



Suivre et réduire les délais de paiement dans les transports routiers

Pierre JAUFFRET

Ne pouvant répercuter sur leurs rares fournisseurs leurs difficultés de trésorerie, les transporteurs routiers marchandises sont particulièrement sensibles au problème des délais de paiement de leurs clients.

En 1991, pour faire face aux difficultés de trésorerie des PME, déjà accentuées par la crise du Golfe, le gouvernement avait décidé d'examiner ces problèmes. Un Observatoire des délais de paiement a donc été créé, auquel l'Oest a apporté sa contribution.

Cet article fait le point sur les problèmes posés par les délais de paiement dans le secteur transports routiers de marchandises (TRM). Au-delà du besoin de mise en place d'un code de bonne conduite entre les chargeurs et transporteurs, on notera la difficulté des approches statistiques du problème.

Les indicateurs conjoncturels soulignent, après une légère amélioration des délais au moment de la signature des accords, une nette dégradation depuis 9 mois due à l'aggravation récente de la crise conjoncturelle.

La mise en place d'un code de bonne conduite entre transporteurs et chargeurs

Dans les transports, les délais de paiement constituent un élément déterminant, à la fois commercial et financier, dans les relations entre clients et fournisseurs. L'allongement de ces délais pénalise les entreprises du secteur TRM constitué de petites et moyennes entreprises (en 1990, 77% ont moins de 5 salariés*). C'est un élément intrinsèque de la solidarité financière entre transporteurs et chargeurs. Aussi, tout allongement des délais de paiement peut avoir des conséquences néfastes sur l'acheminement de la marchandise et sur l'activité productrice du secteur.

Pendant, ce recours au paiement différé permet d'abord un financement des entreprises très peu capitalisées disposant d'un manque de fonds propres.

Par un appel à un «marché financier parallèle» plus souple que le réseau bancaire traditionnel, il contribue à une fluidité de l'activité dans les périodes de difficultés conjoncturelles. Mais les entreprises ayant pris l'habitude de bénéficier de délais de règlement compensant ainsi le manque de ressources à long terme prennent le risque d'accroître leurs besoins en fonds de roulement.

Par ailleurs, l'hypertrophie du poste «clients» des transporteurs traduit un certain laxisme dû à la faiblesse des moyens de gestion dont ils disposent pour recouvrer leurs créances, et à l'impossibilité d'assurer un contrôle de la solvabilité de leur client.

Dans ces conditions, suite à une grève des transporteurs routiers durant l'été 1991, un Observatoire des délais de paiement a été créé en octobre 1991, et un premier protocole a été signé en janvier 1992 entre les pouvoirs publics, la FNTR et l'Unostra. Ces efforts ont abouti à l'instauration d'un code de bonne conduite, grâce au **protocole interprofessionnel** signé dans le secteur routier le 23 juin 1992 et la **loi n° 92-1442 du 31 décembre 92** relative aux délais de paiement.

* Source EAE-Oest. On notera dans les comptes des entreprises de transport routier (APE 69 source SUSE), que le poste "clients" représente presque le double (31MdF) des créances des fournisseurs (17 MdF), soit 14 MdF de trésorerie assurée par les transporteurs routiers pour leur clients.

DELAIS DE PAIEMENT

Le **protocole de juin** cherche à réduire les délais à 30 jours et recommande l'usage des contrats types approuvés par décret, et applicables à défaut de convention écrite. Il prévoit notamment :

- pour le transport routier, un paiement qui doit s'effectuer à l'enlèvement ou dès réception de la facture. Le donneur d'ordre est garant de l'acquittement du prix du transport dans les délais prévus et tout retard entraîne de plein droit un versement d'indemnité au taux légal.
- pour la location avec conducteur, le paiement dès réception de la facture.

A défaut, recommandation est faite, dans les relations entre chargeurs et professionnels du transport, de se rapprocher progressivement de l'objectif à 30 jours à partir de la réception de la facture ou du relevé de facture, cet objectif devant être atteint au 31-12-1992. Pour atteindre cet objectif, les contractants sont incités à utiliser des contrats types de sous-traitance prévoyant des conditions de règlements inférieurs à 30 jours comptés à partir de la date réception de la facture du transporteur sous-traitant.

De son côté, la **loi du 31 décembre** impose, entre autres les mesures suivantes:

- la facture devra désormais indiquer la date et les conditions du règlement,
- elle limite, dans son article 5, les délais de règlement à des délais inférieurs à ceux institués par l'article 35 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, et variant selon la nature des biens transportés*, ceci avec des sanctions de 500 000F en cas de dépassement.

Un suivi statistique difficile à mettre en place

Si, réglementairement parlant, il a été possible de réduire les délais de paiement, encore fallait-il mesurer l'impact réel de ces mesures sur le terrain.

Or, le suivi statistique des délais de paiement s'avère très délicat, comme en témoigne les difficultés rencontrées par l'Observatoire des délais de paiement créé à cet effet (voir encadré en fin d'article). Ce suivi est assuré par diverses enquêtes, dont deux trimestrielles (Oest et AFT-IFTIM), une annuelle (UFB-Locabail), et par la centrale des bilans de la Banque de France. Deux types d'approche coexistent, l'une qualitative et l'autre quantitative

Une approche qualitative de la mesure des évolutions

L'approche qualitative peut être obtenue grâce aux enquêtes d'opinion indiquant l'allongement ou le raccourcissement des délais. Le solde des réponses positives (raccourcissement) et négatives (allongement) est un bon indicateur de la tendance des évolutions.

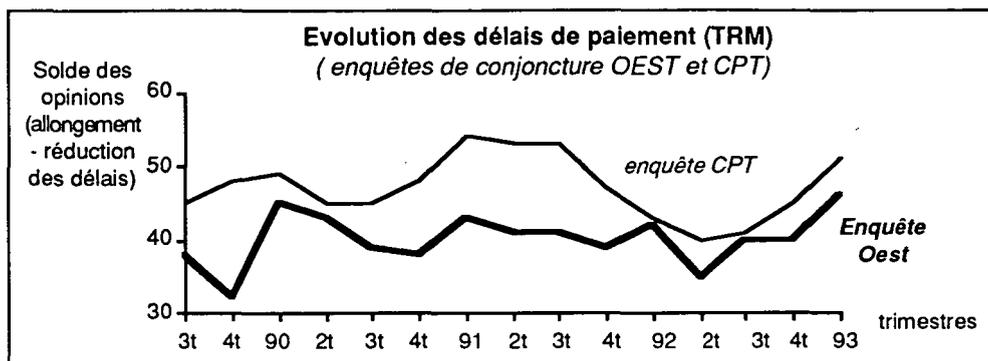
Une question spécifique sur les délais de paiement avait été posée dans l'enquête de l'Oest de mars 1992. Malgré les recommandations des organismes professionnelles et des pouvoirs publics, 86% des entreprises estimaient que plus de la moitié de leur chiffre d'affaires reposait sur des délais de paiement à plus de 30 jours. En moyenne, 78% des chiffres d'affaires auraient été recouverts à plus d'un mois.

L'enquête de conjoncture trimestrielle de l'Oest auprès des transports routiers (900 réponses) montre une stagnation des délais de paiement des fournisseurs en 1991, puis une amélioration au début de 1992, suivi d'une nette détérioration depuis un an.

DELAIS DE PAIEMENT

La réduction induite par la loi a été gommée par la dégradation de la conjoncture

L'enquête de l'AFT-IFTIM de décembre 1992 (700 réponses), malgré certaines divergences d'évolution (voir graphique ci-après), confirme bien l'allongement récent des délais de paiement.



Comme on peut le constater dans le graphique ci-dessus, les séries d'opinions ne sont pas très cohérentes dans les 2 enquêtes. Leurs champs sont différents. Mais, dans les deux enquêtes, on constate la détérioration récente des délais.

Approche quantitative : des tentatives insuffisantes

Elle a pour but de répartir les entreprises selon le nombre de jours au bout duquel les factures ont été encaissées. L'UFB-Locabail effectue une enquête annuelle à partir des 6000 premières réponses reçues, tous secteurs confondus, pour des entreprises de plus de 6 salariés. Le grand défaut de cette enquête est qu'elle est peu représentative du transport routier.

Les résultats de 1992 montrent que pour 76 % des entreprises interrogées, le délai de règlement des clients était compris entre 45 et 90 jours, pour 8% supérieur à 90 jours, et pour 16% inférieur à 45 jours.

L'Oest avait contribué à lancer une enquête quantitative pour connaître les délais de règlement clients et fournisseurs dans les transports. Malgré la pertinence du questionnaire, la médiocrité du taux de couverture et le manque de fiabilité statistique des réponses qui sont apparues lors de l'enquête test, ont amené l'ODP à abandonner ce projet.

La maîtrise d'oeuvre de la mesure des délais de règlement devrait donc être assurée par la Direction des entreprises de la Banque de France (par exploitation des bilans des entreprises existant fin mai dans le fichier "Fiben"). Cette exploitation rapide se heurte à un certain nombre de difficultés dues à l'insuffisance dans la taille des échantillons et la représentation des grandes entreprises.

Certains résultats nationaux sont particulièrement intéressants :

Ainsi, d'un secteur à l'autre, les délais de paiement des clients sont très différents, variant de plus de 90 jours dans les biens d'équipement et le Bâtiment-Génie civil, à moins de 50 jours dans les industries agroalimentaires, le commerce et les matériels de transport.

Surtout, les délais clients sont de 10 à 20 jours supérieurs pour les PME, par comparaison avec les grandes entreprises.

Il est, bien sûr, dommage que l'on ne dispose pas de données équivalentes dans les transports.

DELAIS DE PAIEMENT

Pour la construction automobile et le matériel de transport, les résultats de l'exploitation "Fiben" ont été les suivants:

Taille de l'entreprise	Nb d'entreprises	Délais de paiement 1991 (1)
0 à 19 salariés	181	64 jours
20 à 499 salariés	537	75 jours
Supérieur à 500	60	79 jours

(1) délais de paiement clients incluant les effets escomptés.

Par rapport aux autres activités, les délais de paiement ont été inférieurs en 1991 dans ce secteur, à l'exception des industries agro-alimentaires.

Ces résultats doivent être maniés avec prudence étant donné la taille de l'échantillon. Cependant, une exploitation ultérieure de la Centrale des Bilans de la Banque de France donnera des estimations plus précises, mais cette exploitation ne serait disponible qu'en novembre.

Un bilan mitigé

En conclusion, les efforts du gouvernement ont bien réussi à mettre en place les textes d'incitation à la réduction des délais de paiement.

Mais la mise en application de ces textes reste problématique, et l'atomisation du secteur rend difficile, au-delà des enquêtes de conjoncture sur l'opinion des transporteurs, par définition subjective, la connaissance exacte et précise de la situation des délais de paiement dans le transport routier. ■

L'OBSERVATOIRE DES DELAIS DE PAIEMENT

Après la publication des deux rapports Babusiaux-Lombard et Prada, l'arrêté du Ministre des Finances du 30 octobre 1991 a créé l'Observatoire des délais de paiement (ODP).

Celui-ci est chargé de suivre et de favoriser les initiatives interprofessionnelles afin de contribuer à la réduction des délais de paiement et à la diminution du crédit interentreprise.

Cet Observatoire a pour objet (article 2 du dit arrêté) de permettre aux instances professionnelles et aux pouvoirs publics de surveiller l'avancement des négociations mises en oeuvre en vue de réduire les délais de paiement ainsi que l'effet réel des accords intervenus sur la situation des entreprises.

C'est un lieu de concertation entre syndicats patronaux, administration et établissements de crédit. Son secrétariat (art.5) est assuré par le Conseil National du Crédit (CNC).

L'ODP doit remettre tous les six mois un rapport au CNC qui puisse faire le point des progrès accomplis dans les négociations interprofessionnelles en matière réduction des délais de paiement observés dans les entreprises.

Depuis sa création, il a contribué à mobiliser 38 fédérations professionnelles et à élaborer la loi du 31 décembre 1992.

Il est chargé de suivre l'évolution de la réduction des délais de paiement dans tous les secteurs économiques.