1977 %	1980 %	1983 %
Recettes de zone longue	79,0	80,3	77,4	7,7	10,5	9,3	5,5	6,2	6,9	7,2	7,8	7,1	0,0	0,2	0,8
Recettes de zone courte	10,7	9,0	12,8	78,9	77,7	78,8	6,2	5,7	4,9	5,9	4,8	6,4	1,5	0,5	0,7
Recettes de location	5,5	6,1	4,8	2,4	2,6	2,7	86,7	83,2	85,8	1,0	1,0	1,2	2,1	2,0	2,7
Recettes d'auxiliaires	3,9	3,8	4,1	7,7	6,3	6,1	0,8	1,0	1,0	77,3	76,6	76,0	61,4	62,4	54,0
Autres recettes	0,9	0,7	0,8	3,2	2,9	3,0	0,8	3,8	1,4	8,5	9,8	9,3	35,0	34,8	41,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

**L'évolution des ratios financiers traduit une détérioration des résultats dans l'ensemble du secteur . . .**

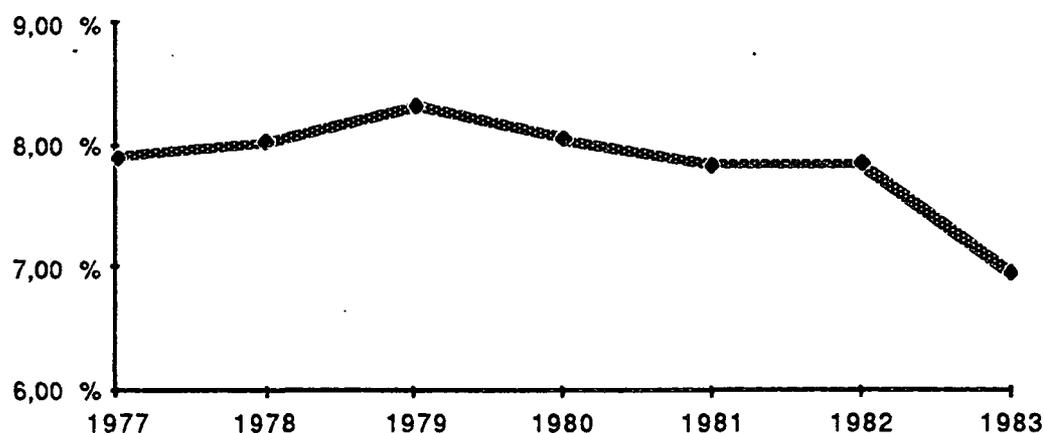
L'alourdissement des frais de personnel sur la période (de 74,3 % en 1977 à 77,3 % en 1983) conjugué à un renchérissement du coût des carburants de 1977 à 1981 (effet du second choc pétrolier puis de la hausse du dollar) expliquent la **baisse du taux de profit** (profit brut courant avant impot / valeur ajoutée brute au coût des facteur ) de 21,7 % en 1977 à 19,4 % en 1983.

### P.B.C.A.I / V.A.B.C.F



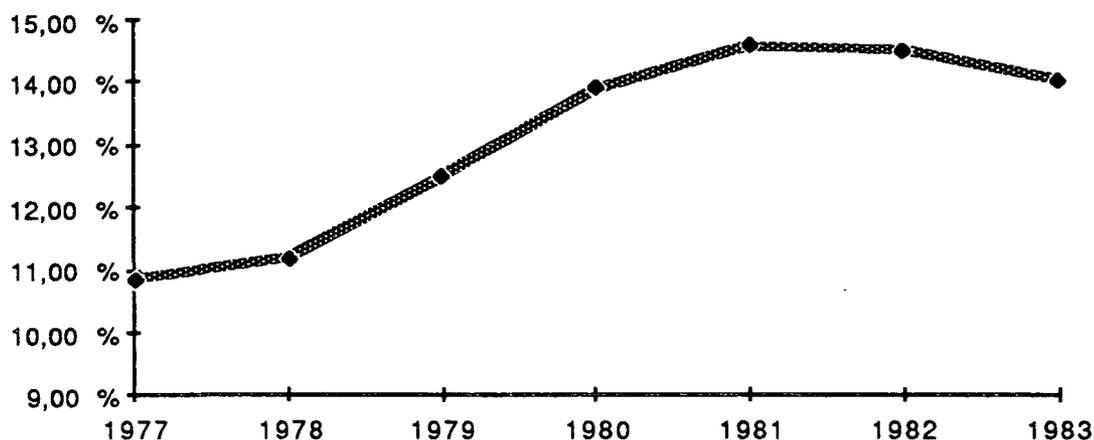
La stabilité du poids des frais financiers dans la valeur ajoutée et surtout la chute de la part des amortissements limitent néanmoins la diminution du rapport d'exploitation (solde d'exploitation / valeur ajoutée brute au coût des facteurs) de 8% à 7% environ.

### SOLDE D' EXPLOITATION / V.A.B.C.F



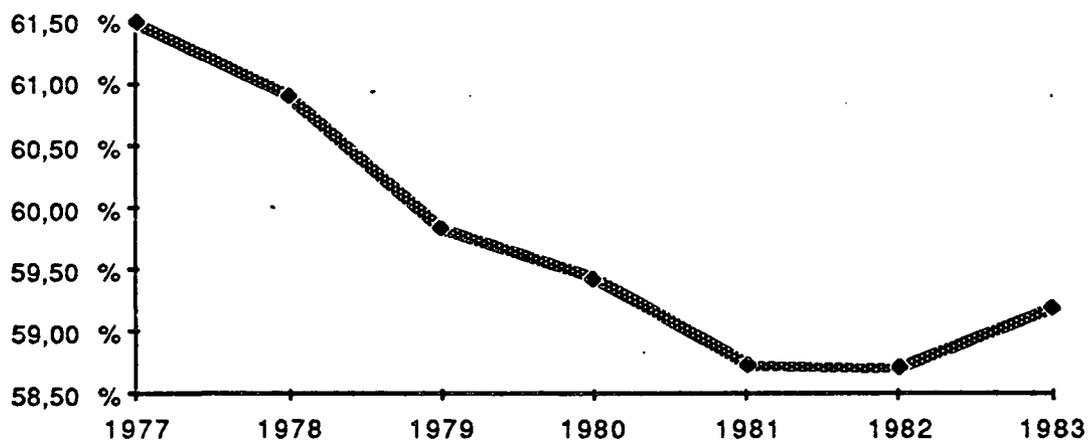
La détérioration des ratios d'exploitation s'opère essentiellement de 1977 à 1980. Suite à un surcroît des coûts pétroliers, la part des frais de carburant dans le chiffre d'affaires augmente de +28,1 % sur cette période (elle passe de 10,85 % en 1977 à 13,90 % en 1980) pour ne croître que de +1,1 % par la suite (14,05 % en 1983).

### ACHATS DE CARBURANT / RECETTES NETTES



L'accroissement conséquent du coût des consommations intermédiaires conduit aussi à une baisse du taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée brute au coût des facteurs / recettes nettes) de -3,3 % (de 61,5% à 59,5%).

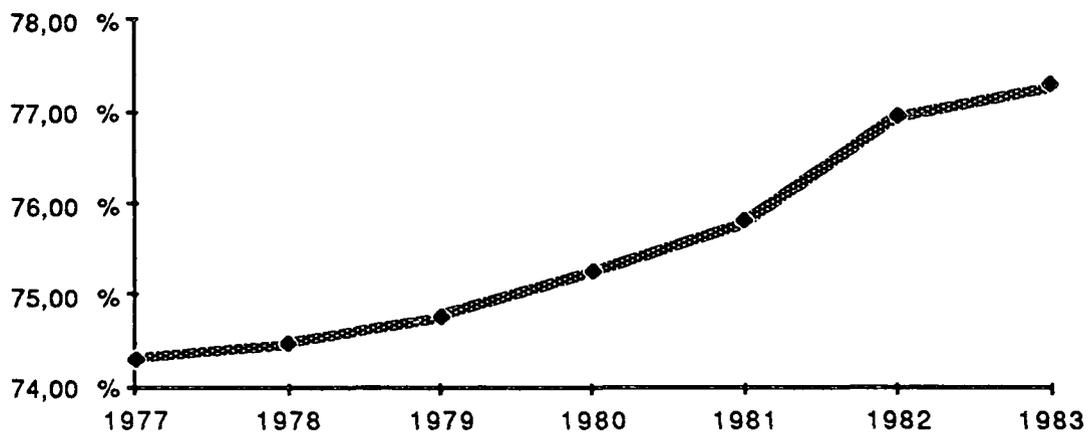
### V.A.B.C.F / RECETTES NETTES



Entre 1977 et 1980, la croissance limitée de la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée ( +1,3 % de 1977 à 1980 contre +2,4 % de 1980 à 1983 ) ne suffit cependant pas à endiguer la chute du taux de marge.

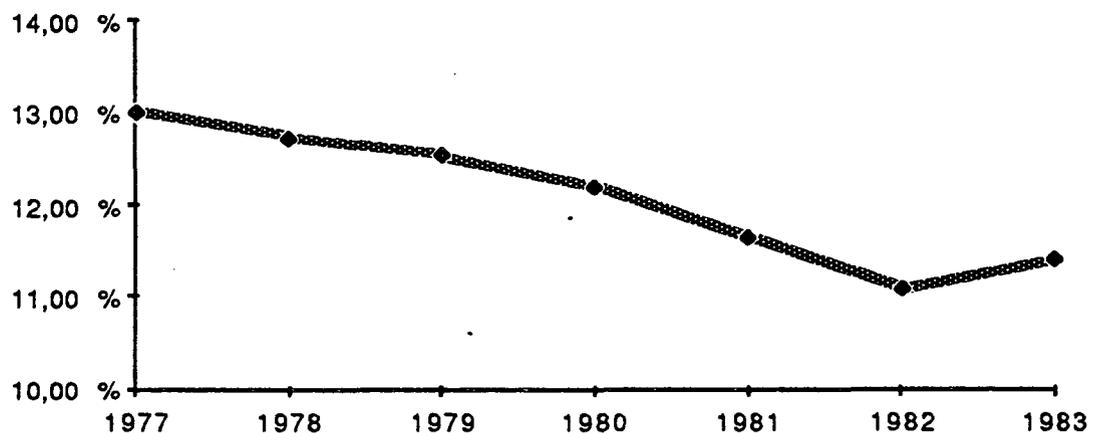
De 1980 à 1983, la limitation des frais de carburant contribue à la stabilisation du taux de valeur ajoutée ; part contre, la part des frais de personnel augmente plus rapidement que pendant la période précédente d'où un taux de marge toujours en baisse.

### FRAIS DE PERSONNEL / V.A.B.C.F



Un moindre poids des amortissements restreint toutefois la diminution du rapport d'exploitation.

### DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS / V.A.B.C.F



Toutefois, malgré la stabilisation de la part des frais financiers et la baisse des dotations aux amortissements, la détérioration des ratios d'exploitation est déjà acquise dès 1980.

*Variation de quelques ratios selon la période d'analyse:*

	83/77 (en %)	80/77 (en %)	83/80 (en %)
Achats de carburant / Recettes nettes	29,5 %	28,1 %	1,1 %
V.A.B.C.F / Recettes nettes	-3,7 %	-3,4 %	-4,0 %
Frais de personnel / Recettes nettes	4,0 %	1,3 %	2,7 %

*Principaux ratios financiers de 1977 à 1983 :*

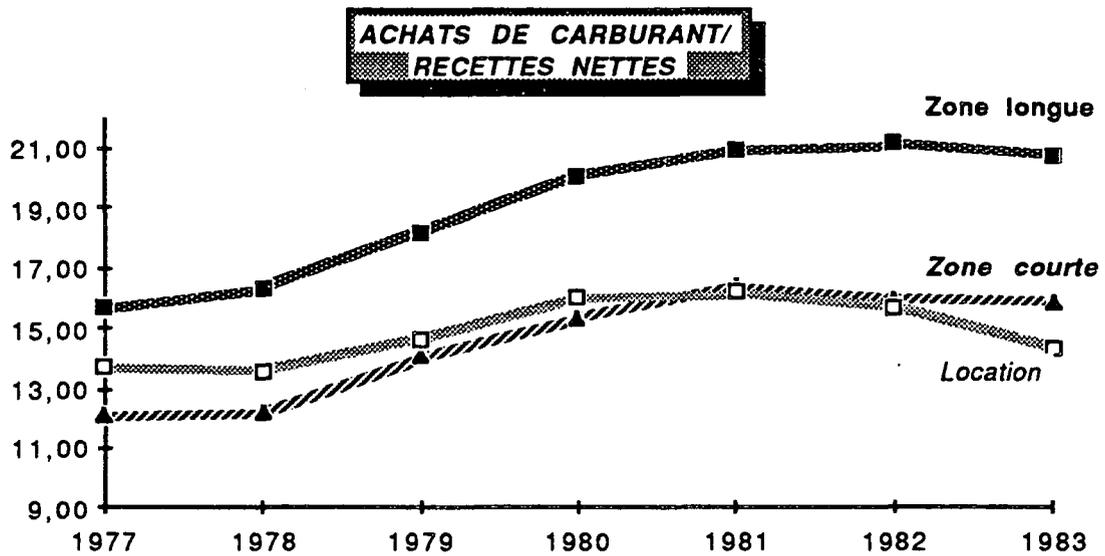
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Achats de carburant / recettes nettes	10,8 %	11,2 %	12,5 %	13,9 %	14,6 %	14,5 %	14,1 %
T.F.S.E / V.A.B.C.F	30,7 %	31,3 %	31,4 %	31,7 %	31,7 %	32,2 %	31,5 %
V.A.B.C.F / Recettes nettes	61,5 %	60,9 %	59,8 %	59,4 %	58,7 %	58,7 %	59,2 %
Frais de personnel / V.A.B.C.F	74,3 %	74,5 %	74,8 %	75,3 %	75,8 %	76,9 %	77,3 %
E.B.E / V.A.B.C.F	25,7 %	25,5 %	25,2 %	24,7 %	24,2 %	23,1 %	22,7 %
Frais financiers / V.A.B.C.F	4,8 %	4,7 %	4,4 %	4,7 %	4,9 %	4,8 %	4,8 %
P.B.C.A.I / V.A.B.C.F	21,7 %	21,5 %	21,5 %	21,0 %	20,5 %	19,6 %	19,4 %
Dotations aux amortissements / V.A.B.C.F	13,0 %	12,7 %	12,5 %	12,2 %	11,6 %	11,1 %	11,4 %
Solde d'exploitation / V.A.B.C.F	7,9 %	8,0 %	8,3 %	8,0 %	7,8 %	7,8 %	6,9 %

## ***Des résultats différenciés plutôt meilleurs en location . . .***

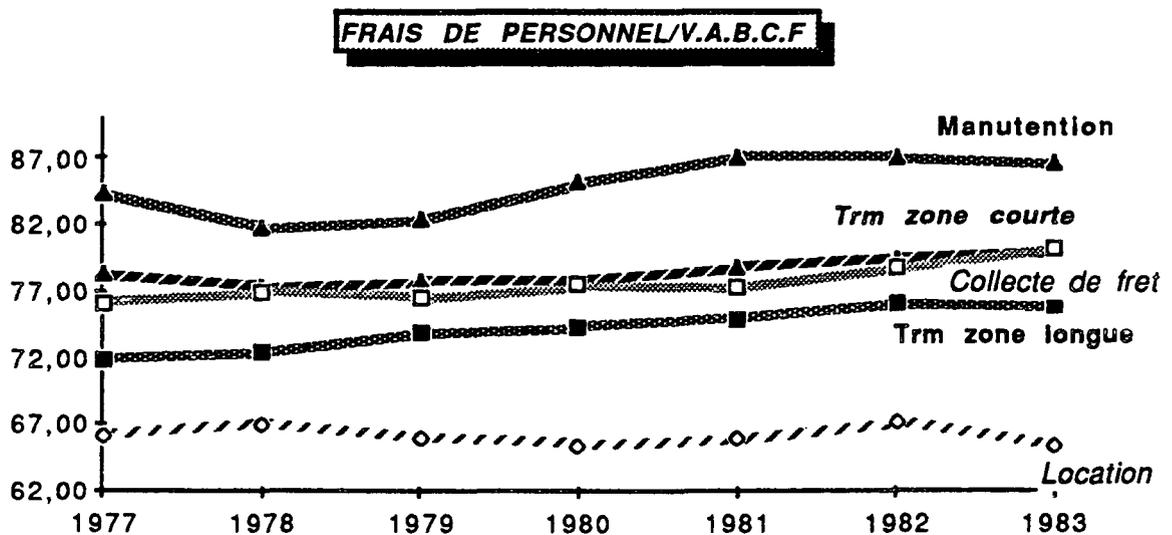
Les différents secteurs d'activités ne réagissent pas de la même manière. La hausse des coûts des carburants, si elle touche tout le monde (la part des achats de carburant dans les recettes nettes progresse dans tous les secteurs), affecte principalement les entreprises de zone longue et de zone courte. Déjà très gros consommateurs de carburant, ces deux secteurs voient la part des achats de carburant dans leurs recettes nettes augmenter d'un peu plus de 30 % de 1977 à 1983.

Les moins touchés par cette hausse sont les entreprises de location, de collecte de fret et de manutention . Les entreprises de collecte de fret et de manutention sont en fait très peu consommatrices de carburant . Bien que la part des achats de carburant dans leurs recettes nettes ait doublé sur la période, celle-ci ne représente en 1983 qu'environ 5 % des recettes pour la collecte de fret et seulement 2 % environ pour la manutention.

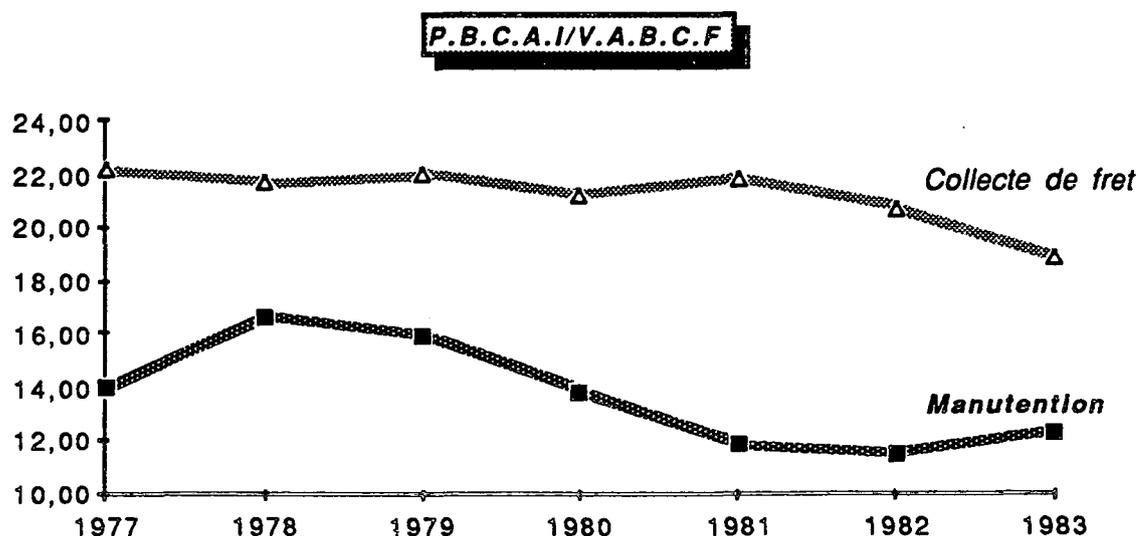
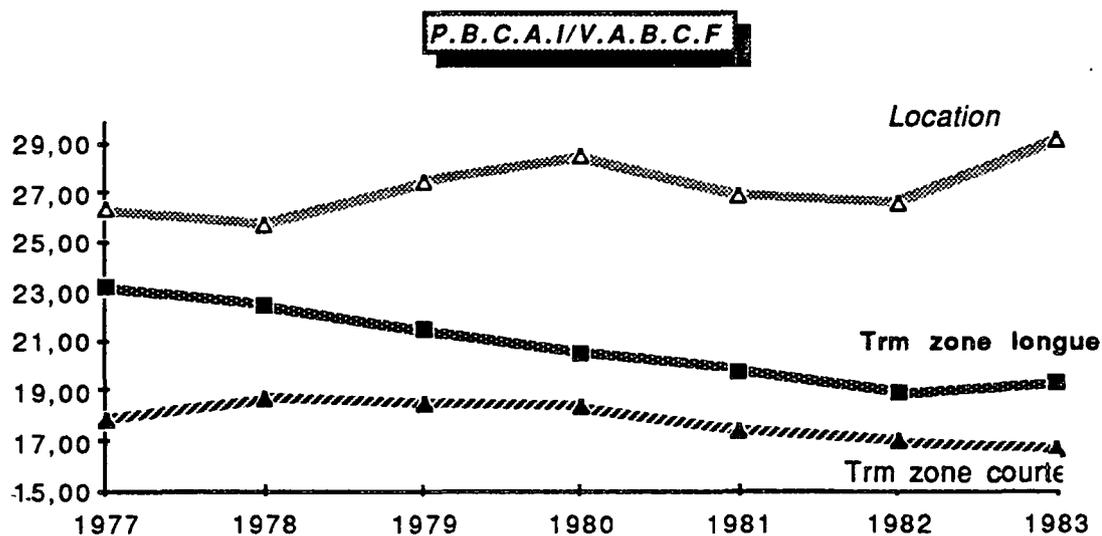
Les entreprises de location ont vu la part de leurs achats de carburant augmenter fortement de 1977 à 1981 (elle est passée de 13,7 % à 16,2 % soit une augmentation de +18,2 % en 5 ans) . En 1982 et 1983 elles ont cependant fortement réduit leur consommation et ce très certainement en limitant leurs activités de transporteur (pour celles qui ne changent pas d'activité). Il est vrai aussi qu'environ 38% des loueurs de 1977 se sont tournés vers le transport de marchandises . Ainsi, en 1983, les dépenses de carburant des entreprises de location ne représentent plus que 14,4 % de leurs recettes nettes , soit une baisse de 11,3 % en 2 ans.



D'autre part, seules les entreprises de location parviennent à abaisser légèrement (-1%) la part de leur frais de personnel dans la valeur ajoutée alors que celle-ci progresse partout ailleurs, notamment assez fortement chez les transporteurs de zone longue (+5,5%) et dans les entreprises de collecte de fret (+5,2%).

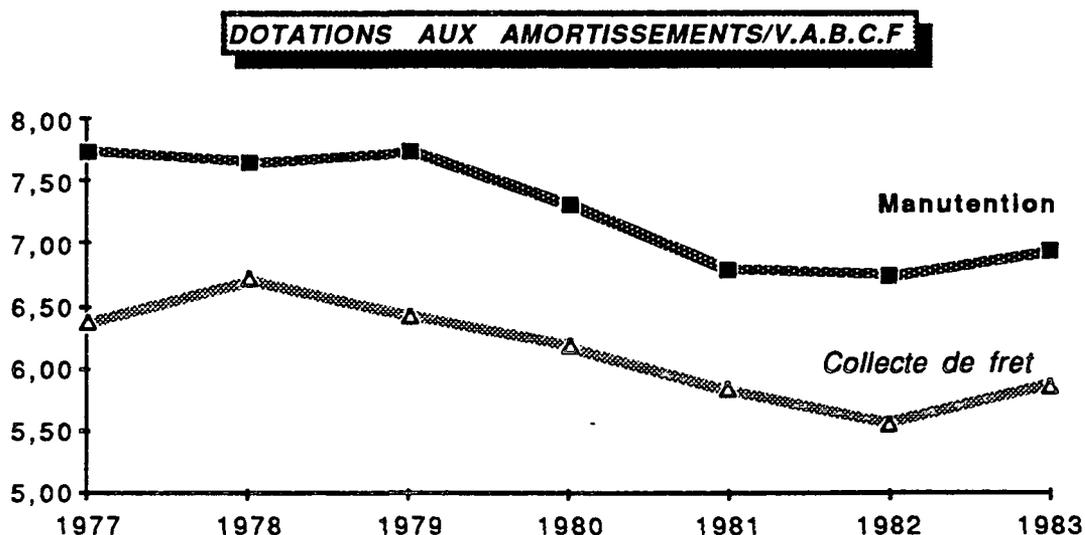
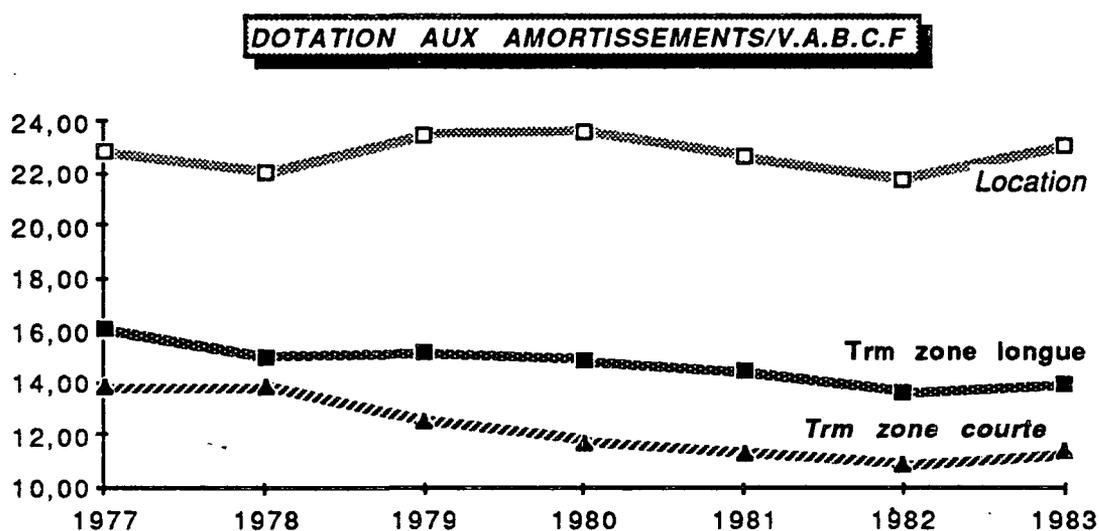


Du coup, leur taux de profit (profit brut courant avant impot / valeur ajoutée brute au coup des facteurs) augmente fortement de 1977 à 1983 (+10,7 %) alors qu'il regresse largement pour les entreprises de zone longue (-16 %), de collecte de fret (-15 %) et de manutention (-12 %) et, d'une façon moindre pour les entreprises de zone courte (-7%).



Les entreprises de location disposent alors de marge pour investir. Leurs dotations aux amortissements progressent et ce parallèlement à une forte hausse de la part du solde d'exploitation dans la valeur ajoutée.

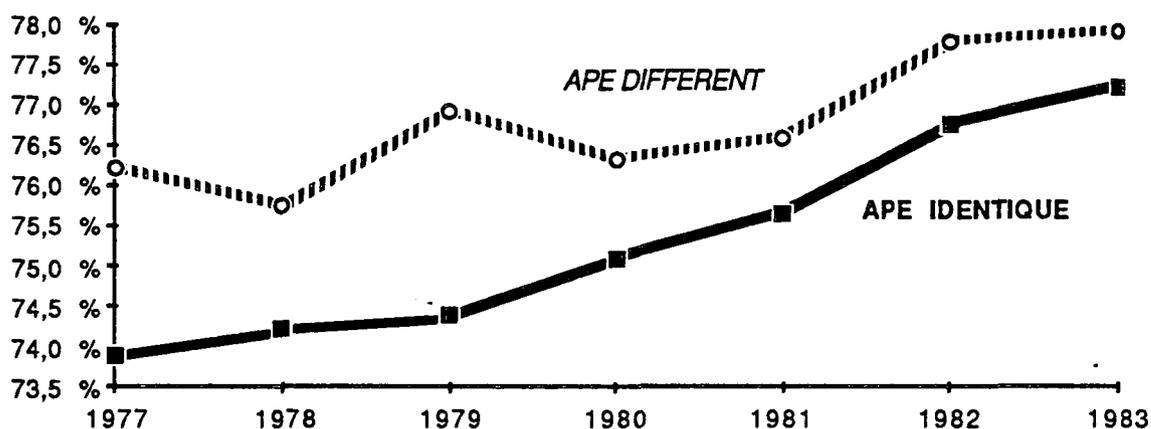
Les entreprises des autres secteurs vont quant à elles diminuer leurs investissements (la part de leurs dotations aux amortissements régresse de 1977 à 1983) et ce de façon à limiter la baisse du solde d'exploitation (la part du solde d'exploitation dans la valeur ajoutée progresse même légèrement en zone courte mais ce corrélativement à une forte baisse de la part des dotations aux amortissements).



## Les entreprises qui changent d'activité: difficultés ou croissance ?

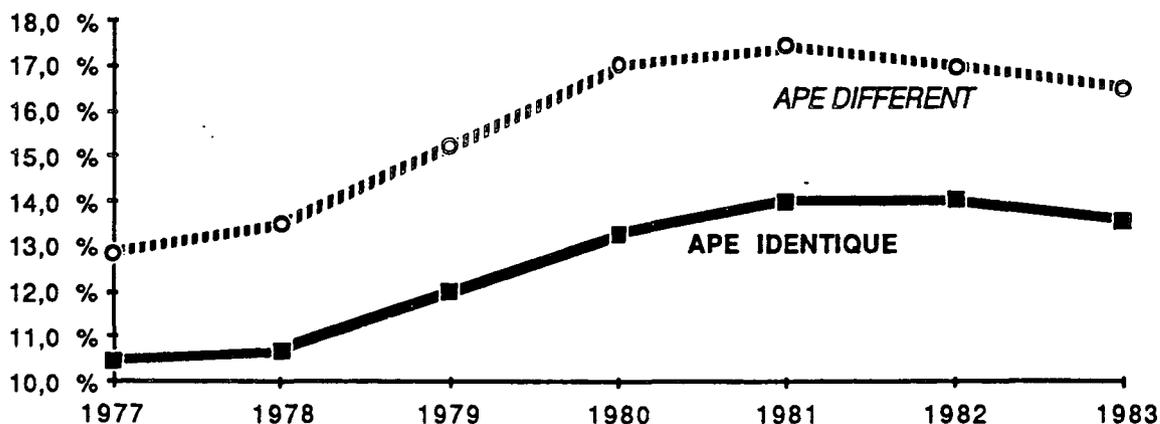
Parmi les entreprises stables sur la période celles qui changent d'activité principale entre 1977 et 1983 présentent des caractéristiques contrastées. Il s'agit principalement d'entreprises dont l'activité initiale était le transport de zone courte, de zone longue et la location. Bien que l'écart se réduise en fin de période, elles supportent plus de frais de personnel que les entreprises qui conservent leur activité initiale :

**Evolution comparée de la part des frais de personnel dans la valeur ajoutée en fonction des changements d'activité principale**



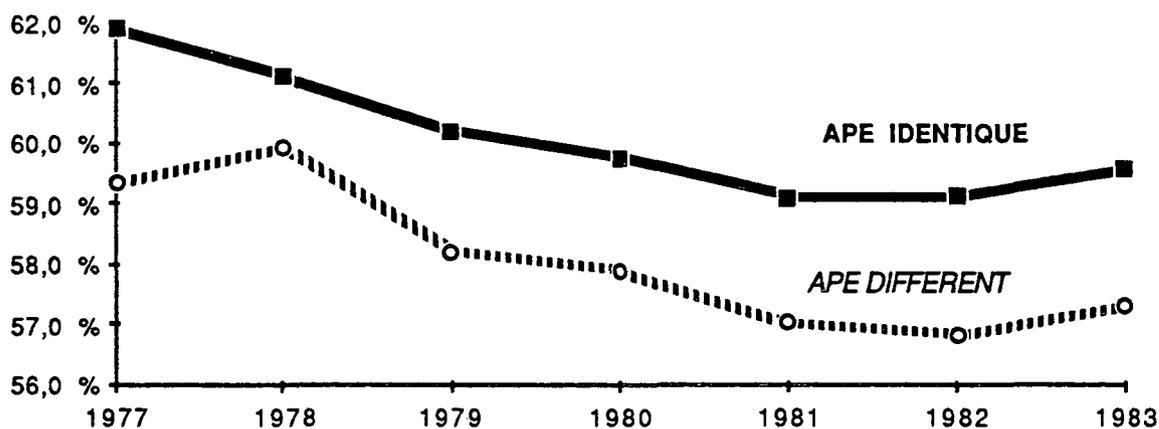
De même elles supportent plus de frais de carburant (beaucoup d'entreprises qui ont changé d'activité se sont orientées vers la zone longue):

**Evolution comparée de la part des frais de carburants dans les recettes nettes en fonction des changements d'activité principale**

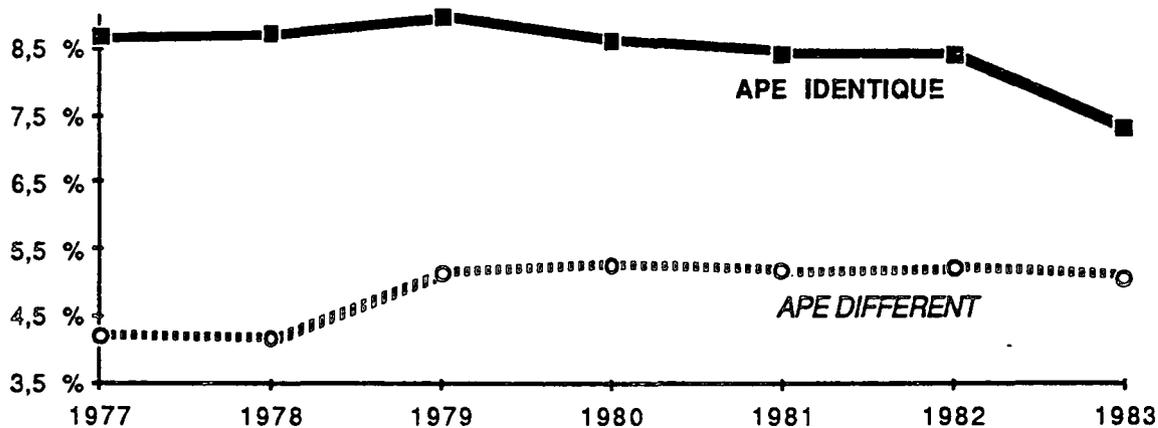


Elles réalisent ainsi systématiquement moins de valeur ajoutée et un solde d'exploitation plus étroit. D'autre part leur profit brut courant avant impot est plus réduit :

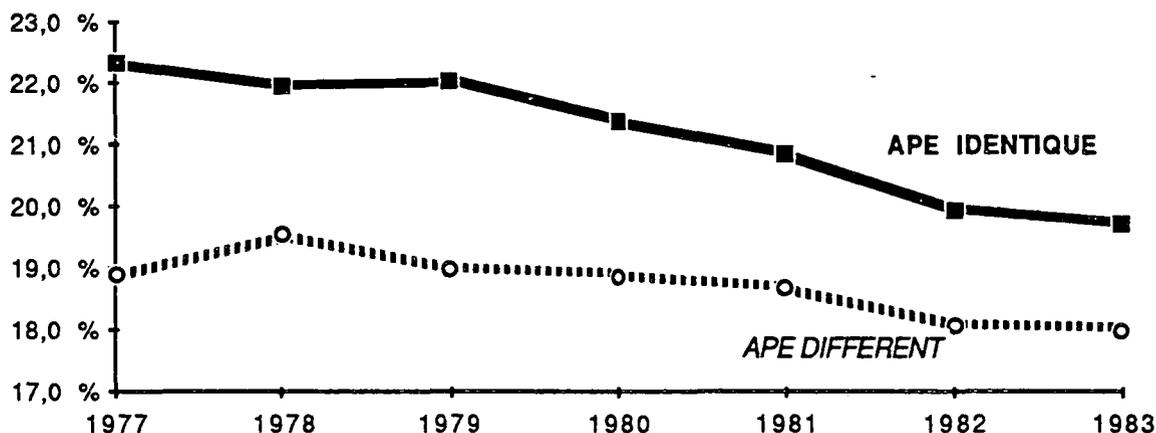
**Evolution comparée de la part de la V.A.B.C.F dans les recettes nettes en fonction des changements d'activité principale**



**Evolution comparée de la part du solde d'exploitation dans la V.A.B.C.F en fonction des changements d'activité principale**

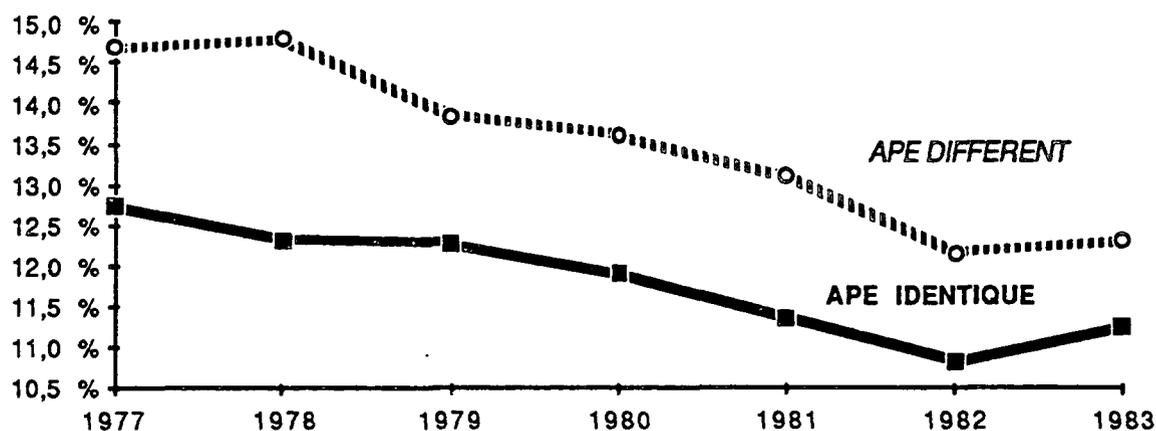


**Evolution comparée de la part du P.B.C.A.I dans la V.A.B.C.F en fonction des changements d'activité principale**



Néanmoins, la part de leurs dotations aux amortissements demeure (malgré une baisse) supérieure à celles des entreprises qui conservent leur activité initiale. D'autre part, certains écarts ont eu tendance à diminuer en fin de période (Frais de personnel/V.A.B.C.F, Solde d'exploitation/V.A.B.C.F, P.B.C.A.I/V.A.B.C.F). Les entreprises ayant changé d'activité apparaissent aussi comme des entreprises en croissance au regard de l'évolution de leurs effectifs et de leurs recettes; enfin, beaucoup d'entre elles ont opté pour la zone longue. Ainsi, malgré des résultats financiers plutôt médiocres, ces entreprises semblent faire preuve d'un certain dynamisme.

**Evolution comparée de la part des dotations aux amortissements dans la V.A.B.C.F en fonction des changements d'activité principale**



# ANNEXE 1

*Les changements d'activité principale des entreprises de l'échantillon :*

	NB ENT AYANT CHANGE D'APE	EFF77	EFF83	EFF83-EFF77	EFF MOY 77	EFF MOY 83
De zone Longue à zone Courte	53	3995	3918	-77	75,4	73,9
à location	21	738	818	80	35,1	39,0
à collecte de fret	14	1945	2110	165	138,9	150,7
à manutention	2	96	99	3	48,0	49,5
De zone courte à zone longue	108	5227	6276	1049	48,4	58,1
à location	22	857	773	84	39,0	35,1
à collecte de fret	19	1907	2226	319	100,4	117,2
à manutention	2	155	114	-41	77,5	57,0
De location à zone longue	39	1569	1726	157	40,2	44,3
à zone courte	37	1414	1536	122	38,2	41,5
à collecte de fret	1	19	12	-7	19,0	12,0
à manutention	0	---	---	---	---	---
De collecte de fret à zone longue	7	439	667	228	62,7	95,3
à zone courte	12	555	557	2	46,3	46,4
à location	1	59	69	10	59,0	69,0
à manutention	3	134	86	-48	44,7	28,7
De manutention à zone longue	1	48	25	-23	48,0	25,0
à zone courte	2	112	147	35	56,0	73,5
à location	0	---	---	---	---	---
à collecte de fret	3	325	425	100	108,3	141,7
<b>Total</b>	<b>347</b>	<b>19 594</b>	<b>21 584</b>	<b>1990</b>	<b>56,5</b>	<b>62,2</b>

## ANNEXE 2

Evolution des principaux ratios financiers par Activité Principale :

TRM ZONE LONGUE (en %)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
ACHATS DE CARBURANT / RECETTES NETTES	15,66	16,32	18,20	20,10	20,93	21,19	20,75
T.F.S.E / V.A.B.C.F	33,98	34,60	33,67	33,50	34,16	34,48	34,79
V.A.B.C.F / RECETTES NETTES	54,37	54,30	53,14	52,44	51,24	50,79	50,78
FRAIS DE PERSONNEL / V.A.B.C.F	71,77	72,26	73,72	74,20	74,88	75,99	75,75
E.B.E / V.A.B.C.F	28,23	27,74	26,28	25,80	25,12	24,01	24,25
FRAIS FINANCIERS / V.A.B.C.F	5,57	5,55	5,10	5,63	5,86	5,63	5,62
P.B.C.A.I / V.A.B.C.F	23,16	22,44	21,45	20,53	19,80	18,84	19,32
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS / V.A.B.C.F	16,06	14,96	15,10	14,82	14,40	13,61	13,91
SOLDE D' EXPLOITATION / V.A.B.C.F	6,75	7,08	6,18	5,28	4,84	4,94	4,95

TRM ZONE COURTE (en %)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
ACHATS DE CARBURANT / RECETTES NETTES	12,10	12,20	14,05	15,36	16,38	15,96	15,87
T.F.S.E / V.A.B.C.F	35,49	34,40	33,74	33,98	34,30	34,46	30,44
V.A.B.C.F / RECETTES NETTES	59,83	60,08	59,09	59,17	58,33	58,27	60,67
FRAIS DE PERSONNEL / V.A.B.C.F	78,17	77,20	77,70	77,72	78,69	79,32	79,76
E.B.E / V.A.B.C.F	21,83	22,80	22,30	22,28	21,31	20,68	20,24
FRAIS FINANCIERS / V.A.B.C.F	4,68	4,53	4,33	4,54	4,82	4,63	4,42
P.B.C.A.I / V.A.B.C.F	17,86	18,72	18,49	18,31	17,43	16,93	16,67
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS / V.A.B.C.F	13,79	13,83	12,49	11,69	11,26	10,82	11,33
SOLDE D' EXPLOITATION / V.A.B.C.F	3,68	4,27	5,61	6,22	5,60	5,62	4,67

<b>LOCATION (en %)</b>	<b>1977</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>
<b>ACHATS DE CARBURANT / RECETTES NETTES</b>	13,70	13,55	14,64	16,04	16,19	15,71	14,36
<b>T.F.S.E / V.A.B.C.F</b>	29,46	30,23	31,55	31,83	32,46	32,30	31,25
<b>V.A.B.C.F / RECETTES NETTES</b>	59,94	57,61	56,97	56,30	55,59	56,99	58,87
<b>FRAIS DE PERSONNEL / V.A.B.C.F</b>	66,08	66,91	65,90	65,32	65,85	67,15	65,31
<b>E.B.E / V.A.B.C.F</b>	33,92	33,09	34,10	34,68	34,15	32,85	34,69
<b>FRAIS FINANCIERS / V.A.B.C.F</b>	5,30	5,69	5,07	5,48	6,03	5,09	4,64
<b>P.B.C.A.I / V.A.B.C.F</b>	26,29	25,74	27,46	28,45	26,90	26,56	29,11
<b>DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS / V.A.B.C.F</b>	22,78	21,98	23,49	23,59	22,58	21,75	23,05
<b>SOLDE D' EXPLOITATION / V.A.B.C.F</b>	3,19	3,25	3,39	4,63	4,04	4,30	5,10

<b>COLLECTE DE FRET (en %)</b>	<b>1977</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>
<b>ACHATS DE CARBURANT / RECETTES NETTES</b>	3,13	3,43	3,86	4,27	4,84	4,69	5,05
<b>T.F.S.E / V.A.B.C.F</b>	24,75	26,58	27,72	28,31	27,49	28,52	29,43
<b>V.A.B.C.F / RECETTES NETTES</b>	71,43	70,23	68,94	69,24	68,97	69,11	67,50
<b>FRAIS DE PERSONNEL / V.A.B.C.F</b>	76,08	76,85	76,35	77,34	77,13	78,61	80,07
<b>E.B.E / V.A.B.C.F</b>	23,92	23,15	23,65	22,66	22,87	21,39	19,93
<b>FRAIS FINANCIERS / V.A.B.C.F</b>	4,03	3,85	3,56	3,86	3,91	4,13	4,52
<b>P.B.C.A.I / V.A.B.C.F</b>	22,13	21,64	22,00	21,16	21,80	20,70	18,87
<b>DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS / V.A.B.C.F</b>	6,37	6,72	6,42	6,17	5,83	5,55	5,85
<b>SOLDE D' EXPLOITATION / V.A.B.C.F</b>	14,01	13,50	14,26	13,59	14,19	13,82	11,06

<b>MANUTENTION (en %)</b>	<b>1977</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>	<b>1983</b>
<b>ACHATS DE CARBURANT / RECETTES NETTES</b>	1,20	1,11	1,43	2,26	1,95	2,02	1,91
<b>T.F.S.E / V.A.B.C.F</b>	27,92	26,48	27,84	31,23	29,48	28,87	26,93
<b>V.A.B.C.F / RECETTES NETTES</b>	77,08	77,99	76,90	75,78	78,42	78,54	78,81
<b>FRAIS DE PERSONNEL / V.A.B.C.F</b>	84,27	81,68	82,28	85,08	86,96	86,91	86,49
<b>E.B.E / V.A.B.C.F</b>	15,82	18,32	17,72	14,92	13,04	13,09	13,51
<b>FRAIS FINANCIERS / V.A.B.C.F</b>	3,29	2,85	2,88	2,29	2,08	2,26	2,08
<b>P.B.C.A.I / V.A.B.C.F</b>	13,93	16,62	15,90	13,78	11,83	11,43	12,27
<b>DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS / V.A.B.C.F</b>	7,74	7,65	7,75	7,30	6,78	6,73	6,94
<b>SOLDE D' EXPLOITATION / V.A.B.C.F</b>	5,63	8,04	7,41	6,06	4,41	4,15	4,76