

LOCATION EN TRANSPORT ROUTIER : DEVELOPPEMENT RAPIDE ET BONS RESULTATS FINANCIERS DE LA PROFESSION

Danielle LEMARQUIS

L'augmentation du trafic routier de marchandises se traduit, une fois dépassés les gains de productivité possibles, par une extension du parc de véhicules. Le choix de la formule location entraîne des charges locatives pour le locataire et du chiffre d'affaires pour le loueur. De ce point de vue, la période 1985-1989, est caractérisée à la fois par un montant des charges locatives des entreprises routières de marchandises (ERM)* qui double, et par des résultats financiers des entreprises de location de véhicules industriels meilleurs que pour les autres intervenants dans le transport routier de marchandises.

59%
de locataires
de matériel de
transport...

En 1989, parmi les entreprises routières de marchandises :
- un peu moins de 21 800 entreprises, soit 59% des ERM ont payé des charges locatives en matériel de transport ou de manutention. Ces charges représentent 4,4 milliards de F, soit 3% du chiffre d'affaires hors sous-traitance des ERM. Elles ont doublé entre 1985 et 1989, du fait de la part croissante d'entreprises utilisant la location et par l'importance des montants payés : leur poids dans le chiffre d'affaires hors sous-traitance augmente en 4 ans de 3 à 5%.

Tableau 1 : Charges locatives et chiffre d'affaires issu d'activité de location en 1989

	ensemble des entreprises ERM	dont entreprises ayant des charges locatives	dont entreprises faisant de la location
nombre d'entreprises	36 572	21 752	4 438
part de l'ensemble des entreprises ERM	100%	59%	12%
évolution 1989/1985 en %	27,6	55,5	5,8
chiffre d'affaires hors sous-traitance (en mds f)	128,6	88,3	38,7
part de l'ensemble des entreprises ERM	100%	69%	30%
évolution 1989/1985 en %	41,7	52,5	41,0
charges locatives en matériel de transport (en mds de f)	4,4	4,4	
part du chiffre d'affaires hors sous-traitance	3%	5%	
évolution 1989/1985 en %	101,4	101,4	
chiffre d'affaires issu d'activité de location (en mds de f)	11,9		11,9
part du chiffre d'affaires hors sous-traitance	9%		31%
évolution 1989/1985 en %	31,4		31,4

Champ : entreprises routières de marchandises - Source : EAE

...et 12% de
loueurs de
véhicules
industriels

- un peu plus de 4400 entreprises, soit 12%, ont effectué une activité de "location de véhicules industriels avec ou sans chauffeur". Le chiffre d'affaires dégagé par cette activité (11,9 milliards de F) représente 9% du chiffre d'affaires hors sous-traitance de l'ensemble des ERM. Il a progressé de 31,4% entre 1985 et 1989, donc moins vite que le chiffre d'affaires hors sous-traitance issu de l'ensemble des activités des ERM (41,7%)**. Cette croissance modérée provient probablement d'une modification du comportement qui consistait à utiliser la location avec chauffeur afin de pallier au contingentement des autorisations de transport ou contourner la TRO.

*La source statistique utilisée pour l'ensemble de cet article est l'enquête annuelle d'entreprise (EAE). On entend par entreprise routière de marchandises (ERM), les entreprises de transport de marchandises, de location de véhicules industriels, d'auxiliaires spécialisés dans la collecte de fret (repérées respectivement par les codes A.P.E 691, 6925, 7403).

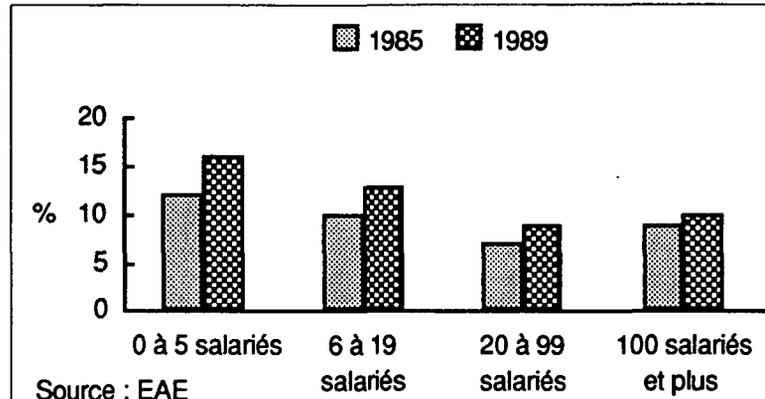
**On repère deux catégories d'entreprises générant ce résultat : les petits "loueurs" (0-5 salariés) et les grandes entreprises (20 à 199 salariés) qui font peu de location. Par contre, l'évolution du chiffre d'affaires des "loueurs" de plus de 5 salariés est très voisine de celle de l'ensemble des ERM (la catégorie "loueur" est définie en note de bas de page 3).

LOCATION

Entre 1985 et 1989, la progression de la location de véhicules* (principal poste de dépense dans les charges de matériel de transport), suit celle des charges locatives. La part des véhicules loués dans le parc total, 12% en 1989, a augmenté de 3 points en 4 ans (graphique 1). Sur la même période, la proportion des entreprises à avoir des charges locatives est passée de 49 à 59% (tableau 2).

Un camion sur 6 loué chez les petites unités, contre un sur 9 chez les grosses

Graphique 1 : proportion de véhicules* loués dans le parc des ERM en 1985 et 1989 selon les classes d'effectif salarié



Chez les petites entreprises de 0-5 salariés la proportion de véhicules loués est la plus importante et a le plus augmenté. La part des charges locatives dans le chiffre d'affaires hors sous-traitance y est très supérieure aux autres classes d'effectif. C'est aussi chez ces petites unités, essentiellement transporteurs, que la proportion ayant opté pour la location (repérée par la présence de charges locatives) a le plus progressé entre 1985 et 1989.

Les très grosses entreprises (100 salariés et plus) ne modifient quasiment pas leur comportement vis à vis de la location. Les entreprises de 6 à 19 salariés sont les moins intéressées : malgré une progression sensible, elles sont encore moins de la moitié à y faire appel en 1989. Quant à la proportion de véhicules loués, elle est la plus faible au sein des entreprises de 20 à 99 salariés.

Vive croissance de l'accès à la location, surtout chez les petits transporteurs

Tableau 2 : Fréquence et poids des charges locatives en %

classe d'effectif	Proportion d'entreprises ERM ayant des charges locatives		Poids des charges locatives* dans le chiffre d'affaires**
	1985	1989	1989
0 à 5 salariés	49	61	10
6 à 19 salariés	40	49	4
20 à 99 salariés	56	64	3
100 salariés et plus	75	73	4
ensemble des ERM	49	59	5

*Pour les seules entreprises ayant des charges locatives

Source : EAE

**chiffre d'affaires hors sous-traitance

Les raisons évoquées pour expliquer la progression du recours à la location de véhicules sont multiples. Si le prix en tant que tel ne semble pas être un réel facteur explicatif, par contre sa transparence l'est du fait de la difficulté de calculer pour un transporteur propriétaire le prix de revient "tout compris" de son véhicule. L'environnement économique (inflation maîtrisée et taux d'intérêt élevé, incertitudes sur la législation avec l'Europe de 1993), favorise la location au dépens de l'investissement traditionnel. La souplesse et la flexibilité de la formule face à une demande complexe et changeante, permet en outre aux transporteurs de se décharger sur d'autres professionnels de tâches liées à la gestion du parc et de mieux s'adapter aux variations du marché.

**Il s'agit des camions de plus de 19t de PTAC, des tracteurs routiers et de semi-remorques.*

LOCATION

En 1989, la moitié des loueurs de véhicules industriels, exercent cette activité pour plus de 50% de leur chiffre d'affaires

Les entreprises ayant une activité de location de véhicules industriels* l'exercent, soit à titre principal, soit accessoirement. La diversification des activités des ERM de ces dernières années, la possibilité de transformer des licences de location successives en autorisations de transport, conduit à un phénomène de déconcentration de l'activité location au sein des entreprises. Ainsi en 5 ans, la proportion des entreprises faisant plus de 50% de chiffre d'affaires en location diminue de 12 points au profit d'entreprises pour qui cette activité est secondaire (tableau 3).

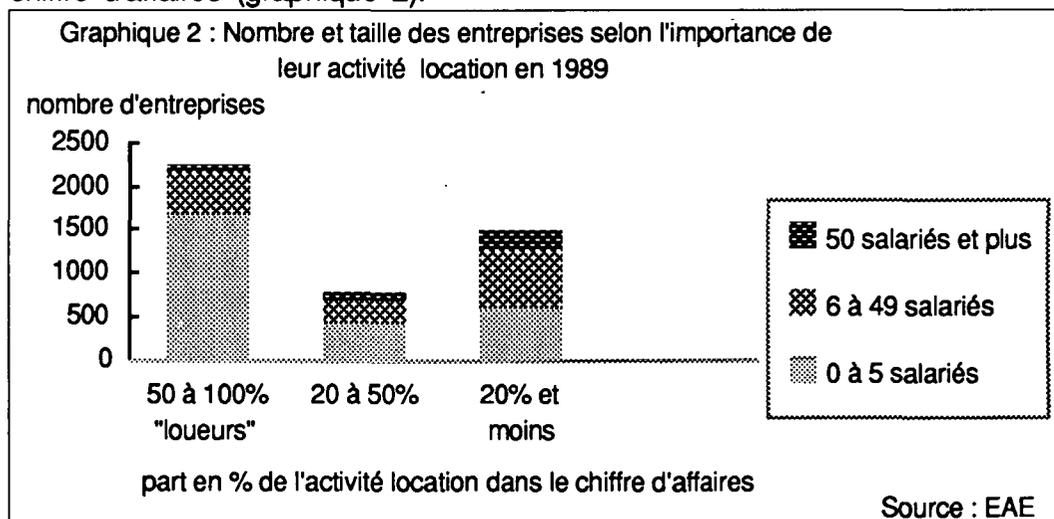
Tableau 3 : Répartition des entreprises (en %) selon l'importance de leur activité location

part du caht en location	1985	1989
plus de 50%	62	50
20 à 50%	11	17
moins de 20%	27	33
ensemble	100%	100%

Source : EAE

En 1989, la part relativement faible (31%) de la location dans le chiffre d'affaires hors sous-traitance des entreprises faisant de la location (tableau 1), s'explique ainsi par la présence d'entreprises faisant peu de location (entreprises de transport ou auxiliaires du transport spécialisés dans la collecte de fret) ou pour qui cette activité est transférée à une filiale.

Un tiers des entreprises font de la location comme activité très annexe (entre 0 et 20% de leur chiffre d'affaires, soit en moyenne 4,3%). Parmi elles, on retrouve des firmes telles Mory TNT, Calberson, Grimaud, Graveleau ou Drouin. Ensuite, on a un groupe peu nombreux (17% des entreprises) mais pour qui la location est une activité non négligeable puisqu'elle représente en moyenne 1/3 du chiffre d'affaires (graphique 2).



1/4 des "loueurs" ont plus de 5 salariés mais réalisent 89% de la location

Enfin, une moitié des entreprises, les "loueurs"**, font plus de 50% de leur chiffre d'affaires en location, (87% en moyenne) et presque les 3/4 de l'ensemble de la location. Elles emploient 19000 salariés. Si parmi elles, les 3/4 ont moins de 5 salariés, elles ne représentent que 11% du chiffre d'affaires de ces professionnels de la location. A côté, on retrouve les grands "loueurs" tels GT location, Fraikin, Locamion, France location, LTS Love France qui structurent le marché de la location de véhicules industriels.

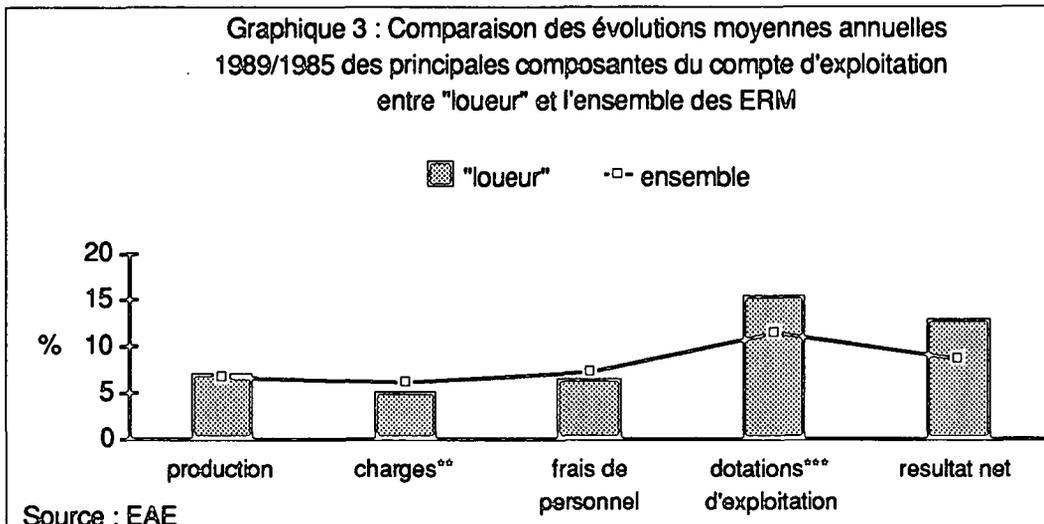
Aussi, les résultats financiers issus de l'activité location, peuvent-ils être appréhendés à travers un échantillon constant de "loueurs" de 6 salariés et plus sur la période 1985-1989.

*Leur clientèle n'est évidemment pas seulement composée des ERM, présentée précédemment, mais aussi d'industriels, de distributeurs ou autres.

**La catégorie des entreprises "loueurs" est donc définie à partir de la valeur du ratio : $\frac{\text{chiffre d'affaires en location}}{\text{chiffre d'affaires}} > 0,5$.

Evolution 85-89
une période
favorable aux
"loueurs"*

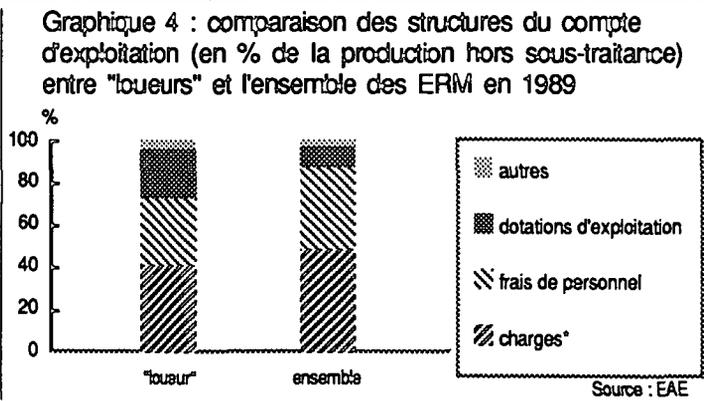
Le résultat net* des "loueurs" de plus de 5 salariés progresse de 13% en moyenne annuelle 1985-1989 pour 9% pour l'ensemble des ERM (graphique 3). Conséquence de la demande dynamique (progression des trafics routiers, formule location attractive), le chiffre d'affaires des "loueurs" progresse de 7% par an, soit 0,5 points de plus en moyenne annuelle que pour l'ensemble des ERM. Charges** et frais de personnel progressant plus lentement, les "loueurs" sont à même de faire les gros investissements nécessaires sans que le résultat en pâtisse, d'autant plus que d'importantes cessions et les produits exceptionnels qui en découlent diminuent le poids des charges financières. L'évolution très forte (15%) des dotations*** d'exploitation qui représentent 1/4 de la production hors sous-traitance (graphique 4) est bien supportée.



Des investissements massifs et coûteux qui font baisser le taux d'autofinancement

L'investissement a fortement progressé sur la période 1985-1989 pour l'ensemble des ERM (13%) et plus encore pour les "loueurs": 18% en moyenne annuelle. Sur cette période, les "loueurs" qui avaient déjà une forte intensité capitalistique (rapport des immobilisations corporelles en fin d'exercice aux effectifs salariés) creusent l'écart avec les autres entreprises du transport routier ("loueur" : 46 à 68% , ERM : 18 à 24%). La capacité d'autofinancement a fortement augmenté (15%), bien qu'insuffisamment pour suivre la hausse (il en est de même pour l'ensemble des ERM). Le taux d'autofinancement (rapport de la capacité d'autofinancement aux investissements) baisse de -3%, en partie du fait de la hausse des prix des véhicules.

Louer des véhicules industriels génère une structure particulière de compte d'exploitation d'ERM. Charges et frais de personnel sont plus réduits : respectivement, 41 et 32% pour les "loueurs" et 49 et 39% pour l'ensemble. Par contre, les dotations d'exploitation font presque 1/4 de la production pour les premiers.



*L'étude de cette dernière page est effectuée à partir d'un échantillon constant d'entreprises de plus de 6 salariés, où les "loueurs" sont les entreprises ayant en 1989 plus de 50% de leur activité en location. On remarque que les évolutions calculées sur échantillon constant sont en général amorties par rapport à celles effectuées sur champ complet, ce qui explique une partie des différences avec les résultats affichés à la page 1.

**Charges : elles comprennent essentiellement les achats de carburant, les autres charges externes, les impôts, taxes et versements assimilés.

***Les dotations comprennent les provisions et les amortissements sur immobilisations.