

LES EFFETS DE LA REGLEMENTATION SUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

Maurice GIRAULT

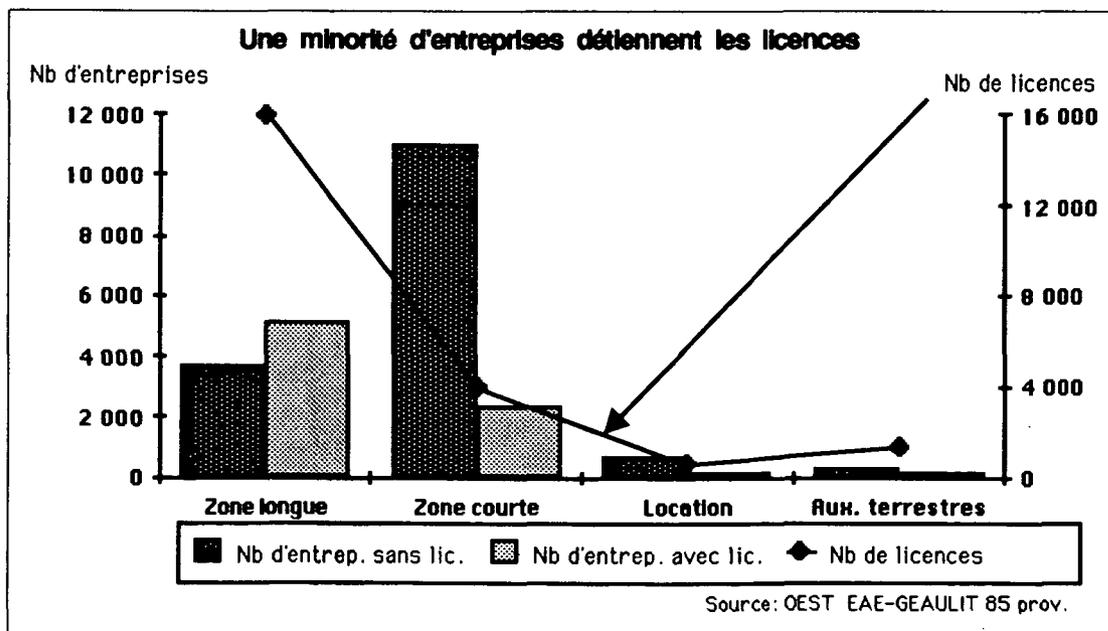
Un premier article a montré que le contingentement des licences de transport n'a pas empêché le développement du transport routier de marchandises, bien que ce fût par l'intermédiaire d'une très forte augmentation du nombre de licences de location de longue durée, qui n'étaient pas contingentées.

Ce deuxième article est consacré à l'étude plus structurelle de l'influence des licences sur l'activité et les résultats des entreprises de transport, à partir du rapprochement pour l'année 1985 du fichier EAE et du registre des transporteurs et des licences (Geault).

Des effets négatifs sur les structures

Justifié en son temps par la nécessité de maîtriser les déséquilibres du marché et de préserver une rémunération équitable à la SNCF et au transport routier, la réglementation a figé les structures et contribué à maintenir en activité les petites entreprises. Une licence confère un droit d'accès au marché, une entreprise avec licence a une plus grande espérance de vie. Conjointement avec la TRO (tarification routière obligatoire), le contingentement a atténué la concurrence sans la faire disparaître, et maintenu un niveau de prix garantissant une rentabilité minimale, tout en permettant aux entreprises d'investir. Il a ainsi freiné les concentrations et la formation de réseaux de taille nationale ou européenne.

Quant aux entreprises sans licence, elles ne peuvent que faire de la sous-traitance, du transport international ou de la location avec chauffeur : ceci accentue la tendance du secteur à recourir à des sous-traitants et à des entreprises sans clientèle mais dépendantes d'un donneur d'ordre unique, celles qu'on qualifie de «tractionnaires».



Plus de 40% des 9000 entreprises de zone longue n'ont pas de licence et emploient moins de cinq personnes: pour 2700 d'entre elles deux personnes seulement et pour les autres 11 personnes; 80% des entreprises de zone courte n'ont aucune licence.

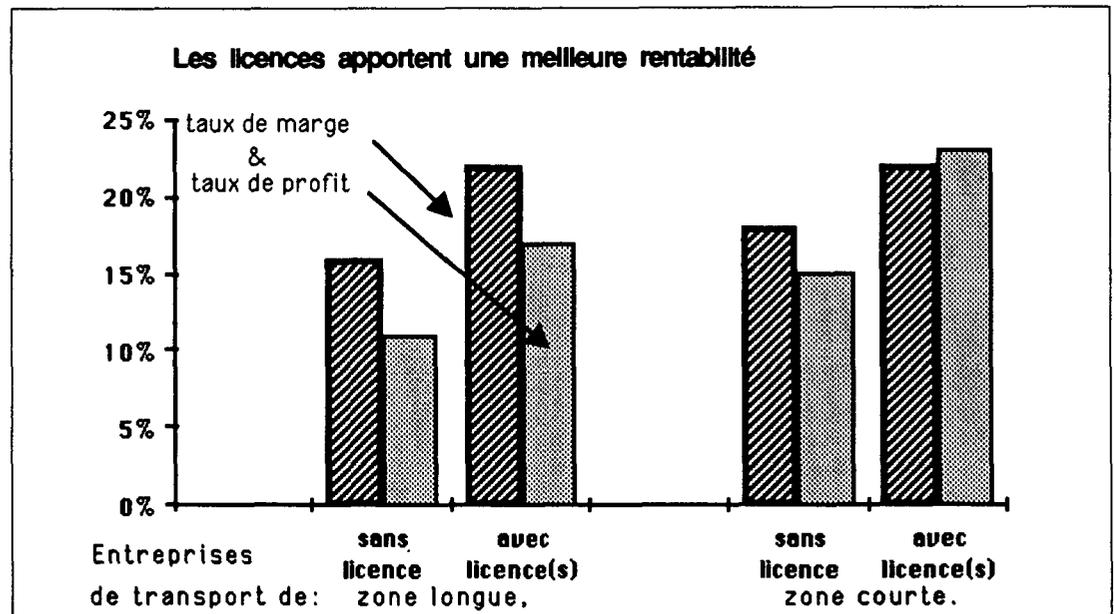
Parmi les entreprises ayant des licences, la majorité d'entre elles en exploitent moins de trois. En zone longue, 2060 entreprises détiennent en moyenne 1,2 licences et emploient 2,6 personnes, y compris l'artisan patron; 2500 autres entreprises emploient 2,3 licences et 12 personnes; 650 entreprises disposent en moyenne de moins de 13 licences et d'une soixantaine de personnes. Notons cependant que depuis 1985, un nombre important de licences a été attribué.

Le contingent des licences a façonné une structure émiettée et atomisée de la profession qui perdure, les BRF compensant la faiblesse des structures commerciales des petits transporteurs, les entreprises moyennes et grandes ayant largement recours à la sous-traitance.

Plus forte rentabilité des entreprises avec licences

Le constat est clair : les transporteurs routiers de marchandises qui détiennent des licences présentent une plus grande rentabilité que ceux qui n'en détiennent pas, et ceci tant pour les entreprises de zone longue, les déménageurs, que pour les entreprises de zone courte. En revanche, ce n'est pas le cas chez les loueurs ni chez les affréteurs, commissionnaires et autres auxiliaires des transports terrestres.

Le chiffrage illustré par le graphique ci-dessous, et établi en excluant les entreprises individuelles pour lesquelles la marge inclut la rémunération de l'artisan, fait ressortir un supplément de rentabilité de 6% pour les entreprises de zone longue détenant des licences, tant sur les taux de marge que sur les taux de profit, (davantage chez les déménageurs), et de 4 à 8% chez les entreprises de zone courte.



Ainsi, parmi les entreprises de zone longue, la détention de licences fait passer en moyenne le taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée) de 16 à 22% et le taux de profit (profit brut avant impôt / valeur ajoutée) de 11 à 17%. En zone courte, ces ratios augmentent respectivement de 18 à 22% et de 15 à 23%.

Cette situation s'explique naturellement par une concurrence atténuée en zone longue, le contingentement limitant l'offre et la tarification routière obligatoire (la TRO) garantissant des prix minimaux rémunérateurs.

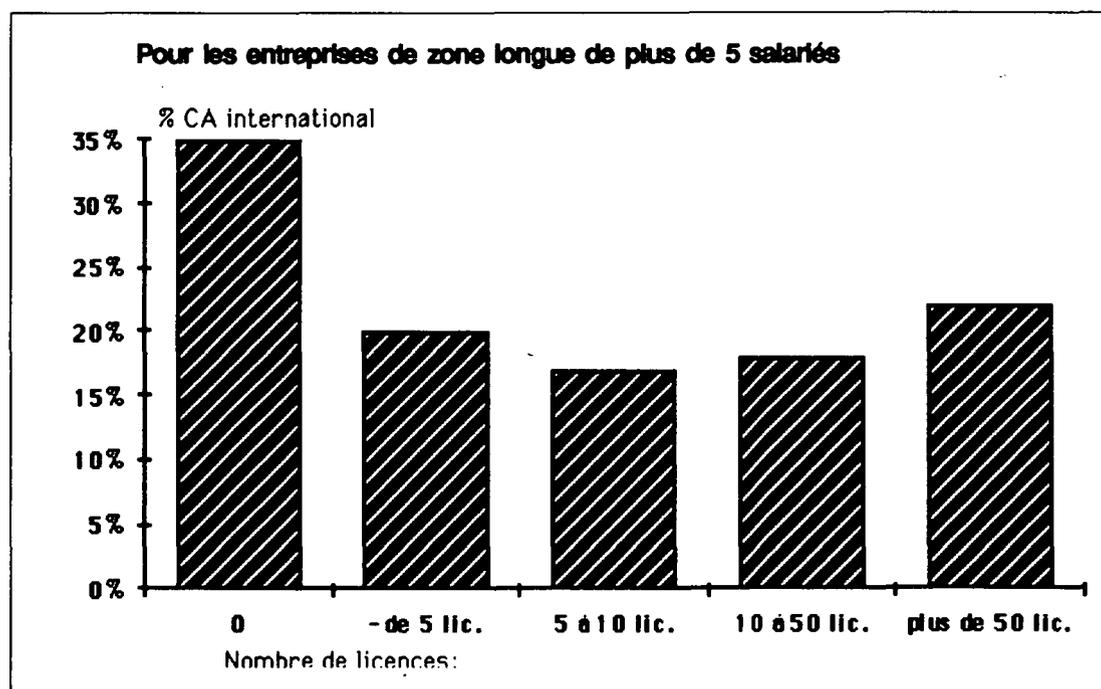
Un autre ratio financier, les recettes intérieures de zone longue par licence, présente une forte variabilité: de moins de 100 mille francs par an à plus d'un million. Ce ratio n'est pas toujours significatif dans la mesure où certaines entreprises enquêtées ne ventilent pas bien leurs recettes par activité. Il semble toutefois

possible d'en déduire deux conclusions: certaines entreprises ne font que du transport intérieur et utilisent leurs licences de façon particulièrement intensive, d'autres recourent davantage à la sous-traitance ou prolongent leur transport international sous couvert d' ATIE (les autorisations de transport intérieur d'enca-drement qui peuvent se substituer à une licence)

Un secteur de petites entreprises peu tourné vers l'international

Les entreprises de transport routier de marchandises en zone longue ont privilégié leur marché intérieur, protégé, rémunérateur et suffisamment vaste; leur activité internationale est réduite, aujourd'hui encore, elle ne représente que 20% de leur chiffre d'affaires.

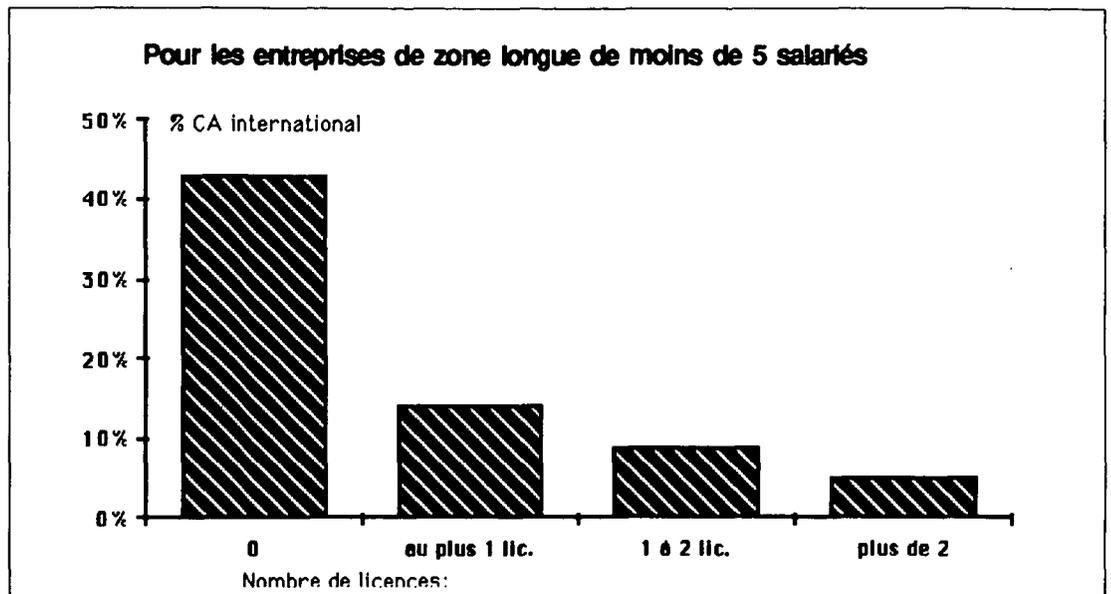
Les petites entreprises ont une activité internationale proportionnellement plus importante que celle des grandes. Ainsi la part du chiffre d'affaires réalisé en international n'est que de 17,5% pour les entreprises de plus de 200 salariés contre 32% pour les entreprises sans salarié, d'après «l'enquête annuelle d'entreprises» 1985. Ceci est fortement induit par les licences: les entreprises de zone longue de plus de 5 salariés réalisent 35% de leurs recettes en international quand elles sont sans licence, contre moins de 20% pour celles qui disposent de licences !



Le contraste est encore plus grand pour les petites entreprises de moins de 5 salariés: 43% de recettes internationales pour les entreprises sans licence contre 11% pour celles qui exploitent des licences! Dès qu'une entreprise dispose d'une licence, elle privilégie les transports intérieurs plus rémunérateur alors que le marché international est beaucoup plus concurrentiel.

Sans rien ôter à ce constat, il convient néanmoins de considérer : - qu' une petite entreprise de zone longue sans licence fait forcément du transport international; - classées selon leur activité principale, les «grandes» entreprises à forte activité internationale sont classées de fait parmi les auxiliaires.

Ainsi les transporteurs français sont peu implantés à l'étranger. Depuis peu, les groupes français ont commencé à restructurer leurs réseaux au plan national et européen. Actuellement, ils font de gros efforts d'investissement et pour s'implanter à l'étranger, avec retard toutefois sur certains de leurs concurrents européens.



Une libéralisation en cours dans un contexte de forte croissance des trafics

Il convient de souligner que la libéralisation de 1986 s'est faite dans un contexte très favorable marqué par deux facteurs: - une reprise de la production industrielle et de l'activité du BTP, et donc du marché du transport qui restait déprimé depuis 1980; - une baisse du prix des carburants.

Le transport routier public a ainsi bénéficié d'un cercle vertueux: « baisse des prix entraînant des gains de parts de marché (sur le rail, la voie d'eau et le compte propre)»; «expansion des trafics induisant des gains de productivité et des baisses de coûts»; mais ce cercle vertueux a des limites qui sont celles des gains de productivité: on passe progressivement d'une situation de sous utilisation du parc à une situation de pleine utilisation, comme en témoigne la vive reprise des investissements en véhicules en 1988.

Ces phénomènes sont amorcés en 1986, mais ce n'est qu'en 1987 que l'on observe:

- une baisse des prix pratiqués sur le marché intérieur et une croissance du compte d'autrui plus forte que celle du compte propre;
- une remontée de la part du pavillon français en trafic routier international;
- les défaillances d'entreprises augmentent assez fortement, alors qu'elles avaient diminué en 1986, année qui avait permis aux entreprises de restaurer leurs marges grâce à la baisse du prix des carburants.
- une augmentation des effectifs des entreprises de transport routier de zone courte et de zone longue de 20 000 emplois.

Ces bons résultats peuvent être rapprochés des premières mesures mises en oeuvre pour libéraliser le marché du transport routier, mais il est probable qu'ils s'expliquent bien davantage par la vive croissance de l'activité et par la restauration de la situation financière des entreprises l'année précédente.

Il convient de souligner en conclusion les grandes disparités du secteur, entre les petites entreprises sous-traitantes ne faisant que de la traction et celles qui proposent toute une gamme de prestations de transport et de logistique. Aussi, même si la réglementation a pu avoir une influence sclérosante sur les structures du secteur, elle n'a pas empêché qu'une mutation ne s'opère depuis une dizaine d'années, en réponse à la demande des chargeurs et grâce aux entreprises dynamiques et innovantes, avec une évolution qualitative des prestations transport et des stratégies des transporteurs et des chargeurs pour mettre en oeuvre des organisations modernes, du genre "just in time" et "stocks 0" ■