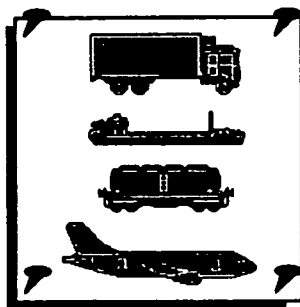


LES ENTREPRISES DE TRANSPORT EN 1991 : un certain rétablissement des résultats

Elisabeth LE GOFF



Dans un contexte de croissance très ralentie, les entreprises de transport ont pu limiter la dégradation de leurs résultats grâce à la baisse des prix du carburant ainsi que, pour les transports aériens, par des hausses tarifaires. L'évolution de l'emploi demeure positive dans la plupart des secteurs, mais, sauf dans l'aérien, les investissements diminuent.

C'est ce que l'on observe sur un champ constant d'entreprises interrogées dans l'enquête annuelle d'entreprises (EAE). Ces résultats qui portent sur celles ayant répondu aux enquêtes de 1990 et 1991 ne couvrent qu'une partie du champ. En particulier, sont exclus les transporteurs routiers de moins de cinq salariés, les créations, les cessations, les restructurations et les réponses à l'EAE 1991 non parvenues en octobre 1992. Cependant le champ couvert est suffisamment important pour permettre de mesurer des évolutions significatives.

Transports routiers de marchandises

Les évolutions des différents postes des comptes des entreprises de transport routier de marchandises en 1991 paraissent assez équilibrées : la croissance du trafic de marchandises a permis une progression de 8% du chiffre d'affaires (tableau 1). La sous-traitance s'est accrue un peu plus rapidement (+10%). La déductibilité totale de la TVA sur les carburants à partir de juillet 1991 a limité à 6% la progression de ce poste. Cependant la valeur ajoutée n'a augmenté que de 5%. L'augmentation un peu plus vive des rémunérations (7%), liée à la croissance de 4% des effectifs, a limité à 4% celle de l'excédent brut d'exploitation (EBE). Le profit brut courant avant impôt (PBCAI) connaît une évolution analogue grâce à la modération de celle des frais financiers. On enregistre là les effets de la baisse des investissements de 1990, baisse qui se poursuit en 1991.

Tableau 1 : transports routiers de marchandises (zone longue et zone courte)

Taille	Eff.	CA	Sous-Trait.	CA hors ss-tr.	Achat carb.	VABCF	REM	EBE	FF	PBCAI	Total INVT	INVT Transp.
5 - 9 salariés	4	5	14	4	4	4	3	7	1	10	-14	-11
10 - 49 sal.	3	8	9	8	7	6	7	6	3	7	-11	-6
50 - 199 sal.	4	8	7	8	5	4	7	-3	6	-5	-11	-12
> 200 salariés	6	8	13	7	4	7	7	7	10	7	15	4
Ensemble	4	8	10	7	6	5	7	4	5	4	-7	-7

Les meilleures performances des plus petites entreprises en matière de résultats (EBE : +7%, PBCAI : +10%), doivent être relativisées par la référence à 1990 où leur situation s'était vivement dégradée. Elles enregistrent d'ailleurs les plus fortes baisses d'investissements tant en 1991 qu'en 1990. Les entreprises de 50 à 199 salariés présentent des résultats négatifs. Seules les entreprises de 200 salariés ou plus accroissent leurs investissements (+15%), grâce à la progression de leurs résultats en 1990 - 1991.

ENTREPRISES

Auxiliaires des transports terrestres et fluviaux

L'activité des auxiliaires n'a pas suivi celles des transporteurs. La progression de seulement 2% de leur chiffre d'affaires est due à la baisse de 5% de la sous-traitance qui représente près de 60% du chiffre d'affaires des entreprises de ce secteur. Leur valeur ajoutée augmente cependant de 4% (tableau 2). Grâce à la stabilisation des effectifs et la modération des frais de personnel l'EBE s'accroît de 6%. Frais et produits financiers diminuent simultanément, permettant de dégager un PBCAI en progression de 7%. Les investissements diminuent

Tableau 2 : auxiliaires des transports terrestres et fluviaux

Taille	Eff.	CA	Sous-Trait.	CA hors ss-tr.	VABCF	REM	EBE	FF	PF	PBCAI	Total INVT	INVT Transp.
0 - 9 salariés	11	7	8	5	8	12	-2	7	-21	-7	-36	-31
10 - 49 sal.	7	4	2	6	9	9	9	1	0	10	-9	5
50 - 199 sal.	-1	4	6	2	0	4	-11	-11	-8	-10	-22	-24
> 200 salariés	-2	0	-12	14	3	0	14	-24	-13	18	-52	-67
Ensemble	0	2	-5	10	4	3	6	-16	-10	7	-39	-47

fortement.

La situation est assez contrastée selon la taille des entreprises : la réduction des effectifs dans les plus grandes permet d'y enregistrer les meilleurs résultats malgré une stagnation du chiffre d'affaires. Mais elles réduisent de moitié leurs investissements après, il est vrai, une forte hausse en 1990. A l'opposé, les plus petites entreprises connaissent la plus forte croissance du chiffre d'affaires (+7%), mais voient leurs résultats régresser du fait de la forte progression de leurs effectifs salariés. Entre les deux, les entreprises de 10 à 49 salariés, bien qu'ayant augmenté leurs effectifs, enregistrent des résultats en hausse grâce à une forte progression de leur valeur ajoutée, et les entreprises de 50 à 199 salariés, bien qu'ayant réduit leurs effectifs, voient leurs résultats se dégrader du fait de la stagnation de leur valeur ajoutée.

Transports urbains et routiers de voyageurs

Avec une croissance des effectifs et des frais de personnel plus forte que celle de leur valeur ajoutée, les entreprises de transport urbain de voyageurs (hors RATP) enregistrent une dégradation de leur EBE en 1991 (tableau 3). L'alourdissement des frais financiers entraîné par le mouvement d'investissement de 1990 aggrave le résultat en terme de PBCAI. Ces entreprises opèrent

Tableau 3 : Transports urbains et routiers de voyageurs

	Eff	CA	CARB	VABCF	REM	EBE	FF	PBCAI	INVT	INVT
urbains	2	6	0	4	6	*	11	*	-8	46
routiers	2	6	6	6	6	4	15	4	-7	-4

* EBE et PBCAI négatifs en 90 et 91.

un retournement en matière d'investissements qui diminuent en 1991. Les entreprises de transport interurbain enregistrent une progression de leur chiffre d'affaires analogue à celle de leur valeur ajoutée (+6%). Du fait de l'augmentation des effectifs et des frais de personnel, leurs résultats (EBE et PBCAI) n'augmentent que de 4%. L'investissement se réduit en 1991 après sa

ENTREPRISES

Transports maritimes

croissance de 1990.

Les transporteurs pétroliers ont à nouveau réduit leurs effectifs en 1991, ce qui leur permet de retrouver une croissance de leurs résultats qui avaient fortement diminué en 1990 (tableau 4). Cependant leurs investissements se réduisent à

Tableau 4 : transports maritimes

	Eff	CA	ST	CAHST	VABCF	REM	EBE	FF	PF	PBCAI	INVT	INVTT
pétroliers	3	12	15	17	13	0	29	0	0	29	-40	-40
non pétroliers	-9	10	3	11	-1	-2	-21	2	10	-16	55	23
Auxiliaires	-2	6	8	5	5	2	30	5	20	34	-21	-5

nouveau de façon importante principalement dans les grandes entreprises. Malgré la progression de leur chiffre d'affaires, les entreprises de transport maritime de produits non pétroliers enregistrent une diminution de 1% de leur valeur ajoutée. Bien qu'elles aient réduit fortement leurs effectifs, leurs résultats sont en baisse. Malgré cela, leurs investissements progressent vivement. Mais ce mouvement d'investissement n'est le fait que de quelques unes des plus grandes et correspond à un rattrapage du faible niveau de l'année précédente. Avec une valeur ajoutée en hausse de 5% et une diminution des effectifs de 2% qui limite à 2% la croissance des frais de personnel, les auxiliaires améliorent sensiblement leurs résultats (EBE : +30%, PBCAI : +34%) après leur détérioration de 1990. Les investissements qui avaient progressé en 1990 diminuent en 1991.

Transports aériens

Bien que le trafic ait été affecté par la guerre du Golfe début 1991, les hausses de tarif ont permis une croissance de 11% de la valeur ajoutée des compagnies aériennes alors que leur chiffre d'affaires ne progressait que de 4% (tableau 5). Les effectifs étant restés stables, les mauvais résultats de 1990 ont pu être partiellement redressés : l'augmentation de 122% de l'EBE en 1991 fait suite à sa diminution des 3/4 en 1990, le PBCAI négatif en 1990 redevient positif en 1991. Les investissements globaux se sont accrus de 6%, les investissements

Tableau 5 : transports aériens

	Eff	CA	ST	CAHST	CARB	VABCF	REM	EBE	FF	PF	PBCAI	INVT	INVTT
Transporteurs	0	4	-2	4	-10	11	3	122	1	7	*	6	25
Auxiliaires	4	17	22	11	ns	13	10	33	42	-8	15	-10	-45

* PBCAI négatif en 90 et positif en 91.

en matériel de transport de 25%.

Les auxiliaires enregistrent aussi une amélioration de leurs résultats. Celle-ci compense les baisses de l'année précédente. Leur activité de sous-traitance qui représente 60% de leur chiffre d'affaires a vivement repris (+22%) après sa diminution de 1990. L'augmentation de 13% de leur valeur ajoutée a permis simultanément une progression des effectifs et des résultats. Leurs investissements sont en baisse mais ils sont de faible volume.

Signes et abréviations employés dans les tableaux :

Eff :	Effectifs salariés au 31 décembre
CA :	Chiffre d'affaires
ST :	Sous-traitance
CAHST :	Chiffre d'affaires hors sous-traitance
CARB :	Achats de carburants
VABCF :	Valeur ajoutée brute au coût des facteurs
REM :	Frais de personnel (y compris les charges sociales)
EBE :	Excédent brut d'exploitation
FF :	Frais financiers
PF :	Produits financiers
PBCAI :	Produit brut courant avant impôt
INVT :	Investissements
INVTT :	Investissements en matériel de transport

Méthodes et définitions de l'EAE

Le champ étudié exclut les transporteurs routiers de moins de cinq salariés qui ne reçoivent qu'un questionnaire simplifié.

Sur le reste du champ, les calculs ne sont effectués que pour les entreprises qui ont répondu chacune des deux années et qui n'ont pas enregistré de modification de structure importante. Les résultats ne prennent donc en compte ni les défaillances, ni les créations, ni les restructurations. Outre ces cas, ils demeurent provisoires du fait du retard de certaines réponses non encore parvenues pour 1991.

Il est utile pour en apprécier la représentativité de mesurer la part que représentaient ces entreprises dans le chiffre d'affaires global du secteur en 1990 :

Transport routier de marchandises : 54%

(zone longue et zone courte)

Auxiliaires des transports routiers : 49%

Location : 60%

Transport urbain de voyageurs : 56%

Transport routier de voyageurs : 52%

Transport maritime de produits non pétroliers : 51%

Transport maritime de produits pétroliers : 31%

Auxiliaires des transports maritimes : 52%

Transport aérien : 91%

Auxiliaires des transports aériens : 49%

La valeur ajoutée évoquée dans cette note est la valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF). Elle est égale à :

Chiffre d'affaires + variation de stocks + subventions d'exploitation

- achats de marchandises, matières et autres charges externes

- impôts et taxes d'exploitation.

L'excédent brut d'exploitation (EBE) est égal à :

VABCF - frais de personnel (salaires et charges sociales).

Il mesure la marge d'exploitation disponible pour financer les investissements passés (intérêts et amortissements) ou à venir (autofinancement).

Le profit brut courant avant impôt (PBCAI) est égal à :

EBE + produits financiers - charges financières.

Par rapport à l'EBE, il prend en compte le coût de l'endettement, c'est un indicateur de rentabilité financière et de capacité d'autofinancement.