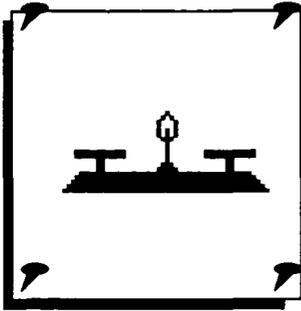


ENTREPRISES DE TRANSPORT : les logiques de diversification

Florent FAVRE - Karim MOUSSALAM



La relative spécialisation du transport maritime contraste avec la diversification des transporteurs routiers et des auxiliaires de transport. La taille des entreprises de transport influe sensiblement sur leur diversification.

La complémentarité ou non des activités au sein des entreprises fait apparaître cinq groupes d'activités. Les quatre premiers regroupent les transports aériens, maritimes, routiers de marchandises, terrestres de voyageurs avec les services connexes (annexes et auxiliaires). Le dernier groupe réunit les collectes de fret maritime, terrestre et aérien à l'entreposage.

Les transporteurs routiers de marchandises sont particulièrement diversifiés, essentiellement dans la collecte de fret. Par contre, les transporteurs aériens s'étendent essentiellement hors du domaine des transports.

Si les clients demandent un produit de plus en plus complet, c'est-à-dire intégrant plus de services annexes, la recherche d'économies d'échelles incite au recentrage sur le métier d'origine, et l'existence de barrières à l'entrée limite les opportunités de diversification. Le but de cet article est de mesurer la spécialisation des entreprises de transport, et d'analyser les activités vers lesquelles la diversification s'opère le cas échéant.

L'analyse économique de la diversification devrait être réalisée dans le cadre des groupes plutôt que des entreprises. Cette dernière notion est en effet plus juridique qu'économique. Ainsi la compagnie Air France possède des participations dans des entreprises du domaine touristique (hôtels Méridien), du transit de fret, de la maintenance aéronautique (à travers UTA) et de l'informatique (Amadeus). La Compagnie Générale Maritime (CGM) était, en 1991, la tête d'un groupe comportant des entreprises d'entreposage, de manutention portuaire, de transport frigorifique, d'activités immobilières et financières.

Spécialisations très différentes suivant les secteurs

Les entreprises des secteurs maritime et fluvial sont fortement spécialisées (tableau 1), contrairement aux entreprises de transport routier de marchandise et aux auxiliaires.

TABLEAU 1 Spécialisation des entreprises par secteur d'activité

en %

		toutes tailles
S691	transport routier de marchandises	73,8
S692	autres transports terrestres	82,0
S70	transports fluviaux	92,5
S71	transports maritimes	93,4
S72	transports aériens	85,1
S74	auxiliaires de transport	76,7
toutes APE		79,4

Mesure de la spécialisation

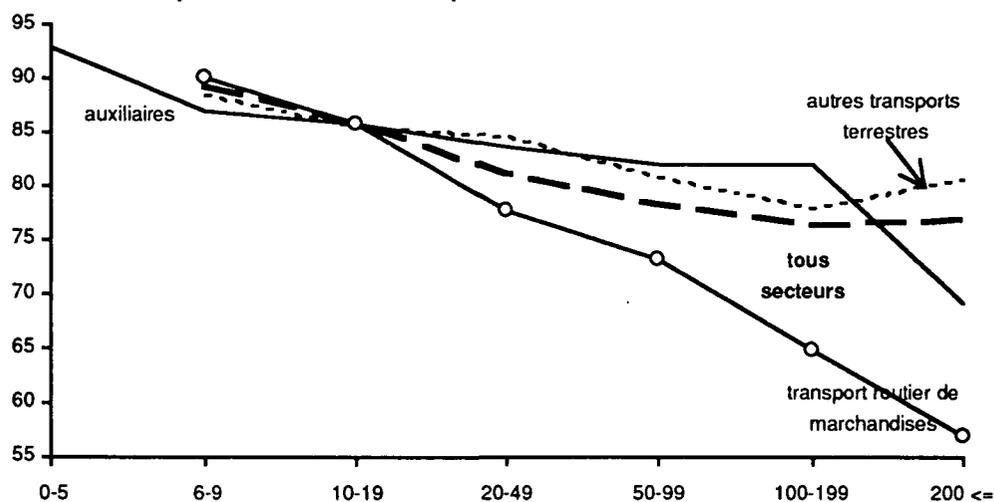
Dans cet article, la spécialisation d'un ensemble d'entreprises d'activités principales exercées (APE) d'un regroupement (g) donné est le rapport du chiffre d'affaires réalisé par ces entreprises dans la branche de même code d'activité que leur APE (au niveau 600), sur le chiffre d'affaires total de ce groupe d'entreprises :

$$S(g) = \frac{\sum_{e \in (g)} CA(e, APE(e))}{\sum_{e \in (g)} CA(e)} \quad (\text{en } \%)$$

où CA(e, APE(e)) désigne le chiffre d'affaires réalisé par l'entreprise (e) dans son activité principale (APE(e)). CA(e) est donc le chiffre d'affaires total de (e). La diversification est le symétrique de la spécialisation (1-S).

La spécialisation des entreprises décroît sensiblement lorsque leur taille augmente (graphique 1). La décroissance de la spécialisation avec la taille est particulièrement prononcée pour les auxiliaires de transport et encore plus pour les transporteurs routiers de marchandises. Les entreprises de plus de 200 salariés de ce dernier secteur réalisent plus de 43% de leurs ventes hors de leur branche. Par contre, la spécialisation est peu sensible à la taille de l'entreprise dans les transports maritimes, fluviaux et aériens. Pour presque toutes les tranches de taille d'entreprise, la spécialisation du secteur maritime est supérieure à celle des autres secteurs.

GRAPHIQUE 1 Spécialisation des entreprises en fonction de leur effectif



La technique de classification automatique permet de construire des regroupements d'activités, moyennant la définition d'une affinité entre activités et le choix d'une stratégie d'agrégation.

Technique de classification des activités

La distance (ou affinité) entre deux activités est mesurée dans cet article par le complément à 1 du ratio du chiffre d'affaires réalisé dans ces deux branches par les entreprises dans lesquelles elles coexistent sur le chiffre d'affaires total réalisé dans ces deux branches. A la limite, lorsque la présence d'une activité (a) implique toujours celle d'une activité (b) et réciproquement, la distance est nulle. A l'autre extrême, si les deux branches sont mutuellement exclusives, la distance vaut 100%.

La classification automatique (CAH) réalisée sur la matrice 27 X 27 de ces distances entre branches utilise la stratégie d'agrégation de la moyenne. A chaque étape, on agrège le couple de groupes de branches dont la distance moyenne de branche à branche est la plus petite.

COMPTES

Source et nomenclature

Cette article utilise les résultats de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) portant sur les résultats 1990 des entreprises de transports (hors RATP et SNCF et hors annexes). Le champ exclut de plus les entreprises de moins de six salariés du transport routier de marchandises, déménagement, location de véhicules, transports urbains et routiers de voyageurs, qui remplissent un questionnaire simplifié. Les taxis ont été éliminés de l'exploitation. Les répondants au questionnaire général (QG) ventilent leur chiffre d'affaires par activité (produit ou service), selon une centaine de postes. Pour cette étude, un regroupement en 27 postes a été retenu :

6801 transports ferroviaires	7201 transports aériens
6911 transports routiers de marchandises en zone longue	7307 entrepôts
6912 transports routiers de marchandises en zone courte	(7310 autres activités d'auxiliaires des transports)
6921 transports urbains de voyageurs	7401 collecte de fret maritime
6922 transports routiers de voyageurs	7402 collecte de fret aérien
6923 services des taxis	7403 collecte de fret terrestre et fluvial
6924 déménagement	7404 manutention portuaire
6925 location de véhicules industriels	7405 manutention terrestre et fluviale
(6910 autre activité de transport)	7406 auxiliaires de transport maritime
7001 transports fluviaux de passagers	7407 auxiliaires de transport aérien
7002 transports fluviaux de marchandises	7408 autres auxiliaires des transports
7101 transports maritimes autres que de produits pétroliers	(gestion de parc de conteneurs)
7102 transports maritimes de produits pétroliers	7409 agences de voyage
7103 navigation côtière et d'estuaire	(0000 autres activités (hors transport))

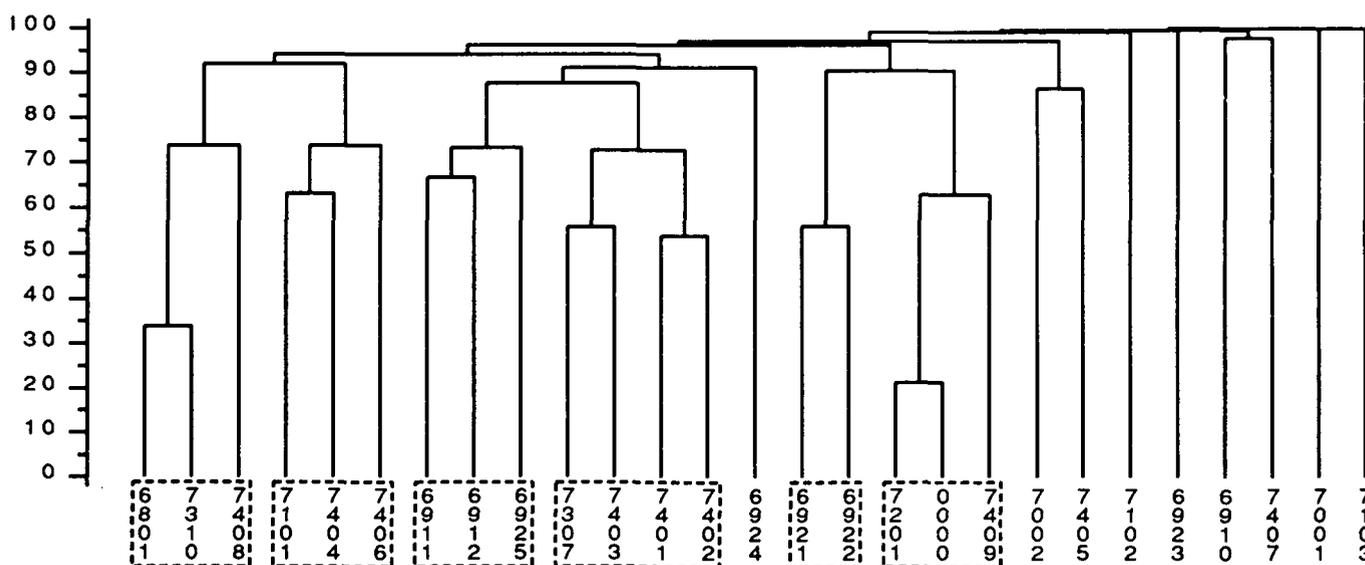
Note : Ces postes figurent dans la nomenclature d'activités et de produits (NAP 73, "niveau 600"), à l'exception de ceux entre parenthèses.

Cinq groupes principaux d'activités

Sil'on coupe l'arbre d'agrégation au niveau 75%, qui assure une certaine autonomie aux classes produites ⁽¹⁾, six groupes de branches d'activités se distinguent de neuf activités élémentaires quasiment sans lien avec les autres. Ces activités isolées comportent notamment les transports fluviaux, le transport maritime de produit pétrolier, ainsi que le déménagement et l'activité de taxi.

Le premier regroupement (à gauche sur le graphique ci-dessous) réunit des activités marginales. Rappelons que la SNCF ne fait pas partie des entreprises retenues dans cette étude. La quasi-totalité de l'activité de transport ferroviaire dans le champ de cette étude est exercée par les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial.

GRAPHIQUE 2 Classification automatique des branches d'activité en fonction de leur probabilité de coexistence au sein des entreprises



Note : La définition des codes d'activité figurant en bas du graphique est fournie dans l'encadré ci-dessus. L'ordonnée représente la distance entre les branches ou groupes de branches, en %. Ainsi, 44% (=100-56%) du chiffre d'affaires des activités de transport routier (6922) et urbain (6921) de voyageurs est réalisé dans des entreprises où les deux activités coexistent.

⁽¹⁾ Le degré d'autonomie d'une classe donnée est visualisable par la hauteur du niveau d'agrégation de cette classe à la classe la plus proche.

COMPTES

L'absence de diversification vers les activités de transport maritime et aérien (*tableau 2*) s'explique par l'importance des investissements initiaux tant matériels (avions, bateaux) qu'immatériels (droits de trafics, escales,...). Ces éléments constituent des barrières à l'entrée qui limitent la concurrence. Ces conditions d'accès sont durcies par la libéralisation et la mondialisation des marchés, qui poussent au regroupement des entreprises (fusion Air France-UTA).

TABLEAU 2 Répartition des activités des entreprises de transport en %

secteur	branche								ensemble
	autre	S68	S691	S692	S70	S71	S72	S73-4	
S691	6		81	3				10	100
S692	7	0	5	86				2	100
S70	5				93			3	100
S71	3					95		2	100
S72	14						85	1	100
S74	5	3	5	1		0		87	100
ensemble	7	1	28	11	0	7	17	29	100

Note : S691 : transport routier de marchandises S692 : autres transports terrestres
 S70 : transports fluviaux S71 : transports maritimes
 S72 : transports aériens S73 : annexes de transport
 S74 : auxiliaires de transport

Le "transport aérien" lié aux activités hors transport

Le lien le plus intense rapproche le transport aérien des activités hors transport. En effet, la diversification des entreprises de transport aérien se fait surtout hors du secteur des transports. D'autre part, l'activité de transport aérien, de même que celles des transports fluviaux et maritimes, est quasiment réservée aux entreprises spécialisées. Le transport aérien produit 41% du chiffre d'affaires des entreprises de transport réalisé hors du secteur des transports. En fait, ces activités lui sont souvent très liées : entretien d'avions d'autres compagnies, location d'avions... Il peut également s'agir d'activités touristiques (hôtellerie). Le regroupement autour du transport aérien de l'activité "agences de voyages" s'explique aisément vu la part des entreprises de transport aérien dans cette activité (84% ⁽²⁾). Le lien entre l'activité d'auxiliaire de transport aérien et celle du transport aérien est remarquablement faible. Ces auxiliaires ont plutôt tendance à se diversifier dans la manutention terrestre et fluvial (21% du CA de ces entreprises).

Le transport maritime hors pétroliers très autonome

Le regroupement autour du transport maritime de produits non pétroliers des activités de manutention portuaire et des auxiliaires des transports maritimes (courtiers, agents et consignataires) est également naturel. Le transport maritime de produits pétroliers et la navigation côtière se distinguent de ce groupe. Moins de 5% du chiffre d'affaires réalisé dans le transport maritime provient d'entreprises transportant par mer à la fois produits pétroliers et non pétroliers. Les entreprises de transport de produits pétroliers réalisent 96% de leur production dans leur secteur. Ce regroupement "maritime" exclut également la collecte de fret maritime.

⁽²⁾ Il s'agit, au dénominateur, du chiffre d'affaires réalisé dans la branche par les entreprises de transport retenues dans cette étude.

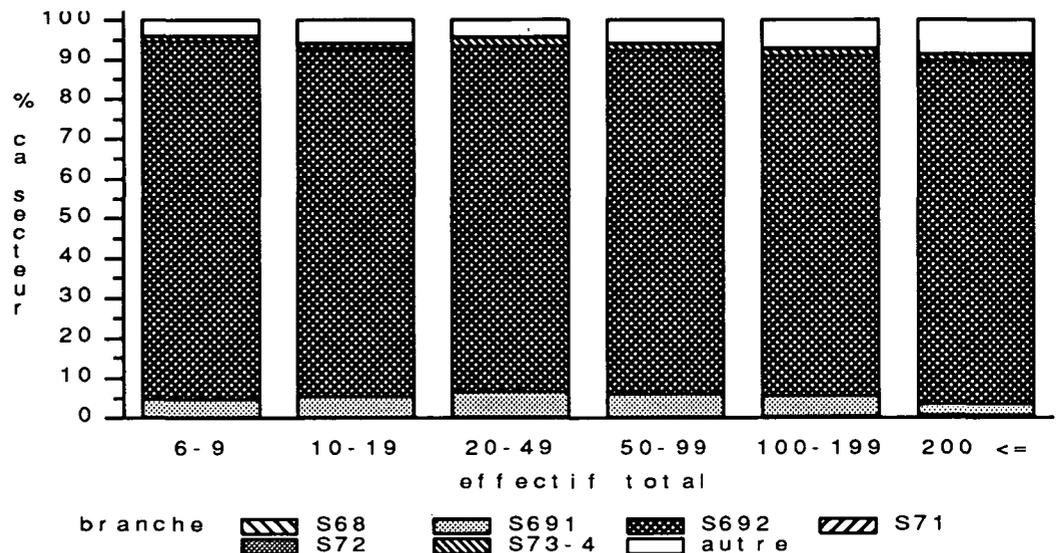
COMPTES

Le transport terrestre de voyageurs : plus proche de l'aérien que du transport routier de marchandises

Le transport terrestre de voyageurs (6921+6922) est assez autonome, puisqu'il ne s'agrège qu'à un niveau élevé au groupe "aérien". Cette dernière liaison s'explique en partie par l'importance de l'activité d'agences de voyages des entreprises de transport routier de voyageurs. Ces entreprises représentent près de 15% du chiffre d'affaires généré dans cette branche par les entreprises de transport. Mais une partie notable de la liaison entre ces deux groupes tient à l'importance des activités hors transport au sein de chaque groupe. Cela indique une plus grande propension de ces groupes à sortir du secteur des transports au sens strict. Mais à un niveau d'analyse plus fin de ces autres activités, les deux groupes se distinguent. La diversification des transporteurs terrestres de voyageurs porte sur le commerce et la réparation de véhicules, la publicité et le transport d'ordures (en particulier pour la CGEA).

Les plus grosses entreprises de ce secteur effectuent relativement peu de transport routier de marchandises (*graphique 3*). Par contre, elles se diversifient beaucoup plus en dehors du secteur des transports. La part des activités d'auxiliaire est faible et indépendante de la taille des entreprises.

GRAPHIQUE 3 Répartition des activités des entreprises de transport terrestre de voyageurs



Collecte de fret et entreposage

Les entreprises de collecte de fret maritime se diversifient plus dans la collecte de fret aérien (7% du CA du secteur) que dans le transport maritime (0.2%). La collecte de fret aérien présente un cas semblable. Ce phénomène, dû aux barrières à l'entrée de ces deux secteurs, explique l'apparition du pôle "collecte de fret et entreposage". Mais la liaison de ces deux premières activités avec la collecte de fret terrestre est indirecte. Elle passe par le lien de celle-ci avec l'entreposage. Les entreprises de collecte de fret terrestre ou fluvial produisent 40% du chiffre d'affaires de la branche entreposage ⁽²⁾.

Transport routier de marchandises et location de véhicules industriels

Suivant le niveau de synthèse choisi, on peut distinguer un regroupement "transport routier de marchandises" allant d'un noyau dur comprenant l'activité de location de véhicules industriels réunie au transport routier proprement dit (6911+6912) à un ensemble plus complet mais plus hétéroclite regroupant l'entreposage, la collecte de fret et le déménagement. La part de l'activité de transport routier de marchandises pour les entreprises de location de véhicules industriels dépasse 11% de leur chiffre d'affaires. Lorsqu'ils sortent du domaine des transports, les transporteurs routiers de marchandises se tournent vers des activités de commerce (2% de leur chiffre d'affaires).

⁽²⁾ Il s'agit, au dénominateur, du chiffre d'affaires réalisé dans la branche par les entreprises de transport retenues dans cette étude.

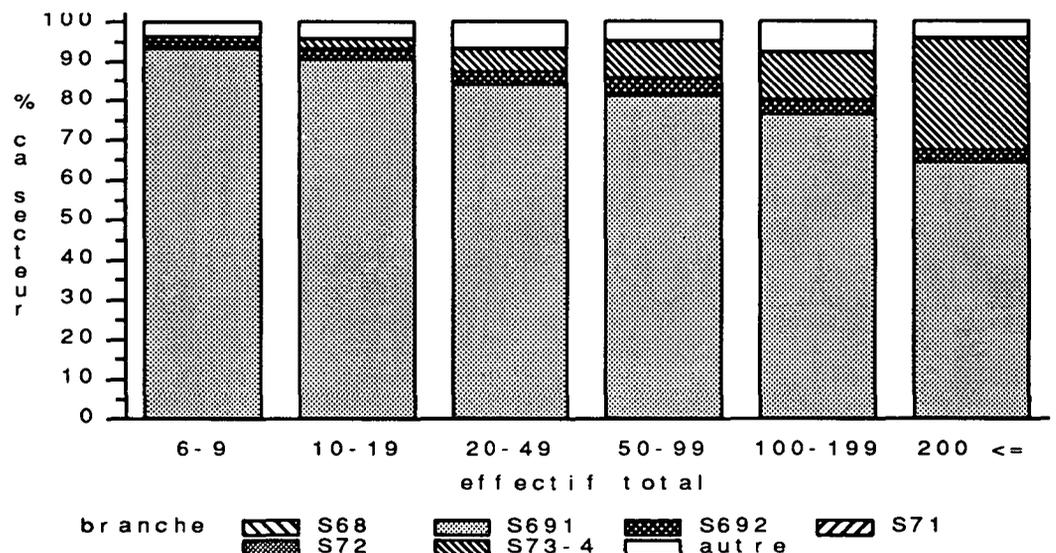
COMPTES

Forte attraction des groupes "transport routier de marchandises" et "collecte de fret et entreposage"

Mais la diversification des transporteurs routiers de marchandises vers la location de véhicules industriels (moins de 3% du CA) est négligeable par rapport à la part de l'activité de collecte de fret terrestre (9%). Cette dernière liaison est symétrique : les entreprises de collecte de fret terrestre produisent près de 10% du chiffre d'affaires de la branche "transport routier de marchandises" ⁽²⁾. L'objectif d'obtenir des classes d'activités très autonomes, au sens où les entreprises d'une classe donnée se diversifient surtout au sein de celle-ci, n'est donc que partiellement atteint. L'activité de transport routier de marchandises est également proche de l'entreposage. Les transporteurs routiers de marchandises représentent en effet plus de 43% du chiffre d'affaires de cette dernière branche ⁽²⁾. Ces deux liens entraînent l'agrégation des deux regroupements au niveau supérieur de la classification.

La part des activités d'auxiliaires des transports des entreprises de transport routier de marchandises augmentent fortement avec leur taille, alors que celle des autres activités est à peu près constante (*graphique 4*). L'auxiliarat représente 28% du chiffre d'affaires des entreprises de plus de 200 salariés de ce secteur. ■

GRAPHIQUE 4 Répartition des activités des entreprises de transport routier de marchandises, selon leur effectif total



⁽²⁾ Il s'agit, au dénominateur, du chiffre d'affaires réalisé dans la branche par les entreprises de transport retenues dans cette étude.

Bibliographie

Enquête Annuelle d'Entreprise - les entreprises de transport - année 1990 / OEST
 SAS/STAT User's Guide Volume 1 / SAS Institute
 Cluster Analysis for Applications / Anderberg / Academic Press