

LA SANTÉ DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1992

Michel AMAR Florent FAVRE

Malgré une croissance modeste des trafics, les entreprises de transport routier de marchandises sont parvenues à arrêter la dégradation de leur taux de marge en 1992. Cela s'est fait grâce à une croissance modérée des coûts unitaires et à une hausse de plus de 2% de la productivité. Néanmoins, les marges restent faibles et l'investissement chute.

Si la baisse du taux de marge résulte pour partie du traitement comptable des achats de véhicules en crédit-bail, la dégradation de la situation financière des entreprises de transport est réelle.

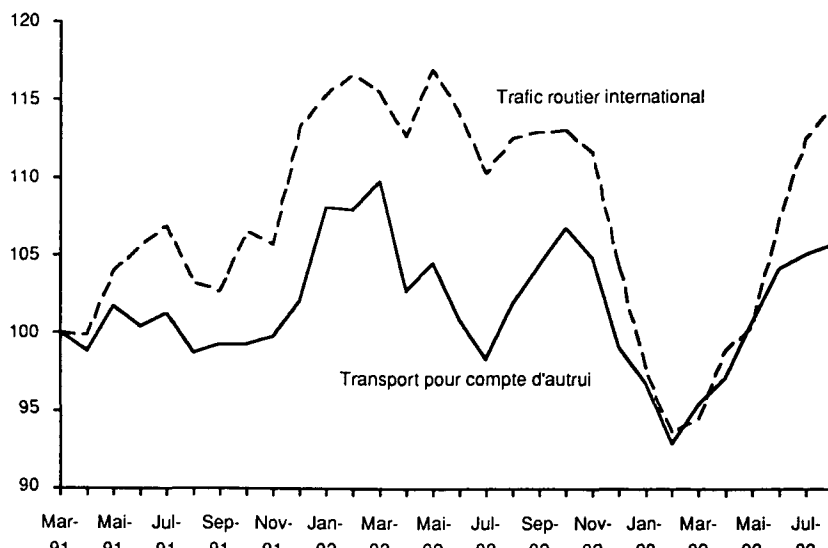
Des trafics en hausse ...

En 1992, les trafics en transport routier de marchandises ont crû de 3,4%, dont +7,4% pour le seul trafic international. Cette progression, supérieure à celle des transports ferroviaires et fluviaux, se situe dans la tendance observée depuis 1990. Les taux de croissance, proches de 3%, sont en rupture avec le rythme constaté durant la période 1986-1990 (près de 10%).

... malgré un mauvais dernier trimestre 1992

La production industrielle (1), après avoir reculé en 1991, a stagné en 1992, ce qui a amené une stagnation des trafics intérieurs (+0,2% pour les transports routiers, ferroviaires et fluviaux). La croissance de l'activité des transporteurs a été assurée par les exportations qui sont restées soutenues en 1992, surtout en début d'année. Si 1992 marque en moyenne une reprise par rapport à l'année précédente, le profil infra annuel reste très contrasté. A la reprise des trafics faisant suite à la crise du Golfe a succédé une baisse dans les derniers mois de 1992. Cette chute s'est poursuivie au cours des premiers mois de 1993 où les trafics du transport routier de marchandises reculent (-5% sur les 6 premiers mois et près de -12% pour le fer), le mois de juillet marquant une nette reprise (voir graphique).

Évolution mensuelle des trafics de marchandises base 100 en mars 1990, données cvs (Mai= mars+ avril+ mai)



(1) La relation entre l'évolution trimestrielle de la production industrielle et celle des trafics intérieurs est assez bonne. On obtient une élasticité proche de 1.

COMPTES

1992 , une stabilisation à un bas niveau

Le net ralentissement d'activité qu'a connu le secteur entre 1990-1992 porte un coup d'arrêt à l'expansion des années 1986-1990. Les créations d'entreprises ont reculé de près de 20% entre 1989 et 1992 et le nombre des défaillances augmentait de 70% sur la même période alors qu'entre 1986 et 1990, le nombre d'entreprises avait augmenté de 32% du fait de la faiblesse des barrières à l'entrée et de l'élargissement des attributions des autorisations de transport. Au total, le nombre d'entreprises de transport routier de marchandises a, d'après l'Enquête Annuelle d'Entreprise, baissé de 4% en 1991 (et cette tendance a dû s'accentuer depuis lors). De même, la croissance de l'emploi a très nettement diminué depuis 1990. La tendance s'est même sensiblement infléchie au cours de l'année 1992, la croissance du second semestre étant deux fois moins forte que celle du premier.

Le ralentissement de l'activité s'est aussi traduit par une concurrence plus vive entre les transporteurs. Le prix relatif des transports baisse de 0,4% (le niveau absolu augmente de 1,6% contre 2% à l'indice des prix du PIB marchand), baisse relativement modeste mais qui s'ajoute aux baisses antérieures de la période 1986-1990, -14%.

En 1992, le prix des consommations intermédiaires aurait faiblement progressé du fait, en particulier, d'une baisse des prix des carburants (ces derniers représentent 20 à 25% des consommations intermédiaires). Par contre, le coût moyen d'un salarié a, d'après l'Enquête Annuelle d'Entreprise (1), crû de 3,9% en 1992, soit une croissance supérieure aux prix de détail. C'est la conséquence de l'accord entre les partenaires sociaux de juillet 1992. Mais ces augmentations sont compensées pour partie par des gains de productivité. La productivité apparente du travail s'accroît d'environ 2,3% en 1992. L'enquête sur les coûts de la DTT indique elle aussi une évolution favorable des gains de productivité avec pour la première fois une hausse des coûts inférieure à celle des prix des transports (2). Ces évolutions contenues des coûts auraient permis aux entreprises de maintenir leur taux de marge en 1992 (24,7% en 1992 contre 24,5% en 1991) (3) (voir l'encadré au sujet du taux de marge et de sa construction).

Si le taux de marge se maintient, c'est à un niveau relativement faible depuis 1990. Du fait du ralentissement de l'activité, les investissements des entreprises du secteur diminuent depuis deux ans (il est vrai que le parc de véhicules des entreprises de transport routier de marchandises avait augmenté de 35% entre 1986 et 1991). Entre 1992 et 1990, les immatriculations de véhicules utilitaires neufs ont reculé au total d'un tiers. Depuis 1990 les véhicules ont vu leur kilométrage annuel moyen progresser légèrement, de moins de 4%, alors qu'il avait augmenté de plus de 16% entre 1986 et 1990.

Mais compte tenu de l'endettement et du niveau élevé des taux d'intérêt, les frais financiers augmentent encore en 1992 de 5,6% et la part du profit brut courant avant impôts, qui s'était dégradée de 5 points sur la période 1986-1991, reculerait encore d'un point cette année.

(1) Exploitation d'un échantillon de 2300 entreprises représentant 46% du chiffre d'affaires et des effectifs du secteur en 1991.

(2) L'enquête sur les coûts de la DTT porte sur des véhicules et prend en compte l'ensemble des coûts, aussi bien les achats de camions que ceux de carburants. En moyenne annuelle, les coûts n'auraient progressé que de 0,4% en 1992. Cette évolution somme toute modeste résulte pour une part de la faiblesse des achats de véhicules et semble-t-il des dépenses d'entretien du parc, marquant le souci des entreprises de comprimer au maximum tous leurs coûts, et de toute une série de mesures de défiscalisation (TVA sur les carburants, TVA sur les assurances, ...).

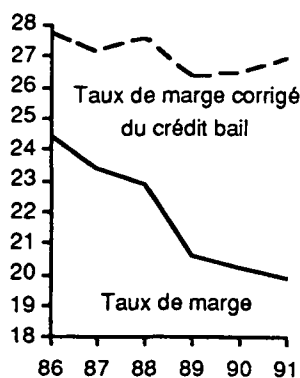
(3) Taux de marge = excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée.

Les entreprises individuelles ont structurellement des taux de marge plus élevés

Le crédit-bail : un autre moyen d'investir ...

... mais un traitement comptable différent

Taux de marge
(niveau en %)



© O E S T
Synthèse. Novembre 1993

Taux de marge : plusieurs causes de baisse

De 1986 à 1992, le taux de marge des entreprises de transport est passé de 30,1% à 24,7% (28,1% en 1987). En dehors des facteurs économiques qui peuvent expliquer ce mouvement (cf. la note de synthèse de septembre 1993), deux phénomènes comptables ont participé à cette évolution.

Réduction du poids des entreprises individuelles

Dans les entreprises individuelles (EI), nombreuses dans les transports routiers de marchandises, le patron est un artisan non salarié qui se rémunère sur les marges (l'excédent brut d'exploitation) de son entreprise alors que dans les sociétés et quasi sociétés (SQS), le patron est salarié. Ainsi le taux de marge de ces dernières est plus faible, 19,6% contre 46,1% pour le EI en 1991 (1).

Or, la part des entreprises individuelles s'est réduite depuis 1986. Ce phénomène explique entre 0,4 et 1 point dans la baisse observée du taux de marge.

Le développement du crédit-bail

La baisse du taux de marge résulte pour partie du développement du crédit-bail. En effet, dans l'analyse du compte d'exploitation d'une entreprise, l'excédent brut d'exploitation est le solde du compte, une fois payés les consommations intermédiaires et les salaires (à l'exclusion des dépenses d'investissements ou des frais financiers).

Or pour augmenter ses capacités de production, un transporteur peut, soit acquérir directement un véhicule (et dans ce cas on retrouvera cette dépense dans le poste "investissement"), soit recourir au crédit-bail (il peut aussi louer un véhicule, mais cette éventualité n'est pas traitée ici). Or, dans le second cas, du point de vue de la comptabilité d'entreprise, il n'y a pas d'investissement puisque c'est l'entreprise de crédit-bail qui acquiert temporairement le véhicule. Par contre, il y a gonflement des consommations intermédiaires induites par les redevances de crédit-bail (recouvrant à la fois les "frais financiers" et "l'acquisition du véhicule") et donc réduction de l'excédent brut d'exploitation.

Or, sur la période 1986-1989, il y a simultanément, forte croissance des investissements (+8% par an pour les immatriculations de poids lourds de plus de 11 tonnes), et recours de plus en plus fréquent au crédit-bail pour financer cet accroissement du parc. Les redevances de crédit-bail se sont accrues de 30% par an de 1986 à 1991. En début de période elles représentaient un peu plus du quart des dépenses (comptables) d'investissement pour se monter à près de 60% en 1991 (2).

Corrigée de ce biais, la chute du taux de marge des entreprises de transport routier de marchandises de plus de 5 salariés n'est plus que de 0,8 point sur la période 1986-1991 et de 1,5 pour les moins de 20 salariés.

(1) Le différentiel de taux de marge entre les entreprises individuelles et les sociétés peut aussi provenir d'autres éléments comme la différence de leur intensité capitalistique, ...

(2) Dans l'EAE, en dehors des entreprises de moins de 5 salariés, les consommations intermédiaires hors sous-traitance ont progressé de 58% alors que le recours au crédit-bail sur le matériel de transport a progressé de 211% depuis 1986 et représente, en 1991, 7,8% des consommations intermédiaires. Dans le même temps, les locations de matériel de transport ont crû presque aussi rapidement que le crédit-bail.

COMPTES

Une dégradation réelle des résultats.

Pour résoudre cette difficulté et avoir une vision synthétique de la santé financière des entreprises de transport routier de marchandises on peut, au lieu d'analyser le solde d'exploitation (l'excédent brut d'exploitation), se pencher sur d'autres soldes du compte de résultat :

ces soldes sont, le profit brut courant après impôts (ou PBCAI) après déduction des frais financiers (en forte croissance sur la période) et le résultat net (après déduction des amortissements).

Or de 1986 à 1991, les deux ratios correspondants, PBCAI / valeur ajoutée et résultat net / valeur ajoutée, se sont sensiblement dégradés. En effet, le premier passe de 21,4% à 16,6% et le second de 5,9% à 3%.

Il y a donc bien eu dégradation de la situation financière des entreprises du transport routier de marchandises de 1986 à 1991.

1991 /1992 : une évolution contrastée des résultats

Le transport routier de marchandises et ses 36000 entreprises est un ensemble hétérogène quant à la taille des entreprises qui le composent ou quant aux performances qu'elles réalisent.

Si en 1991 le taux de marge moyen s'élève à 27%, un quart des ces sociétés obtiennent des performances supérieures de 10 points alors que pour un autre quart d'entreprises ce ratio est inférieur à 19%. Pendant la période 1986-1991 c'est cet écart entre ce peloton de queue (composé surtout les entreprises de moins de 50 salariés) et le reste du secteur qui s'agrandit et qui apporte la plus forte contribution à la dégradation moyenne du secteur.

Parmi les entreprises du secteur on peut distinguer, pour la période 1991-1992 (1), trois catégories :

- celles qui étaient en bonne santé en 1991, leur taux de marge étant supérieur à 35%. Elles représentent un quart de notre panel. Ces entreprises saines connaissent, en général, cette année une croissance forte (supérieure à 6% en volume pour le chiffre d'affaires net de la sous-traitance). Elles embauchent. Leur productivité s'en ressent cette année, mais si leur taux de marge baisse, il reste nettement supérieur à la moyenne du secteur. Leur effort d'investissement qui était élevé en 1991, se réduit quelque peu. On peut penser qu'elles ont gagné des parts de marché grâce à leur agressivité commerciale.

- celles qui en 1991 étaient dans le rouge puisque leur taux de marge était inférieur à 19%, mais qui, en 1992, étaient toujours en activité. Elles représentent un autre quart de notre panel. En 1992 leur croissance est nettement plus modeste (environ 2,5% en volume). Elles ont cherché à maîtriser au maximum leurs coûts. Le coût unitaire de leurs consommations intermédiaires baisse de 0,3%; celui des salaires est stable, les augmentations de salaires qui sont proches de la moyenne sectorielle étant compensées par des gains sensibles de productivité. En moyenne, elles ont réussi à redresser partiellement leurs comptes (+2 points pour leur taux de marge). Elles ont aussi sensiblement réduit leurs investissements.

- entre ces deux catégories extrêmes de transporteurs, on trouve la moitié des entreprises du panel qui réalisent des performances proches de la moyenne sectorielle : +4% pour le volume de leur production, avec des coûts en croissance faible, des embauches réduites, et un investissement en repli. ■