



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Tourisme

OCTOBRE 1994
ISBN 2-11-086007-3

LA DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

ESSAI DE BILAN

(Document de travail)

9914

OEST

Observatoire Économique et Statistique des Transports

Tour Pascal B 92055 PARIS - La DEFENSE Cedex 04 Téléphone (1) 40 81 21 22 Télécopie (1) 40 81 17 71

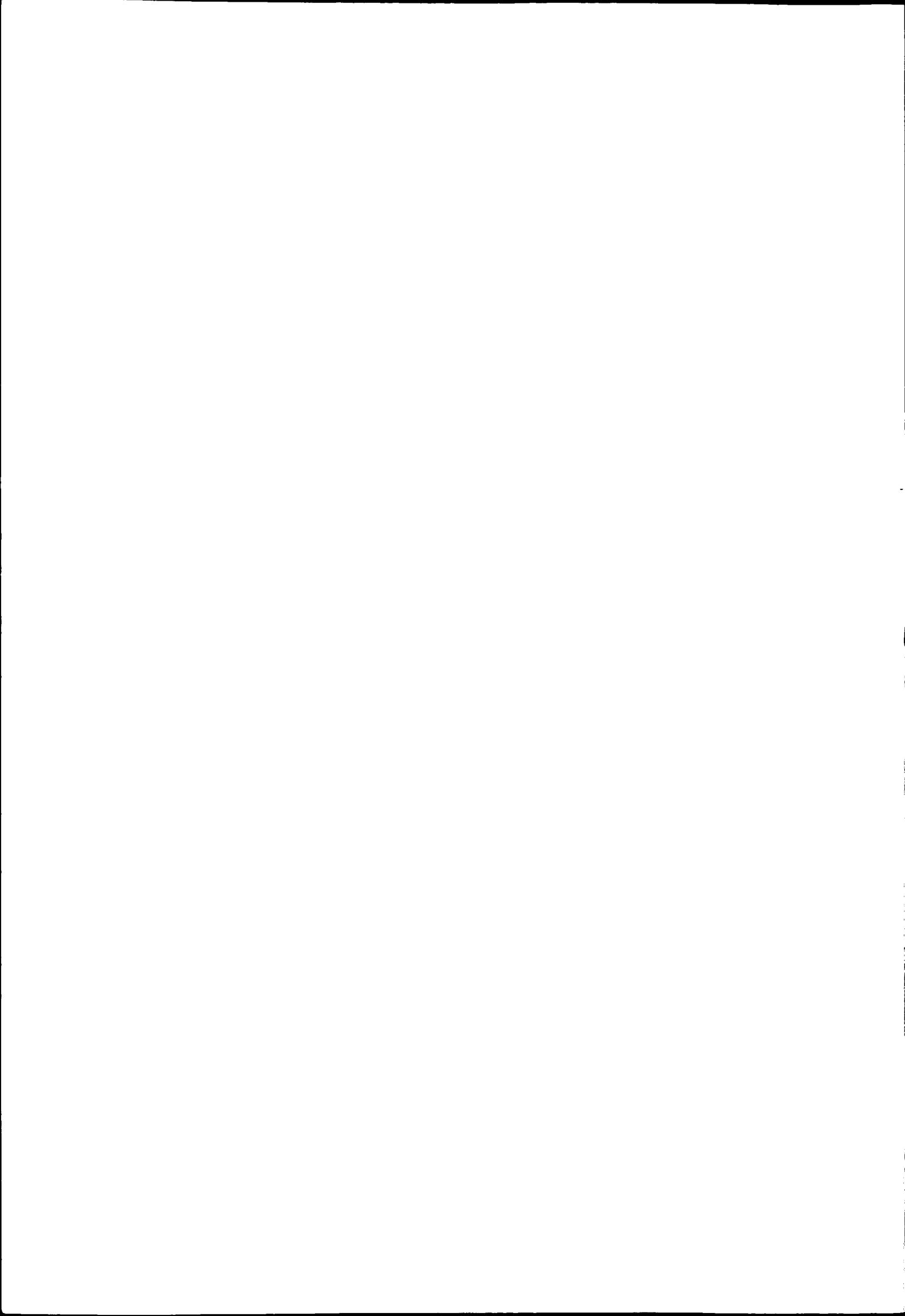


TABLE DES MATIÈRES	Pages
INTRODUCTION ET PRINCIPALES CONCLUSIONS	3
I. LE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES :	5
1. Les opérateurs :	5
2. Le marché :	9
3. La régulation administrative :	10
II. DES EFFETS IMMÉDIATS CONFORMES AUX ATTENTES :	14
1. Un contexte favorable :	14
2. Une adaptation rapide des capacités :	16
3. La diminution des coûts :	18
III. UN AJUSTEMENT DIFFICILE :	23
1. La diminution des marges :	23
2. L'effet de dumping social :	30
3. Le maintien en activité de producteurs non efficaces :	31
4. Les lacunes du contrôle :	32
5. Le développement de la sous-traitance :	35
IV. DES DIFFICULTÉS ACCRUES POUR LE RAIL :	38
V. UN BILAN PLUTÔT POSITIF POUR LA COLLECTIVITÉ :	41
VI. CONCLUSION :	47
Annexes	



I. INTRODUCTION ET PRINCIPALES CONCLUSIONS

Au cours de l'année 1986, une série de mesures modifie en profondeur le mode de régulation du transport routier de marchandises sur longues distances. Le décret du 14 mars 1986 remplace le contingentement des licences par un système d'autorisations attribuables sur demande. L'ordonnance du 1er décembre sur la liberté de la concurrence et des prix marque la volonté du gouvernement d'abandonner le système de tarification minimum. Le barème qui était au cœur de ce dispositif n'est plus actualisé et tombe rapidement en désuétude. Il est officiellement remplacé par une tarification de référence, sans caractère obligatoire, à partir de janvier 1989.

Dans les premières années qui ont suivi cette libéralisation, l'évolution du secteur a répondu aux attentes des auteurs de la réforme et de la profession routière. Entre 1986 et 1988, l'activité du secteur, tirée par la reprise économique se développe rapidement tandis que les profits restent à un niveau élevé. Après cette date, cependant, les premiers dysfonctionnements apparaissent. Bien que les trafics et les chiffres d'affaires continuent à croître, la baisse des prix conduit à une érosion importante des marges, qui est à l'origine de l'explosion sociale de l'été 1992.

Les différentes enquêtes effectuées à l'OEST ou dans d'autres services du METT¹, permettent d'analyser l'évolution des partages prix / volume des données d'exploitation du secteur et d'en éclairer la dynamique.

- En début de période, l'augmentation de la demande se traduit par des gains de productivité élevés. Les efforts accomplis par les entreprises pour faire face à un climat plus concurrentiel permettent aux entreprises de continuer à progresser par la suite.
- Du fait de l'agressivité de la concurrence, elles ne peuvent conserver le résultat de leurs efforts. Elles enregistrent, au contraire, à partir de 1989, une forte baisse de leur marge, qui pourrait révéler l'enclenchement d'un phénomène de concurrence destructrice.
- Dans les autres secteurs du transport terrestre, l'accroissement de la concurrence du mode routier entraîne des restructurations de grande ampleur qui se traduisent par d'importants gains de productivité.

Au total, les progrès de productivité réalisés entre 1986 et 1991 ont permis aux principaux

¹ Enquête Annuelle d'Entreprise (OEST), Enquête sur les Trafics Routiers de Marchandises (OEST), Enquête sur les Conditions d'Exploitation du Transport de Marchandises à Longue Distance (DTT).

acteurs du transport terrestre d'économiser un peu plus de 9 milliards de francs par rapport à ce qu'aurait été la situation dans le cas d'un gel des conditions de production dans leur état de 1986. Ce gain peut être rapproché avec prudence de l'évaluation, à laquelle conduisent les conventions actuellement en vigueur, du surcroît de coûts externes lié au développement du transport routier et non compensé par la progression des recettes fiscales spécifiques, soit 3,6 milliards de francs.

Ce bilan positif doit cependant être nuancé :

- La diminution des marges et, dans le cas de la SNCF, l'augmentation du déficit, compromettent la capacité d'évolution des entreprises et, à terme, le niveau de leurs prestations.
- Dans le transport routier les comportements illicites (non respect des règles de sécurité ou des normes sociales) ou désespérés se sont multipliés, entraînant une diminution des marges pour les entreprises les plus efficaces respectueuses de la réglementation.
- La pression concurrentielle a conduit les entreprises de transport routier à demander un effort supplémentaire aux conducteurs. Si l'on en juge par l'accroissement des infractions, la durée du travail moyenne déjà excessive en 1983 (53 heures hebdomadaires) s'est encore accrue.
- Quantifiés selon les valeurs tutélaires retenues par l'administration, l'impact du développement du transport routier sur la sécurité du trafic et l'environnement est inférieur aux gains de productivité réalisés. Ils suscitent néanmoins une attitude de plus en plus négative de l'opinion vis-à-vis de ce mode de transport.
- Les effets quantitatifs sur l'emploi de la substitution du mode routier au mode ferroviaire sont insignifiants, les créations d'emploi par les entreprises de longue distance étant du même ordre que les suppressions d'emploi enregistrées par la SNCF. Qualitativement, ce mouvement correspond au remplacement d'emplois protégés et bénéficiant de conditions de travail relativement bonnes par des emplois plus précaires et plus durs.

Le bilan de cette déréglementation est présenté en trois parties d'inégale grandeur. Un préambule historique permet de poser le problème dans ses dimensions économiques, sociales et politiques. La deuxième partie et la troisième partie sont consacrées à l'analyse des conséquences de la déréglementation sur les transports routiers et ferroviaires entre 1990 et 1991. La dernière partie rapproche ses résultats dans un bilan pour la collectivité.

I. LE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES

Avec 94% des trafics intérieurs, les transports routiers et ferroviaires assurent l'essentiel des transports terrestres en France. Les trajets sur longues distances (plus de 200 kilomètres) constituent le domaine sur lequel les opérateurs des deux modes se trouvent directement en concurrence : le parcours moyen du fret est de 317 kilomètres pour la SNCF, de 345 kilomètres pour les entreprises de transport routier de zone longue.

Du fait des caractéristiques des opérateurs et des marchés, l'équilibre de la concurrence est traditionnellement délicat dans ce secteur. La régulation administrative en vigueur jusqu'en 1986, bien qu'exerçant une indiscutable influence malthusienne sur les comportements en tempérerait les aspects potentiellement destructeurs.

1. La coexistence d'opérateurs dissemblables

Du fait de tailles, de structures de coût et de cultures différentes, les opérateurs routiers et ferroviaires réagissent de façon contrastée aux changements des besoins et à l'évolution des marchés.

1.1 LE TRANSPORT ROUTIER SUR ZONE LONGUE

Avec 73% des trafics routiers de marchandises, les trajets supérieurs à 200 kilomètres (parcours de zone longue) constituent la part la plus importante du transport pour compte d'autrui.

Le secteur est composé par 10.000 entreprises pour la plupart familiales. Environ 43% du chiffre d'affaires est réalisé par les 400 plus grandes d'entre elles.

Effectifs	Nombre d'entreprises	Effectifs (1000)	Ventes (millions FF)	Nombre de véhicules moteurs
0 à 10	8.043	25.594	12.812	24.053
10 à 50	2.168	49.121	29.091	40.124
50 à 199	367	33.514	19.536	24.500
200 et plus	50	22.658	13.323	12.937
Total	10.628	130.887	74.762	101.614

Source : Enquête Annuelle d'Entreprises 1991

Les caractéristiques des prestations, du matériel et de la main d'œuvre confèrent à cette activité et aux entreprises qui l'exercent une certaine spécificité.

- La part des véhicules lourds (camions de plus de 19 T. et semi-remorques) dans le parc est sensiblement plus importante que dans les autres secteurs du transport routier (en 1986, 69% contre 51% pour l'ensemble du secteur). Cette part des véhicules lourds et l'importance des kilométrages réalisés entraînent des dépenses d'entretien par véhicules environ 25% plus élevées que dans le cas de la zone courte.
- Les conducteurs opérant sur la zone longue sont plutôt mieux formés que ceux actifs sur des distances plus courtes. L'enquête sur les conditions d'embauche et de travail effectuée en 1993 montre que 40% des conducteurs grands routiers sont titulaires d'un diplôme professionnel ou autres contre 30% pour la zone courte et la livraison².
- De ce fait, les entreprises principalement actives sur la zone longue n'ont qu'une activité réduite sur la zone courte (10% de leur chiffre d'affaire en 1986). A l'inverse, les firmes présentes sur la zone courtes n'exercent que de façon marginale sur des parcours supérieurs à 200 kilomètres (7,6% de leur chiffres d'affaires en 1986).
- La relative facilité d'entrée dans le secteur a conduit les pouvoirs publics à imposer des barrières à l'entrée institutionnelles que la réforme de 1986 a modifié mais non supprimé.

Du fait de leur culture, de leur mode de financement, de la durée de vie moyenne de leurs matériels, ces entreprises présentent en général une grande flexibilité.

De petites tailles, en général familiale, les entreprises de transport routiers sont proches de leur clients. Les responsables, en général formés sur le tas, privilégient chez leur personnel la capacité à débrouiller rapidement des situations concrètes complexes.

Utilisant un matériel rapidement amorti et pour lequel existe un marché de l'occasion actif, les entreprises financent leur développement de façon relativement aisée. En période de croissance, les organismes de crédit s'associent volontier à l'acquisition de nouveaux véhicules. Lorsque sa situation se détériore, l'entreprise peut différer le renouvellement de sa flotte et, en cas de crise de trésorerie, revendre une partie de son parc. Ces mécanismes subsistent mais fonctionnent moins bien en période de récession du fait de la baisse des prix

² A. BOUFFARD, D. LEMARQUIS, M. WIERINK, "L'embauche de conducteurs dans les PME routières", Notes de Synthèse de l'OEST, Novembre 1993.

sur le marché de l'occasion.

Les entreprises de transport routier bénéficient du potentiel de recherche-développement des constructeurs automobiles, qui, du fait de l'intensité de la compétition existant sur ce marché consacrent des efforts importants à l'innovation. Le secteur bénéficie donc d'un rythme de progrès technique élevé. Ainsi, entre 1980 et 1990 la durée de vie d'un tracteur de semi-remorque est passée de 400.000 à 1000.000 de kilomètres. Dans le même temps la consommation kilométrique de carburant s'est réduite de 15%.

Un niveau d'endettement généralement élevé explique que les entrepreneurs malheureux poursuivent, dans l'espoir d'une amélioration de leur situation, leurs exploitations même lorsque celle-ci ne leur assure plus qu'une rémunération faible. Dans le cas des entreprises artisanales, les difficultés de reclassement pour le chef d'entreprise sont un obstacle supplémentaire.

1.2 L'OPÉRATEUR FERROVIAIRE

L'activité fret de la SNCF diffère de cet ensemble dispersé par ses missions, son mode de production et sa culture.

L'établissement public est à la fois gestionnaire d'infrastructure et opérateur de services de transport. Il a, de ce fait, une apparence monolithique dont les chiffres ci-dessous permettent de cerner les contours.

SNCF : PRINCIPALES DONNÉES

Chiffre d'affaires (N.C. Sernam) :	13.025 millions de Francs
Trafic :	48,2 milliards de tonnes-kilomètres
Nombre de wagons gérés :	149.110
Points de vente :	2.031
Agences commerciales :	79

Alors que le trait dominant du transport routier est la flexibilité, la rigidité caractérise le transport ferroviaire.

Pour les transports massifs de points à points, le transport ferroviaire détient un avantage déterminant sur son homologue routier.

Les tableaux suivants présentent le coût de la traction, hors frais commerciaux et coût d'infrastructure (entretien dans le cas de la SNCF, redevances et taxes liées à leur usage dans le cas du transport routier).

COÛT D'UTILISATION D'UNE SEMI-REMORQUE "SAVOYARDE" (*)
(FRANCS PAR TONNES-KILOMÈTRES)

Carburant (hors TIPP)	0,023
Amortissements	0,037
Entretien et pneus	0,035
Personnel	0,106
Frais financier	0,013
Assurances	0,010
TOTAL :	0,224

(*) : cas d'un attelage semi-remorque de 40 T. ; coefficient de chargement : 0,868 ;
coefficient de parcours en charge : 0,822

Source Ministère de l'équipement et des Transports, Enquête D.T.T. 1991

Selon une étude du cabinet Ouroumoff réalisée pour le compte du Ministère des Transports, le coût de la traction d'un train complet d'environ 1.100 tonnes se décomposait en 1992, de la manière suivante.

COÛT D'UTILISATION D'UN TRANSPORT PAR TRAIN COMPLET (*)
(FRANCS PAR TONNES-KILOMÈTRES)

Énergie	0,0008
Amortissements et frais financiers	0,0147
Entretien	0,0086
Personnel	0,0018
TOTAL :	0,0256

(*) : transport de points à points, non compris opérations terminales

Source Ministère de l'équipement et des Transports, Cabinet Ouroumoff

a contrario, la compétitivité du chemin de fer est nettement plus faible que celle de la route pour les trafics diffus impliquant des ruptures de charge, des opérations de groupage et de regroupement de wagon.

A la différence du transport routier, du fait du caractère fortement capitalistique de son mode de production et de la rigidité du statut de ses agents, le chemin de fer n'a que peu de marge de manœuvre en cas de diminution de la demande.

L'organisation et la culture de la SNCF sont fortement marquées par le statut public, la culture technique de ses ingénieurs et la conscience de remplir une mission de service public. L'organigramme des activités privilégie une organisation hiérarchique rigide. Les compétences commerciales sont souvent moins reconnues que le savoir faire technologique.

A ces facteurs de rigidité, s'ajoutent la différence de rapports qu'entretiennent les entreprises routières et la SNCF avec leurs fournisseurs de matériels. La forte concurrence entre les constructeurs de véhicules industriels et les surcapacités existantes mettent les routiers en position favorable. L'existence de fournisseurs uniques pour la SNCF et l'étroitesse des rapports entretenus avec chacun d'eux ne lui permettent pas de bénéficier du même rapport de force. S'agissant de l'innovation, le système ferroviaire est complètement intégré, la SNCF assurant la majeure partie de la recherche développement, occasionnellement dans le cadre de programmes de recherche soutenus par les pouvoirs publics. L'importance de l'effort consacré à l'innovation dans le transport des marchandises dépend des arbitrages fait par sa direction entre les différents besoins de l'entreprise.

2. Le marché

Extrêmement diversifié, le marché des transports terrestres est dominé par les grands chargeurs de l'industrie, de la distribution et les principaux commissionnaires. Ces derniers sont généralement présents sur l'ensemble de la chaîne logistique.. de la préparation des commandes et de l'entreposage à la livraison et à la distribution. Ils offrent une gamme de prestations étendues (charges complètes, transport par lots, messagerie, groupage, etc.) dont le transport sur grande distance, assuré par leurs propres flottes ou par des sous-traitants affrétés, est un des éléments.

Du fait de la facilité avec laquelle les entreprises routières peuvent étendre leur flotte, le secteur du transport terrestre offre, sur ce marché dominé par les acheteurs, en permanence une capacité excédentaire. En période de ralentissement de la demande, la multiplication des ventes à perte peut conduire facilement à des phénomènes de concurrence destructrices pénalisant le développement des entreprises les plus efficaces et le mode le moins flexible.

LES 10 PRINCIPAUX GROUPES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1986

	Chiffre d'affaires (Millions F)	Actionnariat 1986
Calberson	5. 878	SNCF
GEFCO	4.274	P.S.A
Mory TNTE	2.674	Famille MORY
Danzas	2.500	Famille DANZAS
Dubois	2.241	Famille DUBOIS
Bourgey-Montreuil	2.104	SNCF
GTI	1.878	Navigation Mixte
CAT	1.672	Régie Renault
TFE	1.205	Banque Worms
Charles André	1.100	Famille ANDRÉ

Source : *Transport Magazine*

3. La régulation administrative

En tant qu'organismes du transport terrestre, les pouvoirs publics financent, décident et font réaliser les infrastructures. En tant que régulateur, ils s'efforcent d'assurer un usage de ces infrastructures correspondant aux mieux aux intérêts de la collectivité.

L'objectif de la régulation administrative mise en place en 1934 et reformulée dans le décret de 1949 était de :

- Protéger le mode ferroviaire contre l'écrémage de ses trafics les plus rentables par un transport routier non soumis aux mêmes contraintes de dessertes, d'entretien et de développement d'infrastructures.
- Éviter une concurrence sauvage dans le transport routier en période de basse conjoncture.

Le dispositif prévoyait :

- Une autorisation préalable pour l'exercice de la profession de transporteur routier prenant la forme d'une inscription sur un registre spécifique subordonnée à des conditions de compétences, de situation financière et d'honorabilité ;
- La nécessité pour chaque véhicule de disposer d'une licence correspondant à sa classe (moins de 11 T., moins de 19 T., plus de 19 T.) et à la zone de transport (camionnage, zone courte, zone longue) ;
- Le respect d'une tarification plancher : la Tarification Routière Obligatoire (TRO).

L'instance représentative du transport routier, le Comité National Routier et ses divisions régionales, a été étroitement associée à l'élaboration et au fonctionnement du dispositif. Le calcul de la Tarification Routière Obligatoire était notamment effectué par le Conseil National Routier à partir des résultats d'enquêtes faites auprès d'entreprises représentatives du secteur.

D'apparence rigide cette réglementation, n'entravait que de façon limitée le développement et la politique commerciale des entreprises de transport routier.

- Seules les licences de transport pour compte d'autrui étaient étroitement contingentées. Les licences de location de longue durée pour les véhicules mis à la disposition plus de douze mois étaient octroyées sur simple demande par les préfets. Cette clause initialement prévue pour ménager les intérêts des loueurs de véhicules favorisa le développement de la sous-traitance d'artisans transporteurs "louageurs", liés par un contrat de longue durée à un transporteur.
- Pour les contrats portant sur des trafics élevés, le transporteur et le chargeur pouvaient demander une dérogation à la TRO ("prix d'application"), en pratique toujours accordée. Cette pratique contribuait à la stabilité des relations entre les prestataires de service et leurs clients.

Dans ce système, l'usage des infrastructures était, en fait, subventionné.

- S'agissant du transport routier, les coûts liés à leur usage ne correspondent qu'à une partie³ des dépenses d'entretien du réseau (36⁴% en 1992 selon le mode de calcul du rapport JOSSE).
- La SNCF reçoit une subvention pour charge d'infrastructure d'un montant en théorie équivalent à l'avantage dont jouit le transport routier du fait de cette sous-tarification.

Bien que ne s'appliquant plus au début des années 1980, qu'à 20% des trafics, la régulation par l'effet qu'elle exerçait sur les marchés les plus volatils tempérait la concurrence en période de ralentissement économique. Elle contribuait ainsi à modérer les pratiques les plus en

³ En droit strict, le principe de non affectation des recettes fiscales ne permet pas de considérer la taxe intérieure sur les produits pétroliers ou la taxe à l'essieu comme des redevances pour usage d'infrastructure. Cependant, dans la mesure où elles sont spécifiques au transport routier, elles peuvent être rapprochées des services reçus par les entreprises du secteur de la collectivité à travers la mise à disposition d'infrastructure et l'usage de l'espace public.

⁴ Le taux de cette subvention de fait est controversé : 46%, en 1992, selon la clé de calcul utilisée par le rapport JOSSE (1983), 13% selon le rapport BROSSIER (1991)

contraventions avec les normes sociales ou de sécurité. Il est cependant patent que celles-ci étaient courantes. Ainsi, une étude de l'Inrets de 1982, préparée pour le Comité des Transports du VII^{ème} plan, révélait que 60% des conducteurs travaillaient plus de 60 heures par semaines, soit 25% de plus que la durée légale (48heures).

DURÉE HEBDOMADAIRE DU TRAVAIL AVANT 1980

Moins de 50 h	50 à 55 h.	55 à 60 h.	60 à 65 h.	65 à 70h.	70 à 75 h.	Plus de 75 h.
14%	11%	15%	19%	18%	10%	13%

Source : Inrets

La hausse des produits pétroliers après 1973, qui créait un avantage compétitif pour le chemin de fer, et la critique de la régulation administrative de l'économie ont conduit à une remise en cause. A la fin des années 1970, le rapport Guillaumat⁵ relevait que :

- La capillarité du réseau routier et le niveau atteint par la technique automobile ne permettait plus de réserver la caractéristique de service public au seul transport ferroviaire.
- La réglementation était inefficace. Entre 1964 et 1973, la part du transport routier dans l'ensemble des trafics terrestres étaient passée de 35% à 50%, l'essentiel de cette progression étant due aux entreprises du compte d'autrui qui en assurait en 1973, 35% (22% en 1964).
- La protection accordée par la réglementation aux entreprises détentrices de licences constituait une rente que traduisait la valeur patrimoniale élevée des licences (180.000 Francs en fin de période)⁶.
- Elles permettaient à certaines entreprises de se soustraire aux obligations du droit du travail par le recours à la sous-traitance d'artisans titulaires de licences de locations de longue durée.
- Les moyens de contrôle étaient insuffisants pour faire respecter, de façon uniforme, la réglementation et en particulier, la tarification obligatoire, créant de ce fait une distorsion de concurrence au profit des entreprises les plus difficilement contrôlables et induisant un

⁵ Commission d'Étude sur l'avenir des transports terrestres : orientations pour les transports terrestres, La Documentation Française 1978.

⁶ Une étude de Maurice GIRAULT met en évidence un différentiel de taux de profit de 4% à 6% pour les entreprises exerçant la même activité sur des marchés réglementés ou libres.

recours artificiel à la sous-traitance.

Au début des années 1980, la suppression des derniers instruments de contrôle de l'économie et l'engagement de la France dans le processus d'unification du marché européen précipite la libéralisation du secteur.

- La loi d'Orientation des Transports Intérieurs remplace le concept de coordination administrative par celui de complémentarité entre les modes de transport;
- L'ordonnance du 1er Décembre 1986 sur la liberté de la concurrence et des prix annonce la suppression de la TRO. Celle-ci ne fait plus l'objet de révision à partir de 1986, et tombe, de fait, en désuétude. Elle est officiellement remplacée par une "tarification de référence" dépourvue de caractère obligatoire en Janvier 1989.
- Le Décret du 14 Mars 1986 remplace le contingentement des licences pour la zone longue par un système d'autorisations non contingentées attribuables sur demande.

II. DES EFFETS IMMÉDIATS CONFORMES AUX ATTENTES

Comme le prévoyait les observateurs, la déréglementation du transport routier de marchandises a facilité, dans le contexte favorable des années 1986-1990, le développement rapide des trafics et des capacités ainsi que l'abaissement des coûts.

1. Un contexte favorable

La deuxième moitié des années 1980, constituée, du fait de l'évolution des mentalités des chefs d'entreprises, des conséquences heureuses du contre-choc pétrolier et de l'adoption de modes d'organisation fondés sur le transport, un contexte favorable pour une expérience de déréglementation.

Les surcapacités générées par le ralentissement des années 1970 et l'arrivée d'une génération moins attachés aux usages traditionnels de la profession avaient conduit les chefs d'entreprises à adopter à la fin des années 1970 des comportements beaucoup plus concurrentiels. Pierre JANNIN, un observateur averti du secteur décrit cette évolution dans son ouvrage "Un transporteur face à la crise" (Edition CELSE, 1991).

"Les transporteurs ont longtemps considéré qu'il n'était pas nécessaire d'entretenir du personnel commercial pour rencontrer des clients que leurs chauffeurs voyaient tous les jours. Ils se déplaçaient eux-mêmes ou déléguaient leurs chefs d'agence lorsqu'une visite s'imposait pour un problème particulier ou une modification tarifaire. La fonction commerciale était donc entre les mains des exploitants qui avaient une bonne connaissance du marché local et des particularités techniques de chaque trafic. Ils savaient aussi que si ils prenaient un client à un confrère, celui-ci chercherait rapidement une compensation dans leur propre clientèle. Il en résultait une relative stabilité des fonds de commerce qui n'était qu'exceptionnellement troublée par l'arrivée d'éléments extérieurs.

C'est alors que sous la triple influence de période de ralentissement, de l'action d'entreprises particulièrement dynamiques ainsi que de la formation professionnelle, un certain nombre d'entreprises jugèrent indispensable de s'équiper d'une force de vente comme les marchands de lessive ou d'ordinateurs.

S'égayèrent alors dans le paysage logistique une volée de jeunes attachés commerciaux, plus riches d'enthousiasme que de d'expérience, qui en peu de temps provoquèrent les mêmes dégâts que le phylloxéra sur le vignoble bourguignon. L'oeil rivé sur l'objectif

chiffre d'affaires fixés par les responsables, obsédés par les parts de marché de l'horizon 93 ou par la couverture du point mort, ils allèrent au plus facile, la séduction par la baisse du tarif en place.(...)

Les chargeurs, qui étaient de leur côté soumis à la pression de leurs propres clients, se trouvèrent donc sollicités de tous côtés. Il leur aurait fallu beaucoup de force d'âme pour résister à la tentation et préférer la fidélité des rapports à l'intérêt immédiat."

La baisse du dollar initiée par les accords du Plaza (Septembre 1985) a permis aux économies européennes et en particulier à la France de bénéficier à plein de la baisse des prix du pétrole. Les transporteurs routiers ont donc enregistré successivement une baisse des prix du carburant (-27% entre 1985 et 1986) puis progression de la demande d'autant plus forte que la croissance était tirée par le BTP et l'internationalisation. Comme le montre le tableaux ci-dessous, les trafics intérieurs de matériaux de construction, de produits alimentaires et de produits manufacturés progressent alors plus vite que les quantités produites ⁷.

EVOLUTION DES TRAFICS (TONNES-KM) PAR TYPES DE PRODUITS (RYTHME ANNUEL)

	1988/86	1991/88	1991/86
Pondéreux N.C. matériaux de construction (Combustibles, minéraux matières première chimiques & engrais, papier, produits agricoles)	2,2%	-1,6%	1,2%
Matériaux de construction	11,4%	1,0%	5,0%
Produits alimentaires	4,9%	1,9%	3,7%
Produits manufacturés	7,3%	1,5%	3,7%
Ensemble	5,8%	0,5%	2,6%
PIB	3,4%	2,6%	2,8%
PIB manufacturier	4,0%	2,5%	3,1%
PIB bâtiment-génie civil et agricole	5,3%	2,8%	3,9%

Source : OEST, SITRAM

S'agissant du commerce international, l'élargissement de la CEE à l'Espagne et au Portugal et la perspective du grand marché entraînent un vif développement des échanges. Ce développement favorise de manière équivalente les industries utilisant presque uniquement la route (pour plus de 90% des trafics) et les secteurs confiant une part significative de leur fret au fer (environ 30%).

⁷ Cf "Trafic et production industrielle", Florent FAVRE, Note de Synthèse de l'OEST, N° 76, Janvier 1994.

1986-1991 : ÉCHANGES AVEC LA CEE À 12

Variation en volume (prix de 1986)	IMPORT.	EXPORT.	TOTAL
Energie-Matières premières minérales Métaux, produits chimiques (1)	+34%	+46%	+39%
Autres (2)	+29%	+44%	+34%

(1) : Le chemin de fer représentait 30% des tonnages transportés pour les transports intérieurs en 1991.

(2) : La route représentait 91% des tonnages transportés en 1991.

Source : OEST, Comptes Nationaux

Ce contexte favorable a bénéficié plus à la route qu'au chemin de fer :

- La fragmentation des envois liés à l'adoption de système d'approvisionnement en flux tendus correspond à l'avantage naturel des entreprises routières.
- Le développement du réseau autoroutier (qui passe de 4.700 à 7.215 kilomètres entre 1980 et 1990) était destiné principalement à répondre à la demande des automobilistes individuels. Il a cependant contribué à renforcer la position concurrentielle des entreprises du secteur routier. Cet accroissement est particulièrement important pour les transport sur longue distance qui se fait pour une part croissante sur ce type de voie. Une régression effectuée sur des données observées entre 1978 et 1991 montre l'existence d'une élasticité négative forte (0,89) entre le développement du réseau autoroutier et le trafic SNCF⁸. Sur cette période, un accroissement du réseau autoroutier de 10% est associé à une diminution du trafic ferroviaire de 8,9%.

2. Une adaptation rapide des capacités à la demande de trafic

L'abandon de fait de la tarification obligatoire après le début de l'année 1987 et le décontingement des licences ont facilité l'engagement des entreprises dans des politiques actives de conquête des marchés. Entre 1986 et 1991, le parc moteur des entreprises spécialisées sur la zone longue s'est accru de 31%, et l'effectif employé de 29%.

La part la plus importante (88%) de cet accroissement des capacités est due aux entreprises existantes. Probablement à cause du niveau de qualification exigé par le transport sur zone longue, les entreprises individuelles n'ont joué qu'un rôle relativement secondaire dans le développement du parc routier. La situation est donc radicalement différente du transport de zone courte où l'émergence d'un grand nombre d'entreprises individuelles ou quasi-individuelles explique 61% de la progression du nombre de véhicules sur la même période⁹.

⁸ Le même exercice effectué sur la période 1979-92 conduit à une élasticité de 1,08.

⁹ Entre 1986 et 1991, le nombre d'engins moteurs détenus par les entreprises de zone courte s'est accru de

*Le bilan de la déréglementation du transport routier sur zone longue
Paris le, 3 août 1994*

EVOLUTION DU PARC DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE ZONE LONGUE

Salariés	Entreprises		Engins moteurs		Engins moteurs par entreprises	
	1986	1991	1986	1991	1986	1991
0 à 5	5986	6875	13251	15622	2,2	2,3
6 à 19	2157	2265	19399	21754	9,0	9,6
20 à 100	989	1318	27161	40596	28	30
100 à 200	71	120	6145	10368	87	86
200 et plus	40	50	10607	12937	265	258
Ensemble	9243	10628	76563	101277	8,2	9,5

Source : Enquête annuelle, OEST

Du fait de leurs rigidités et des avantages, notamment de coût, dont disposait le transport routier, les autres modes n'ont pu résister à l'expansion du secteur routier. Sur la période 1985¹⁰-1991, la part de marché de la SNCF sur le seul transport terrestre hors mode fluvial passe de 38,6% à 27,5% pour les tonnes kilomètres et de 41,4% à 27,6% pour les chiffres d'affaires (Sernam inclus, Poste exclue).

TRAFICS LONGUE DISTANCE INTÉRIEUR¹¹(MILLIARDS T. KM ET PARTS MODALES)

	1985	1988	1991	85	88	91
	Milliards tonnes kilomètres			%	%	%
Trafic compte propre :	12,3	14,0	13,9			
Compte d'autrui :	107,3	119,8	129,4	100	100	100
- SNCF	55,8	52,3	51,5	52	44	40
- Routiers	43,9	60,9	71,1	41	51	55
- transport fluvial	7,6	6,6	6,8	7	5	5
ENSEMBLE	119,6	133,8	143,3			

Source : OEST, SITRAM

12034 unités (passant de 73198 à 85232). Les véhicules de moins de 3,5 T. (dont la conduite ne nécessite qu'un permis A) représentent 90% de l'accroissement du parc des entreprises de moins de 6 salariés.

¹⁰ Du fait de la grève des cheminots, l'année 1986 ne peut être utilisée comme référence.

¹¹ Dans ce tableau le trafic longue distance est évalué pour la route par les transports à plus de 150 kilomètres. Pour le fer et la voie d'eau, on a supposé que l'intégralité du trafic de ces modes se faisaient sur longue distance.

CHIFFRES D'AFFAIRES DES TRANSPORTEURS TERRESTRES SUR LONGUE DISTANCE

	1985	1988	1991	85	88	91
	Millions de Francs			%	%	%
SNCF	19157	17441	17457	40,5	30,5	23,0
Transport routier zone longue	28972	39629	58572	60,5	69,5	77,0

Source : OEST, EAE.

3. La diminution des coûts

Un compte de surplus, réalisé suivant la méthodologie décrite en annexe, pour le secteur du transport en zone longue permet d'analyser le changement dans le rythme des progrès de productivité avant et après 1986.

Ce tableau reprend en colonnes :

- Le volume d'activité obtenu en déflatant le chiffre d'affaires transport hors sous traitance par l'évolution de la TRO jusqu'en 1986, par l'évolution des prix du transport zone longue (parcours intérieur et international) calculé à partir de l'enquête TRM¹² après 1986.
- La productivité globale : rapport entre les accroissements en volume du chiffre d'affaires et de l'ensemble des inputs.
- Les productivités apparentes des biens et services (hors sous traitance et frais financiers), du travail et des équipements : rapport entre les accroissements en volume des chiffres d'affaires hors sous traitance et des postes correspondants du compte d'exploitation. L'ensemble de ces inputs représentait en 1986, 89% du chiffre d'affaires hors sous traitance de ces entreprises (43% pour les consommations de biens et services, 33% pour les frais de personnel, 9% pour les amortissements au "sens large"¹³).

¹² Cf "Stagnation des prix du transport routier", Danielle LEMARQUIS et Maurice GIRAULT, Note de Synthèse OEST Juillet Août 1993.

¹³ Incluant la part d'amortissements contenues dans les redevances de crédit bail et de locations (évaluée par convention à 66%).

EVOLUTION DE L'ACTIVITÉ ET DES PRODUCTIVITÉ - HORS SOUS-TRAITANCE- DU
TRANSPORT DE ZONE LONGUE (RYTHMES ANNUELS ; %).

Années	Volume d'activité	Productivité globale	Productivités apparentes		
			Biens & services	Travail	Equipement
1980/79 :	-1	-1	0	-1	+4
1981/80	0	-2	-4	0	0
1982/81	+4	+4	+4	+3	-1
1983/82	+1	+1	+1	+1	-9
1985/84 (*)	+10	+2	0	+6	6
1986/85	+12	-2	-1	+3	-1
1987/86	+15	+7	+7	+7	+8
1988/87	+10	+3	+5	+2	-3
1989/88	+8	+3	+3	+0	-6
1990/89	+13	+2	0	+6	+4
1991/90	+6	-1	-2	+3	+0
1983/79 ¹⁴	+1	+1	0,5	+1	-2
1986/84 ¹¹	+11	+0	-1	+5	+2
1991/86	+10	+3	+3	+3	0+
1991/79	+7	+2	+1	+1	0+

(*) : Le changement de présentation du compte d'exploitation, lié à la réforme comptable de 1982 ne permet pas de calculer les évolutions de productivité entre 1983 et 1984.

Sources : EAE, OEST

Les productivités évoluent de façon différentes suivant les périodes :

- Entre 1979 et 1983, activités et productivités stagnent de concert. Les mouvements des productivités apparentes sont de faible ampleur.
- L'évolution entre 1984 et 1986 est difficile à interpréter. L'Enquête annuelle surestime la progression des trafics, en particulier pour 1985 où ceux-ci ont probablement stagné (+1,2% suivant l'enquête sur les trafics). Les fortes divergences que l'on observe dans l'évolution des productivités des facteurs conduisent également à ne pas prendre en compte cette période pour notre analyse.

¹⁴ Rythme annuel moyen de variations

- Entre 1986 et 1991, la forte croissance de l'activité (+10% en volume en terme annuel) s'accompagne d'une progression rapide de la productivité. Les consommations intermédiaires par unité de production se réduisent à un rythme comparable à celui enregistré pour les progrès de la productivité apparente du travail.

Ces résultats ne permettent pas d'attribuer tous le bénéfice des gains de productivité à la déréglementation. Compte-tenu de l'existence de coûts fixes, il est normal que l'utilisation des facteurs paraisse plus productive en période de croissance que de stagnation. Cependant, il est certain que la baisse des prix et le renforcement de la pression concurrentielle a incité, au moins en début de période, les entreprises à rationaliser leur exploitation au maximum.

La décomposition de la productivité apparente du travail entre les personnels roulants et sédentaires révèle l'importante contribution de ces derniers, due pour une part à la diffusion de l'outil informatique dans les firmes mais aussi à l'enrichissement des prestations ¹⁵.

EVOLUTION DES PRODUCTIVITÉS APPARENTES DU TRAVAIL (1985 : 100)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<u>Valeur ajoutée</u> ⁽¹⁾ Sédentaires	93	100	97	114	125	136	140	139
<u>"V.A. transport"</u> ⁽²⁾ Roulants	99	100	94	110	109	117	120	118

(1) : Valeur ajoutée (YC crédit bail et location financière) à prix constant.

(2) : Chiffres d'affaires transport hors sous-traitance - frais de carburant, d'entretien et d'assurances

Source : OEST, EAE

La faiblesse de la progression de la productivité apparente des chauffeurs témoigne des limites du mode d'exploitation traditionnel, où chaque véhicule est affecté à un chauffeur qui en assure parfois une partie de l'entretien. Ce système apprécié par les responsabilités qu'il permet de donner au conducteur, commence à être remplacé dans le cas de grandes

¹⁵ L'écart avec l'évolution de la productivité telle qu'elle est mesurée par l'enquête effectuée par la Direction des Transports Terrestres auprès des entreprises de zone longue (qui ne constate qu'une progression de 8% du trafic en TKM par chauffeur s'explique par les facteurs suivants :

- par la différences entre les populations d'entreprises considérées. La DTT enquête environ 400 entreprises qui font plutôt de la très longue distance (+ de 400 km.), alors que l'EAE interroge plus de 6000 firmes ;
- par une variation de la structure des trafics. Entre 1986 et 1991, la part des trafics les plus rémunérateurs se serait accrue ;
- par la différence entre les modes de mesures : productivité physique mesurée sur le kilométrage pour la DTT, chiffre d'affaire à prix constant (dont l'évolution est influencée par le prix des prestations) dans le cas de cette étude.

exploitations gérant des flux équilibrés par des systèmes de relais permettant une utilisation plus rationnelle des flottes.

La forte progression de la productivité apparentes des biens et services entre 1986 et 1991 reflète l'importance du renouvellement du matériel entre 1984 et 1991, avec notamment des véhicules plus économes en carburant et de plus grande taille. L'évolution de la composition du parc de véhicule a été un facteur de la baisse des consommations intermédiaires: Entre 1984 et 1991, la part des véhicules de plus de 19 tonnes est passée de 27 à 32%.

Entre 1984 et 1991, la propension des entreprises à déclasser des matériels non encore amortis augmente de façon importante. Le développement des capacités (augmentation de 33% du parc moteur) s'accompagne d'un renouvellement rapide des véhicules. Entre 1984 et 1991, l'évolution du poste "charge exceptionnelle" montre que les dotations exceptionnelles aux amortissements pour cession de véhicules, qui en constituent l'essentiel, progressent nettement plus rapidement que les amortissements courants.

POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<u>Charges exc. (%)</u>	22	31	30	31	32	33	36	45
Am. courants								
<u>Investissements (%)</u>								
Am. courants&exc.	117	103	107	117	108	110	88	86

Source : OEST, EAE

A partir de 1989, cet effort d'équipement est principalement assuré par le crédit bail et la location. A partir de 1991, les redevances correspondant à ces opérations sont au même niveau que la dotation aux amortissements courants.

LOCATION + CRÉDIT BAIL / AMORTISSEMENTS COURANTS (%)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
	52	56	51	51	57	70	78	101

Source : OEST, EAE

La productivité apparente des équipements ne progresse que de façon marginale : 2,5 % entre 1986 et 1991 soit environ 0,5% par an. Cette faible progression est paradoxalement due au renouvellement rapide du parc, qui entraîne une augmentation des dotations aux amortissements plus rapide que celle de la capacité de transport. Selon l'enquête DTT, si le kilométrage annuel et la charge utile moyenne des véhicules utilisés par les entreprises interrogées s'accroît bien respectivement de 6,6% et de 2,9%, leur âge moyen se réduit de

5,2%. En supposant que le montant des dotations aux amortissements (après réintégration de la part correspondante du crédit bail et de la location de véhicule dans les immobilisations) varie comme l'âge du parc, ces chiffres conduisent à une progression apparente de la productivité des équipements du même ordre que ce que nous avons estimé (3,6% contre 2,5%).

PRODUCTIVITÉ DES VÉHICULES (ENQUÊTE DTT)

	1991	1986	91/86
Kilométrage / véhicule (km)	114065	106904	+6,6%
Charge utile moyenne (tonnes)	25,4	24,4	+2,9%
Age moyen du tracteur (an)	5,86	6,1	+5,2%
Age moyen remorque (an)	11,0	10,9	+1%

Source : Direction des Transports Terrestres

III. UN AJUSTEMENT DIFFICILE

Au début de la période de déréglementation, les structures de bilan des firmes étaient fragiles :

- Les entreprises étaient fortement endettées. L'expansion semble-t-il continue de la demande de transport, l'existence d'un marché de l'occasion, mais aussi, la réduction de l'incertitude qu'apportait la réglementation justifiait un financement de la croissance s'appuyant pour l'essentiel sur l'emprunt.
- Les licences de transport de zones longue constituaient un actif important des sociétés avant 1986. Leur valeur, qui s'élevait à près de 200.000 Francs au début des années 1980, ne dépasse pas, aujourd'hui 20.000 Francs.

Alors que pour aborder dans de bonnes conditions le retournement conjoncturel postérieur à 1990, les entreprises auraient du pouvoir renforcer leurs fonds propres, les marges ont considérablement diminué après 1988. Cette baisse, intervenue dans la situation de conjoncture favorable de 1989-90, reflète en partie le renforcement des distortions de concurrence propres au secteur du transport routier : possibilité de rémunération inférieure au salaire minimum pour les entreprises artisanales, maintien en activité d'entreprises non viables, gains de productivité illicites. Le caractère incomplet des mouvements de restructuration enregistrés traduit l'insuffisance de la rentabilité du secteur en fin de période.

1. La baisse des marges

Après 1988, malgré le maintien d'une conjoncture générale favorable, les prix du transport diminuent. Cette baisse n'est compensée que de façon partielle par l'évolution des prix des principaux facteurs : carburants, main d'œuvre, matériel roulant.

Le tableau suivant présente l'évolution moyenne du prix des produits vendus et des divers facteurs de production déflaté par les prix du PIB ainsi que des consommations unitaires (ou productivités apparentes) des différents facteurs.

Ce tableau comprend quatre groupes de colonnes;

- La première colonne produit montre l'évolution annuelle des prix relatifs des prestations vendues par les entreprises du secteur (sous-traitance déduites).
- L'ensemble "consommation" concerne les consommations intermédiaires de biens et services (hors sous traitance).
- L'ensemble "travail" et "équipement" concerne respectivement les productivités

*Le bilan de la déréglementation du transport routier sur zone longue
Paris le, 3 août 1994*

apparentes et les prix des facteurs travail et capital. Ce dernier est évalué à partir des amortissements "au sens large" (dotations aux amortissements + 2/3 des redevances de crédit bail et de location).

- Dans chacun des ensembles cités plus haut, la colonne "prod." désigne la variation de la productivité apparente du travail. La colonne "rém." la variation de la rémunération unitaire du facteur, c.a.d. de son prix déflaté par celui du PIB.

TRANSPORT ROUTIER DE ZONE LONGUE : PRIX DES PRODUITS ET DES FACTEURS (%)

Années	Prix transport z. longue	Consommation		Travail		Equipement	
		productivité	prix	productivité	prix	productivité	prix
1980/79	+6	+1	+10	0	+4	+4	+3
1981/80	+4	-2	+4	0	+3	0	+2
1982/81	0	+4	+1	+3	+3	-1	-7
1983/82	-1	0	-1	+2	0	-9	-4
1985/84	-4	0	-2	+6	0	+6	-1
1986/85	-4	-1	-10	+3	0	-1	-4
1987/86	-7	+7	-1	+7	0	+8	+2
1988/87	-5	+5	+0	+2	0	-3	+1
1989/88	-3	+3	+1	+1	-1	-6	+0
1990/89	-3	0	-2	+5	+1	+4	+1
1991/90	-1	-2	-3	+3	-1	+0	-1
1986/79	-0	0	0	+2	+2	-2	-2
1991/86	-4	+3	+1	+4	0	+2	+1
1991/79	-2	+1	0	+1	+1	0	-1

Source : OEST, EAE

(1) : productivité apparente

(2) : évolution de la rémunération du facteur par rapport aux prix du PIB

Sa lecture en colonne montre :

- Une évolution de la TRO à peu près parallèle à celle des prix des facteurs pendant la phase de ralentissement économique de 1979-1982.
- Une diminution de la TRO en 1985 et 1986 enregistrant la baisse des prix des consommations intermédiaires et les progrès de productivité réalisés par les entreprises.

Sur l'ensemble de la période 1979-1986, la TRO progresse de la même manière que les prix du PIB.

- Une chute du prix relatif des prestations vendues par les transporteurs entre 1986 et 1991 (-4% par an en moyenne par rapport aux prix moyens du PIB). A partir de 1989, cette baisse est révélatrice de la présence de surcapacité, de la faiblesse du pouvoir de négociation des entreprises par rapport aux chargeurs, et des guerres de prix qui s'allument périodiquement dans le secteur (ex. transports frigorifiques).
- Du fait des efforts réalisés par les entreprises pour accroître leur productivité et enrichir leurs prestations, les consommations de biens et services par unités produites se réduisent plus vite que leurs prix relatifs n'augmentent. La rémunération du travail reste constante en valeur réelle bien que des gains élevés de productivité soient enregistrés. Le prix relatif des équipements progresse de la même façon que leur productivité apparente.

La rupture dans la présentation des données intervenues en 1984, conduit à présenter les résultats des entreprises différemment pour les périodes 1979-1983 et 1984-1991.

Pour la période 1979 - 1983,

- Les agrégats, sont calculées d'après le compte d'exploitation présenté suivant l'ancien plan comptable. Ils n'intègrent pas les éléments exceptionnels ni le recours à la sous-traitance. Le crédit bail ou la location de matériel de transport ne sont pas isolés et ne peuvent donc faire l'objet d'un traitement à part.
- L'excédent brut d'exploitation (EBE) correspond au solde : Production - Consommations Intermédiaires - Impôts liés à l'activité - Frais de Personnels.
- Le PBCAI (Profit Brut Courant Avant Impôt) correspond aux liquidités générées par l'exploitation avant répartition (EBE - charges financières nettes)
- Le résultat courant (PBCAI - dotations aux amortissement et provisions + travaux et charges non imputables à l'exercice).

Pour 1984-1991

- Les agrégats sont calculés d'après la totalité du compte de résultats. Ils intègrent les éléments exceptionnels et le traitement des redevances de crédit bail et de location et la sous-traitance.
- L'EBE au "sens large" comprend les redevances de crédit bail et de location. Celles-ci représentaient 4,2% du chiffre d'affaires hors sous-traitance en 1984, 8,8% en 1991.
- L'autofinancement correspond aux liquidités dégagées par l'exercice quelque soit leur origine. Il se calcule en déduisant de l'EBE "sens large", les redevances de crédit bail et de location, les charges financières nettes, l'impôt sur les sociétés et la participation des

salariés et en y ajoutant les produits exceptionnels dont l'essentiel est formé par la vente de véhicules.

- Le résultat courant est calculé suivant les mêmes convention que pour la période 1979-1983 : Résultat avant éléments exceptionnels et impôts sur les sociétés et participation des salariés.

EVOLUTION DES MARGES DES ENTREPRISES 1979-1983 (%)

Années	<u>EBE</u> CA (*)	<u>PBCAI(1)</u> CA (*)	<u>Résultat courant</u> CA (*)
1979	12,6	10,0	2,8
1980	12,1	9,5	2,7
1981	11,5	8,6	1,9
1982	11,4	8,4	2,1
1983	11,6	8,8	2,4
1979-83	11,8	9,1	2,4

(*) : Chiffre d'affaires hors sous-traitance

EVOLUTION DES MARGES DES ENTREPRISES 1984-1991 (%)

	<u>EBE"sens large"(2)</u> C.A.	<u>Autofinancement(3)</u> C.A	<u>Résultat courant(4)</u> CA	<u>Résultat net</u> C.A
1984	12,5	8,1	1,4	0,9
1985	12,0	7,9	1,2	0,7
1986	13,7	9,6	3,0	2,2
1987	13,4	9,7	3,0	2,2
1988	13,4	9,8	2,2	2,0
1989	12,8	8,7	0,4	0,6
1990	13,0	8,6	0,6	0,6
1991	13,6	8,6	0,8	0,8
1984-85	12,2	8,0	1,3	0,8
1986-91	13,3	9,2	1,7	1,4

Source : OEST, ÉAE

(1) : Produit Brut Courant Avant Impot = Chiffre d'affaires + produits accessoires + travaux faits par l'entreprise pour elle même + variation de stocks + subvention d'exploitation + produits financiers + quote part des résultats d'exploitation en commun - achats de matières premières et marchandises - travaux fournitures et services extérieurs - transport et déplacements - frais divers de gestion + ristourne rabais et remise obtenus - impot indirects - frais de personnel - frais financier

(2) : Excédent brut d'exploitation + redevances de crédit bail et de location

(3) : Excédent "sens large" + produits financiers - charges financières - versement de redevances de crédit bail et de location + produit exceptionnels - impot sur les sociétés - participation des salariés

(4) : Résultat net avant élément exceptionnel, impots sur les sociétés et participation des salariés

L'évolution du résultat courant rapporté au chiffre d'affaires hors sous-traitance montre une rupture avant et après 1986.

- Entre 1979 et 1985, le niveau élevé de l'activité en 1979 et 1980 permet de maintenir les marges autour de 2,7% du chiffre d'affaires hors sous-traitance. Le ralentissement économique de la période 1981-1985 se traduit par un effritement. En moyenne, le taux de marge sur cette période d'activité modérée s'établit à 2,1%.

RÉSULTAT COURANT / CHIFFRE D'AFFAIRES HORS SOUS-TRAITANCE (%)

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
2,8	2,7	1,9	2,1	2,4	1,6	1,4	3,5	3,6	2,6	0,5	0,7	0,9

Source : EAE, OEST

- Sur la période suivante, caractérisée par une conjoncture plus tonique de 1986 à 1990, et par un contexte favorable (ex. : baisse des carburants), les marges atteignent des niveaux élevés en 1986 et 1987, puis s'effondrent au dessous de 1% à partir de 1989. Malgré un environnement plus porteur, leur valeur moyenne sur la période est la même (2,0%) qu'entre 1979 et 1985.

La dégradation des résultats d'exploitation a été en partie amortie par les plus values sur ventes de matériel qui représentent l'essentiel des résultats exceptionnels.

En 1991, la situation des entreprises malgré la période de conjoncture favorable qu'elles ont traversée, est moins bonne qu'en 1985. L'autofinancement reste autour de 8% du chiffre d'affaires alors que, du fait des investissements exécutés sur la période précédente, le renouvellement du matériel exige des financements plus élevés qu'en début de période. Le rapport amortissement courant et exceptionnel / chiffre d'affaires augmente, en effet de 7,1% en 1985 à 8,2% en 1991.

AUTOFINANCEMENT ET RENOUELEMENT DU MATÉRIEL (1985 : 100)

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<u>Autofinancement</u> ⁽¹⁾ Chiffre d'affaires	8,1	7,9	9,6	9,7	9,8	8,7	8,6	8,6
<u>Amortissements</u> ⁽¹⁾ Chiffre d'affaires	7,1	7,2	7,5	7,9	8,3	8,6	8,3	8,2

(1) : Amortissements courants + charges exceptionnelles (essentiellement constituée par la diminution des actifs de l'entreprise consécutive à la vente de matériel de transport).

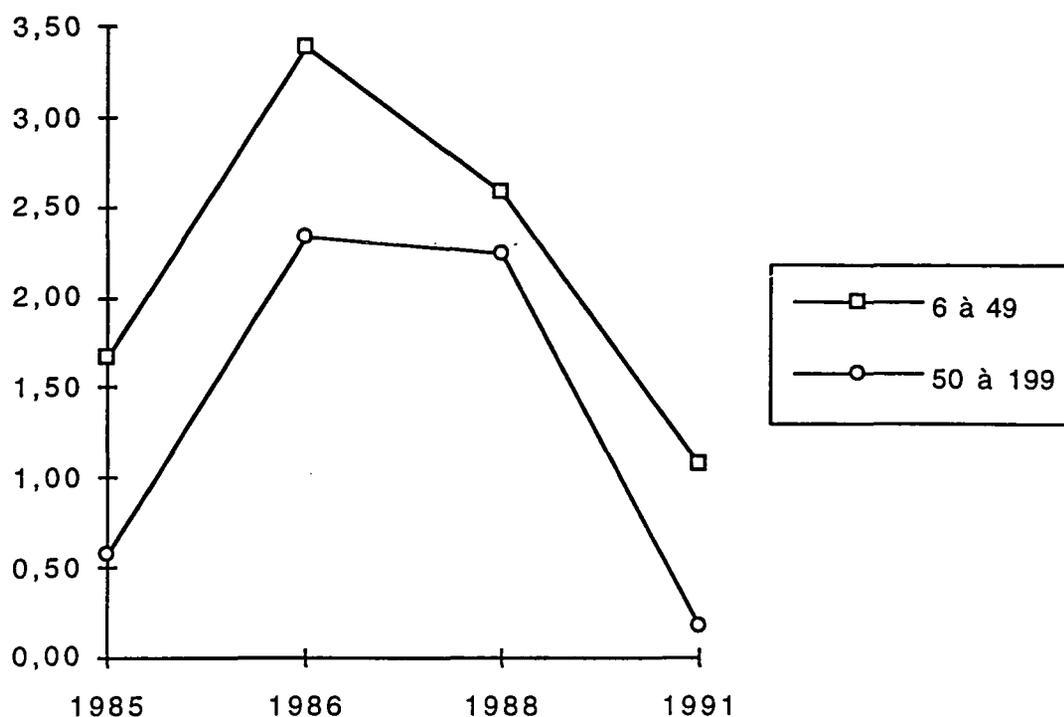
Source : OEST, EAE

Compte-tenu du contexte favorable des années 1989 et 1990, et des faibles niveaux moyens atteints, on peut penser que pour beaucoup d'entreprises, la diminution des marges a été au delà de la rente qu'elles détenaient du fait de la déréglementation. Elle a été d'autant plus durement ressentie par les entreprises que la valeur des licences de transports détenues dans leurs actifs a pratiquement disparu.

Il est intéressant de constater que l'évolution des marges n'a pas été identique pour les petites et les moyennes entreprises du secteur.

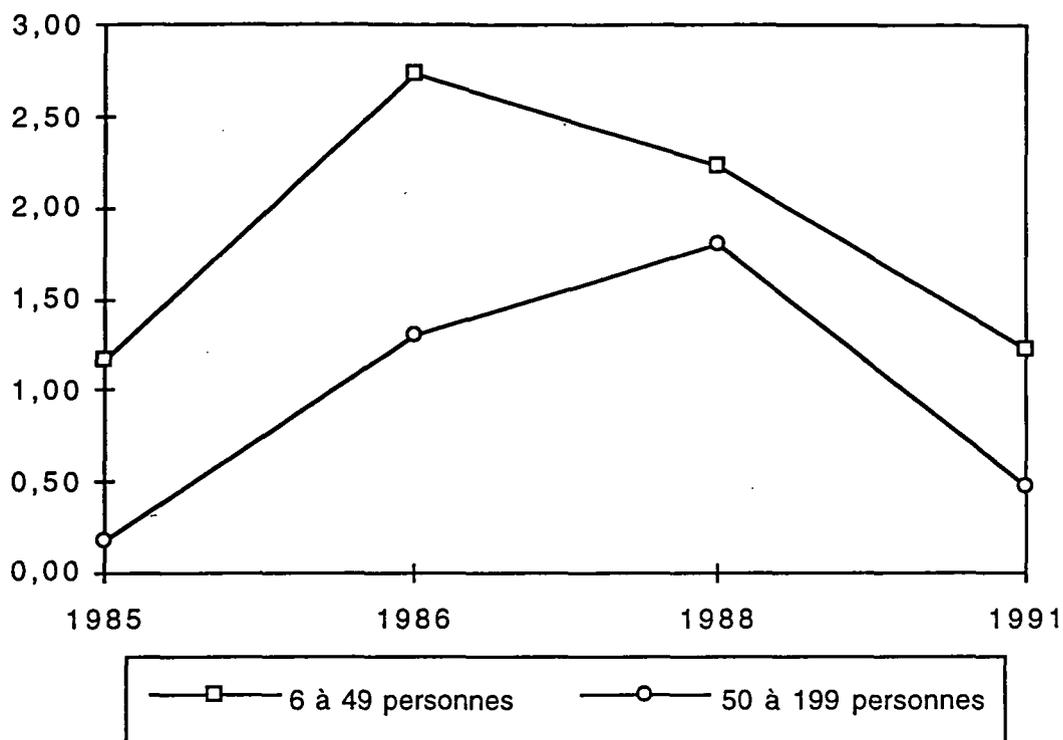
- Les entreprises les plus petites (employant entre 6 et 49 personnes), généralement placés sur les segments les plus concurrentiels (transport de lots complets) ont subi de plein fouet la concurrence des nouveaux entrants. Leurs marges courantes s'effritent entre 1986 et 1988 malgré le contexte porteur. Cette dégradation s'accélère pendant la phase de ralentissement. En moyenne, les marges dégagées en 1991 par cette population d'entreprises sont ramenées au deux tiers de leur niveau de 1985 (1,08% contre 1,67%).
- Les entreprises moyennes (employant de 50 à 99 personnes), placées généralement sur des segments moins concurrentiels (lots, messagerie) ont pu maintenir leurs marges courantes entre 1986 et 1988 grâce au développement des trafics. Après 1988, l'augmentation de la pression concurrentielle due au ralentissement de l'activité et à l'afflux des entreprises sur des marchés considérés comme plus rémunérateurs provoque un effondrement. En 1991, la marge courante n'est plus que de 0,18% (0,57% en 1986) pour l'ensemble de la classe.

RÉSULTAT COURANT / CHIFFRE D'AFFAIRES (%)



Les bénéfices sur la revente des véhicules ont permis de lisser ces évolutions. Du fait de l'intégration des plus values et autres éléments exceptionnels, les variations du ratio résultat net / chiffre d'affaire sont d'amplitude moindre que celles de la marge courante. Ces reventes ne permettent cependant pas d'assainir le secteur, les véhicules étant généralement rachetés par d'autres entrepreneurs.

RÉSULTAT NET / CHIFFRE D'AFFAIRES



La période 1988-1991 constitue une phase d'adaptation du secteur aux nouvelles conditions de la concurrence. Du fait de la diminution de leurs marges, beaucoup d'entreprises sont placées dans une situation critique. Si on suppose que la distribution des entreprises suivant les marges suit une loi normale, plus de la moitié des entreprises dont l'effectif est compris entre 50 et 200 personnes avaient en 1991 des marges inférieures à 1%. L'attraction du secteur pour les personnes sans emploi, les barrières à la sortie rendues plus élevées par la crise économique et les possibilités de contournement des normes de circulation pour les entreprises les plus petites compliquent la sortie de cette phase.

2. L'effet de dumping social

Dans la situation de sous-emploi chronique qui prévaut depuis 1975, le métier d'artisan routier a semblé un débouché intéressant pour un grand nombre de personnes ayant perdu leur travail.

Jusqu'en 1987, les conséquences de cette situation sur la concurrence étaient limitées par la tarification minimum et le contingentement des licences. Les entreprises titulaires d'autorisations de transport pouvaient confier une partie de leur fret, facturé au prix de la TRO à des artisans "louageurs" qui ne pouvaient vivre qu'en acceptant des conditions de travail hors normes. Depuis 1986, ces mêmes artisans, sont en mesure de concurrencer directement

leurs anciens donneurs d'ordre. La facilité d'entrée dans le secteur en fait une "armée de réserve" aux effectifs variables suivant le niveau d'activité et l'état du marché du travail.

ENTREPRISES EMPLOYANT MOINS DE 5 PERSONNES

	1986	1988	1991	Par rapport à l'ensemble (%)		
Nombre d'entreprises :	5.986	7.277	6.875	64,8	68,5	64,7
Chiffre d'affaires (MoF.) :	6.287	7.777	7.399	15,2	15,5	11,8
Prix transports zone longue ¹⁶	102	94	96			

Source : OEST, EAE

Si l'entrée des entrepreneurs individuels dans le secteur est relativement aisée, la sortie, en période de sous-emploi est plus difficile. Piégé par les emprunts qu'il a engagé pour payer son véhicule l'entrepreneur individuel se retrouve contraint pour vendre ses prestations d'accepter des rémunérations en dessous des prix du marché et travaille au coût marginal. La durée de vie du matériel, qui approche 10 ans lui permet de faire durer cette situation relativement longtemps avant d'être contraint d'abandonner.

Le tableau suivant montre que les entreprises artisanales (-5 personnes) connaissent des évolutions de leurs revenus d'exploitation beaucoup moins favorables que les unités plus grandes.

CHIFFRE D'AFFAIRES PAR PERSONNES OCCUPÉES :

	1986	1988	1991	Par rapport à l'ensemble	
				1988/86	1991/88
0 à 5 personnes	474	427	447	-10%	+5%
plus de 5 personnes (*)	396	424	483	+7%	+14%
Ensemble	406	424	479	4%	+13%

(*) : Ciffre d'affaires hors sous traitance

Source : OEST, EAE

4. Les lacunes du contrôle

Malgré la réorganisation des dispositifs de contrôle, les pouvoirs publics n'avaient pas encore, à la fin de la période considérée par l'étude (1986-1991) rassemblé des moyens suffisant pour faire respecter les réglementations.

¹⁶ Tonne-Kilomètre1985 = 100

L'activité de transport routier est soumise à des réglementations concernant les temps de conduite et de travail, les vitesses limites et le chargement des véhicules.

LES RÉGLEMENTATIONS SOCIALES

La réglementation des temps de conduite et de travail découle de sources européennes et nationales.

La vocation de la réglementation européenne est sécuritaire. Elle limite les temps de conduite et prescrit des interruptions de conduite et des repos minimaux. Les règles sont assez complexes et les dérogations qu'elles prévoient ne facilitent pas les contrôles qui sur route ne peuvent porter que sur des périodes inférieures à la semaine. Dans la pratique, les services de contrôle s'assurent essentiellement :

- qu'il n'y a pas eu de dépassement de la durée maximale de conduite (4h 30 sans interruption - 10 heures dans la journée en tenant compte de la dérogation admise deux jours par semaine) ;
- Que le repos journalier a bien été pris dans les 24 heures précédentes (9 heures avec dérogation - dont au moins 8 heures consécutives).

La réglementation française du travail vise à protéger le salarié des abus possibles de son employeur et ne s'applique donc pas à l'artisan. Elle est applicable à toutes les branches, mais des dispositions particulières ont été prises pour le transport routier pour compte d'autrui. Selon cette réglementation la durée du travail est limitée à :

- 48 heures pour une semaine isolée (soit 9 heures supplémentaires maximum au-delà de la durée légale de 39 heures) ;
- 46 heures par semaines pour douze semaines consécutives ;
- 10 heures par jour, ou 12 heures sous réserve d'accord préalable.

Le temps de travail est celui passé à la disposition de son employeur et inclus donc les opérations de chargement et de déchargement, l'entretien du véhicule et les temps d'attente. Toutefois, le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de son employeur sans avoir à exercer d'activité n'est pas décompté en totalité. Le coefficient d'équivalence correspondant est actuellement de 0,9 et pourrait passer à 1 dans un proche avenir. Si un contingent, annuel de 130 heures supplémentaires est dépassé, un repos compensateur doit être accordé au salarié.

La réglementation du travail est difficilement contrôlable. Pour ce faire, il faudrait distinguer lorsque le véhicule est à l'arrêt, temps de repos, de travail (chargement, déchargement) et temps de mise à la disposition de l'employeur sans activité exercée ; or le commutateur du

contrologue qui permettrait de faire cette décomposition n'est que rarement utilisé. En particulier, la règle du repos compensateur est le plus souvent contournée.

Il est possible qu'une réglementation européenne du temps de travail spécifique au secteur des transports soit promulguée à l'avenir. Les propositions faites dans ce sens laissent penser qu'elle serait peu contraignante.

LA VITESSE LIMITE

La limitation de vitesse varie avec la taille des véhicules et la nature du réseau. Pour les ensembles de plus de 19 T. qui assurent l'essentiel du transport sur longue distance, elle est de 90 km./h. sur autoroutes et de 60 km. /heures sur routes nationales.

LA RÉGLEMENTATION SUR LES CHARGEMENTS

Le poids total en charge maximale d'un attelage dépend du nombre d'essieux de l'attelage.

NOMBRE D'ESSIEUX	POIDS TOTAL (TONNES)
2	19
3	27
4	38
5	40-44 (*)

(*) : Dans le cas d'un véhicule empruntant le transport combiné le PTAC maximum est de 44 tonnes

Source : DTT

Dans les faits, les entreprises, en particulier les plus petites qui sont les moins visibles, se soustraient largement à l'application de ces normes. Une note de la Direction des Transports Terrestres reproduites dans les annexes du rapport du Commissariat Général au Plan sur "La Situation Economique et Sociale du Transport Routier " publié en janvier 1993 ("Rapport DOBIAS") relève que :

- "Face à cette demande (d'un renforcement des dispositifs de contrôle), les moyens et résultats sont faibles en dépit des actions déjà entreprises depuis quelques années... Malgré ces efforts, l'ensemble des contrôles (route, entreprise, contrôleur des transports terrestres, inspecteurs du travail et des transports) représente à peine 1.300.000 disques analysés pour la réglementation sociale CEE alors que la directive 88/599 nous impose d'en contrôler au moins 1.325.000, soit l'équivalent d'une journée de travail par an.

- "L'effet de dissuasion est donc notoirement insuffisant, d'autant plus que l'efficacité des sanctions pénales est douteuses : en social, sur plus de 14.000 suites judiciaires connues, plus de 80% des amendes prononcées sont égales ou inférieures à 1.300 F."

Les lacunes du contrôle et la faiblesse des sanctions ont semble-t-il fait franchir aux entreprises un pas supplémentaire dans le non respect de la réglementation.

Entre 1988 et 1989, les infractions relevées par les forces de l'ordre sur la route augmentent de 49% alors que le trafic routier ne progresse que de 15%. La fréquence des contrôles étant inconnue, ce chiffre doit être interprété avec prudence. On peut penser cependant qu'il reflète une dégradation de la situation, au moins entre 1988 et 1992, notamment dans le cas de la surcharge des véhicules (+104%) et des temps de conduite excessif (+72%).

EVOLUTION DES INFRACTIONS SPÉCIFIQUES AUX POIDS LOURD

	1988	1989	1992	88/89	91/89
	Nombre d'infractions			%	%
Ensemble :	115.984	166.415	173.048	+43,5	+4,0
Mode de chargement prohibé :	6.124	9.207	10.089		
Surcharge de véhicule :	23.711	38.923	48.497	+64	+24,5
Infraction au temps de conduite :	5.512	9507	9454	+72	-0,6

Source : Observatoire de la Sécurité Routière

L'enquête sur les conditions de travail de l'Insee, également citée dans la contribution de la Direction de la Prévision au Rapport DOBIAS¹⁷ semble également indiquer un glissement des comportements. Entre 1986 et 1990, la proportion des routiers n'ayant pas d'horaire de travail habituel passe de 16,1% à 19,8%.

1983	1986	1990	1991
12,8%	16,1%	23,3%	19,8%

Source : Insee, Direction de la Prévision, Rapport DOBIAS

¹⁷ La Situation Économique et Sociale dans le Transport Routier, Commissariat Général au Plan, Janvier 1991

Il est à noter que ces comportements ne se sont pas traduits par une avancée considérable de la productivité des chauffeurs routiers employés par l'ensemble des entreprises du secteur. Comme nous l'avons noté plus haut, l'augmentation de la productivité apparente du travail sur la période est due plus au personnel sédentaire qu'au personnel roulant. Pour cette dernière catégorie, les gains de productivité apparente (3,3% par an entre 1986 et 1991) sont relativement modestes et inférieures à ce que l'on note pour l'ensemble des services marchands sur la période (+4,4%). Les explications possibles à cette situation sont multiples.

- En 1986, la non-observation de la réglementation était un phénomène déjà largement répandu. Les marges de comportement illicites encore exploitables étaient relativement restreintes.
- Les comportements illicites permettent de réaliser des gains de productivité immédiats mais pénalisent l'entreprise dans le long terme. La surcharge des véhicules est un facteur d'usure précoce et de pannes plus fréquentes. Les dépassements des temps de conduite érigés en règle entraînent une augmentation du nombre d'accidents du travail ou ne permettent pas d'avoir un personnel stable.
- La généralisation des comportements illicites incite les entreprises les mieux organisées à se dégager de la traction sur longue distance, ce qui conduit à une baisse du potentiel de productivité du secteur. Tout se passe comme si il y avait éviction de ces firmes au profit de celles dont le potentiel de productivité est le moins élevé.

5. Le développement de la sous-traitance

Sur la période, les stratégies des entreprises ont privilégié la maîtrise du fret plutôt que la maîtrise de la traction.

- Du fait du faible nombre des entrées d'entreprises autres qu'artisanales dans le secteur, l'évolution de la composition du chiffre d'affaires selon la taille permet d'approcher la façon dont les entreprises ont organisé leur développement. Celle-ci semble identique en 1986 et 1991 : La croissance du chiffre d'affaires reste toujours associée à la diversification, qui concerne essentiellement la commission ou l'activité d'entrepôt. Ces métiers permettent à l'entreprise d'entrer sur des marchés plus sophistiqués que la simple traction tels que le transport de lot, le groupage et la messagerie.

POIDS DES ACTIVITÉS AUTRES QUE LE TRANSPORT

	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 à 99	99 à 200	200 et plus	Total
1986	9	10	14	19	22	34	17
1991	8	10	13	14	22	34	18

Source : OEST, EAE

- Le durcissement de la concurrence a conduit naturellement les entreprises à chercher de façon active des éléments de différenciation immatériels (création de lignes régulières, rapidité, respect des délais, communication d'information sur le transport en temps réel), physiques (configuration des véhicules, intégration de dispositifs de manutention).

PRINCIPAUX DÉVELOPPEMENTS RÉLEVÉS PAR LES OBSERVATEURS DU SECTEUR

- Service rapide pour les entreprises exerçant des activités de groupage-messagerie (les commissions correspondant à cette activité représentent environ 7% du chiffre d'affaires transport des entreprises de zone longue).
- Prestations logistiques. La complexification croissante des opérations logistiques conduit les entreprises de secteurs comme la grande distribution ou les fabricants de biens de consommation non durables¹⁸ à sous-traiter la totalité de leur prestations logistiques. Les entreprises de transport d'une certaine importance ont été nombreuses à se positionner sur ces marchés.
- Transport internationaux. L'internationalisation croissante de l'économie a considérablement augmenté la demande pour cette prestation plus sophistiquée que le transport intérieur.

Source : *Transport magazine*

- La constitution et l'extension de réseaux d'agences et d'entrepôts, qui permettent de s'affranchir des marchés "spots" (notamment sur minitel) pour les frets de retour, a constitué une des priorités des entreprises pendant la période. Elle est assurée soit par des créations ex nihilo, soit par des rachats d'entreprises, soit par des accords, de durée de vie variable avec des collègues.
- Le désintérêt pour le développement de la traction se voit à travers l'évolution de la sous-traitance qui passe de 16% à 19% du chiffre d'affaires entre 1985 et 1991, l'accroissement étant spécialement sensible pour les entreprises de plus de 100 salariés

¹⁸ Etude à paraître de Majid YACINE

pendant la période de fort développement des trafics de 1986-1988.

PART DU CHIFFRE D'AFFAIRES SOUS-TRAITÉ (%)

Effectif	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 à 99	100 à 199	200 et plus	Total
1985	6%	10%	14%	20%	25%	32%	16%
1986	6%	10%	13%	21%	23%	28%	17%
1988	7%	9%	13%	22%	26%	40%	19%
1991	10%	9%	15%	18%	25%	35%	19%

Source : OEST, EAE

La concurrence excessive qui a suivi la déréglementation a ralenti la diffusion des schémas d'organisation les plus efficaces dans le secteur de la traction. La faible inclinaison des leaders sectoriels pour le développement de flotte de grande taille est, selon P. SALINI, une manifestation des dysfonctionnements de la concurrence.

Les prix excessivement bas du fret n'ont permis que dans des cas rares (LOLEAC pour les citernes, GIRAUD) de développer ce type de flotte qui présente pourtant par rapport au flotte de taille moyenne des avantages certains :

- Economies d'échelles pour l'entretien, la formation des conducteurs
- Meilleure utilisation des véhicules par l'exploitation des effets de réseaux
- Pouvoir de négociation vis-à-vis des constructeurs de véhicules et des fournisseurs d'approvisionnement
- Offre d'une prestation de qualité suivie et contrôlée
- Pouvoir de négociation par rapport aux chargeurs

Il est significatif que ce type de stratégie se soit développé de façon extensive au Royaume-Uni où la sévérité des contrôles et des sanctions a permis de limiter les recherches de productivité par des moyens illicites¹⁹.

A la différence de ce schémas, en France, les entreprises en croissance du secteur privilégient les stratégies axées sur le contrôle du fret. Les déplacements physiques de marchandises sont assurés en partie par les flottes propres, en partie par des sous-traitants plus ou moins fidélisés. La diffusion de ce modèle comporte le risque que le transport ne devienne le maillon faible du système logistique.

¹⁹ L'immobilisation du véhicule jusqu'à ce que son état, son chargement, ou l'équilibre entre temps de repos et de conduite pour le conducteur corresponde aux normes est une pratique courante. La prison en cas d'excès de vitesse (jusqu'au paiement de l'amende) n'est pas rare.

IV. DES DIFFICULTÉS ACCRUES D'AJUSTEMENT POUR LE RAIL

La baisse des prix due au caractère destructeur de la concurrence sur les marchés du fret s'est ajoutée aux problèmes structurel du chemin de fer.

- Réduction des trafics de pondéreux due à l'évolution de la structure industrielle depuis la fin des années 1970 et à l'implantation des unités de production. Une étude de l'OEST montre que 25% du recul des parts de marché subi par l'opérateur ferroviaire était du à cet effet de structure sur la période.
- Inégalité des conditions de concurrence avec le secteur routier, tenant au laxisme des contrôles, à l'absence d'une taxation spécifique pour compenser la dégradation de l'environnement et, à l'insuffisance de la subvention pour charge d'infrastructure.
- Adéquation de l'offre routière aux besoins des chargeurs. Il est à noter que le trafic du mode ferroviaire pour le transport de marchandises fléchit de manière régulière même dans les pays connus pour leur sévérité dans l'application de la réglementation comme la RFA ou le Royaume-Uni.

EVOLUTION DES TRAFICS MARCHANDISES

	1985	1989	1992	1993	89/85	92/89	93/92
	Milliards T. Km.				(%; rythme annuel)		
				(*)			
SNCF	55,9	52,5	49,5	44,9	-1,6	-2,0	-9,4
British Railways	16,1	16,7	15,5	n.c.	+0,9	-2,4	n.c.
Deutsche Bahn	62,9	61,1	55,9	48,9	-0,7	-3,0	-12,4
Ferrovie dello Stato	16,9	18,7	20,2	19,6	+2,6	+2,5	-7,1
RENFE	11,4	11,3	9,0	7,1	+1,0	-20,4	-20,8
14 pays européens	196,6	195,6	185,5	n.d.	-0,5	-5,2	n.d.

(*) : données provisoires
Source : OEST, UIC

La baisse des trafics (-11% en tonnes-kilomètres) et des conditions de marchés identiques à celle du transport routier ont entraîné une forte érosion du chiffre d'affaires. Entre 1985 et 1991, l'ensemble des ventes de l'activité marchandise (fret, Sernam, Poste) a diminué de 10%, passant de 19,9 à 17,9 milliards de Francs.

Cette évolution s'est faite principalement au détriment du transport en wagon isolé qui, comme nous l'avons vu dans la première partie, ne pouvait rivaliser, sur la plupart des liaisons, avec les coûts et la rapidité du transport routier. Alors que les trafics par trains entiers stagnent et que le transport combiné malgré sa progression reste à un niveau relativement faible entre 1985 et 1991 (respectivement de 24,5 à 24,4 milliards de T.KM et de 6,3 à 7,7 milliards de T. KM), les transports par wagons isolés chutent de 20% (de 24,5 milliards de T. KM à 19,4).

La dégradation des conditions du marché a précipité la restructuration de l'activité marchandise autour de ses deux métiers les plus rentables, le train entier et le transport combiné. En 1988, la SNCF annonce un plan pour ramener le nombre de points de collecte de fret de 3400 à 1800. Une estimation fruste montre que les gains de productivité liés à cette réorganisation ont été considérables. En supposant que les consommations de facteurs évoluent de la même manière pour les marchandises que pour les voyageurs, ils ont été de 0,8% par an entre 1985 et 1991, or, les restructurations engagées sur la période ayant surtout touché l'activité marchandise, cette hypothèse les minimise probablement. Pour l'ensemble de la SNCF, les gains de productivité du personnel, mesurés à partir des "Unités Kilométriques Équivalentes" sont de l'ordre de 2,5% par an entre 1985 et 1991.

**SURPLUS DE PRODUCTIVITÉ, "ESTIMÉ" POUR LA SNCF, CALCULÉ DANS LE CAS DU TRANSPORT ROUTIER (% DE LA PRODUCTION DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE)
(RYTHME ANNUEL DE CROISSANCE)**

Années	SNCF	Transport routier zone longue
1980/79	-1	-1
1981/80	-6	-2
1982/81	-4	+4
1983/82	N.D.	+1
1984/83	+4	N.D.
1985/84	-1	+2
1986/85	-4	+1
1987/86	+3	+7
1988/87	+3	+4
1989/88	+3	+2
1990/89	+0	+2
1991/90	-0	+0
1979/85	-1,7	0,7
1991/85	0,8	2,6

Sources : EAE, OEST, SNCF

Ces gains de productivité n'ont pas pu être récupéré par l'entreprise :

- Le partage de la valeur ajoutée entre l'entreprise et les salariés a été relativement favorable

au facteur travail. Contrairement à ce que l'on observe dans le cas du transport routier, la rémunération réelle a progressé dans l'établissement public entre 1986 et 1991.

EVOLUTION DE LA RÉMUNÉRATION MOYENNE RÉELLE (*)

(POURCENTAGE EN RYTHME ANNUEL)

Années	SNCF	Transport routier zone longue
1985/84	+0	+1
1986/85	N.S.	+0
1987/86	+1	+0
1988/87	-0	+0
1989/88	+3	-2
1990/89	+0	+1
1991/90	+2	-1
1984-91	+1	0+

(*) : déflatée par les prix du PIB

Sources : EAE, OEST, SNCF

- Afin de compenser l'effritement des parts de marché par rapport à la route, l'établissement public a adopté une politique commerciale plus agressive à la fin de la période. Après une période d'évolutions rigoureusement parallèles entre 1986 et 1990, le prix moyen du fret ferroviaire continue à baisser en 1991 et 1992 alors que celui du transport routier se redresse légèrement.

**PRIX MOYEN DU FRET SNCF ET DU TRANSPORT ROUTIER SUR ZONE LONGUE
1986 : 100**

Années	SNCF (*)	Transport routier zone longue
1986	100	100
1987	95	95
1988	93	92
1989	93	91
1990	93	93
1991	92	94
1992	92	95

(*) : Chiffre d'affaire fret SNCF/Trafic

Sources : EAE, OEST, SNCF

Ces évolutions contrastées de la productivité, des rémunérations et des prix sont à l'origine de la dégradation des comptes de l'entreprise ferroviaire. Selon des sources SNCF, les résultats de l'activité fret, qui étaient à peu près équilibrés en 1987, se sont dégradés avec un déficit supérieur à 200 millions de francs en 1991 et de l'ordre de 2 milliards en 1993.

V. UN BILAN PLUTÔT POSITIF POUR LA COLLECTIVITÉ

Dans les faits, il est impossible de distinguer entre les gains de productivité dus à la déréglementation et ceux que l'on aurait constatés dans le cas d'une situation inchangée. On peut néanmoins rapprocher les gains de productivité constatés des coûts externes liés à chacun des modes de transport. Si ce bilan est positif, on peut conclure que en dépit des modifications de parts modales qui l'accompagnent, la déréglementation, selon ce critère, améliore la situation économique globale de la collectivité. Dans cette partie on a complété ce calcul par quelques indications sur les effets négatifs non quantifiables qui l'ont accompagnés.

1. LE SURPLUS DÉGAGÉ PAR LES ENTREPRISES

Entre 1986 et 1991, du fait des progrès de productivité réalisés par les entreprises routières et le chemin de fer la collectivité a vu le coût relatif du transport diminuer. Ce bénéfice peut être évalué par la différence entre le coût du transport observé en 1991 et ce qu'il aurait été en absence de gains de productivité, c'est à dire par le surplus de productivité tel qu'il est défini dans la partie II.

Afin d'éliminer les doubles emplois, les calculs ont été faits pour l'activité hors sous-traitance du transport routier. Les partages prix / volume des produits et des consommations du transport routier ont été exécutés suivant les conventions détaillées en annexe.

Le premier tableau ci-dessous présente le calcul du surplus dégagé en 1991 par rapport aux conditions de 1986. Entre 1986 et 1991, le produit des entreprises de zone longue, évalué aux prix de 1986, est passé de 43,0 milliards de F. 86 à 72,4 milliards de F.86 soit une augmentation de 29,4 milliards de francs 1986. Évaluées de la même manière, les dépenses correspondantes, y compris rémunération des actionnaires²⁰ n'augmentent que de 23,1 milliards de F.86 (de 43,0 milliards de F. 86 à 66,1 milliards de F.86). Le surplus dégagé en 1991 du fait des améliorations de productivité réalisées entre 1986 et 1991 s'élève donc à 6,3 milliards de F.86. Un calcul identique fait pour l'activité marchandises SNCF permet aboutir à un surplus de 1,7 milliard de F.86.

Le deuxième tableau montre la façon dont ce surplus se répartit dans le cas du transport routier. La première colonne correspond aux produits et dépenses des activités évalués en 1991 à leurs prix courants, la deuxième (prix 86 corrigé PIB) ce qu'aurait été ce compte si tous les postes avaient évolué comme les prix du PIB sur la période (+15,6%). La troisième

²⁰ On a supposé que le taux de marge correspondant à la rémunération attendue par les actionnaires était celui observé en 1986.

présente la différence entre ce que les utilisateurs du transport auraient payé et ce que les apporteurs de ressources auraient reçu si les prix avaient évolué de façon uniforme, comme le PIB et ce qu'ils ont réellement payé ou reçu. Ces avantages qui représentent 12,9 milliards de francs 1991 (7,3 milliards pour le surplus et 5,6 milliards pour la baisse de prix des facteurs) ont été intégralement transmis aux clients du transport par le biais de la baisse des prix.

Il n'est pas possible de faire le même calcul pour l'activité fret SNCF puisque le détail de la structure de coût en est inconnu. Il est probable que le personnel et les fournisseurs de l'entreprise ont reçu une part plus forte du surplus de productivité que dans le cas du transport routier. Nous avons vu, en effet que les rémunérations y avaient progressé sensiblement plus vite. Par ailleurs, le prix de l'électricité facturé par EdF, qui incorpore surtout des coûts fixes (électricité nucléaire) n'a pas dû connaître la même évolution que le carburant diesel.

SURPLUS DÉGAGÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER DE ZONE LONGUE (PRIX DE 1986)

	VOLUME	
	1986	1991
TRANSPORTS ROUTIERS ZONE LONGUE		
PRODUITS		
TRANSPORT	33,8	59,2
AUTRES	9,2	13,2
TOTAL	43,0	72,4
DÉPENSES		
Achats hors carburants et péages	8,9	11,9
Carburants hors TIPP	3,0	4,1
Sous-traitance	6,3	13,9
Personnels	11,7	16,0
Charges financières (1)	1,3	2,3
Amortissements (1)	3,2	5,4
Charges exceptionnelles	0,7	1,5
Impôts et taxes	1,1	1,4
TIPP	2,9	4,0
Péages	1,9	3,1
Impôts sur les sociétés (total impôts et péages)	(6,4)	(8,9)
Autres	0,6	0,7
Rémunérations des actionnaires	0,9	1,1
TOTAL	43,0	65,8
SURPLUS SUR OPÉRATIONS		6,6
SNCF - ACTIVITÉ MARCHANDISES		
CHIFFRE D'AFFAIRES FRET	14,8	14,5
CHARGES	14,8	12,8
SURPLUS		1,7
TRANSPORT DE MARCHANDISES		
PRODUIT	57,8	86,9
DÉPENSES	57,8	78,6
SURPLUS		8,3

(1) Y compris part de la location financière et du crédit bail correspondant

RÉPARTITION DES AVANTAGES

	1991 VAL.	1991 VOL. (*)	AVANTAGES
TRANSPORTS ROUTIERS ZONE LONGUE			
PRODUITS			
TRANSPORT	55,4	67,5	12,1
AUTRES	15,6	16,2	0,6
TOTAL	71,0	83,7	12,7
DÉPENSES			
Achats hors carburants et péages	13,7	13,9	-0,2
Carburants hors TIPP	3,8	4,7	-0,8
Sous-traitance	12,2	16,0	-3,9
Personnels	18,4	18,6	-0,2
Charges financières (1)	2,5	2,6	-0,1
Amortissements (1)	6,6	6,3	+0,3
Charges exceptionnelles	1,7	1,7	0
Impôts et taxes	1,7	1,7	0
TIPP	4,8	4,8	0
Péages	3,6	3,6	0
Impôts sur les sociétés (total impôts et péages)	(10,6)	(10,6)	0
Autres	0,9	0,9	0
Rémunération des actionnaires	0,6	1,3	-0,7
TOTAL	71,0	76,0	-5,6
SURPLUS SUR OPÉRATIONS		7,7	

(*) Valeurs aux prix de 1986 multipliées par l'évolution du prix du PIB

(1) Y compris part de la location financière et du crédit bail correspondant

2. LE SURPLUS POUR LA COLLECTIVITÉ

L'évolution du partage modal et de la productivité globale dans chacun des modes a permis à la collectivité de réaliser un gain de 9,6 milliards de francs en 1991²¹ par rapport à ce qu'aurait été la situation si les conditions de productions en cours en 1986 s'était maintenue. Ce chiffre doit être rapproché de l'accroissement de la "subvention de fait" qu'elle a accordée au secteur en acceptant que l'utilisation de l'espace public et l'impact négatif du trafic routier sur les autres agents économiques ne soient pas complètement compensés par des impôts et péages.

²¹ Soit la valeur en francs 91 des 8milliards F.86 de surplus dégagé par les entreprises routières et la SNCF.

Les éléments suivants montrent que l'accroissement des coûts et nuisances externes non compensé par l'augmentations des taxes propres au transport routier représentent environ le tiers de de gain (3,8 milliards).

L'accroissement du trafic sur longue distance des véhicules exploités par des entreprises de transport routier a été de 24 milliards de tonnes kilomètres entre 1986 et 1991²² (de 47,1 à 71,1 milliards TKM). Les travaux du Conseil Général des Ponts et Chaussées permettent de chiffrer les coûts correspondant à l'usage accru des infrastructures et à l'augmentation de l'insécurité routière et de la congestion des voies de circulation. On peut rapprocher de ces chiffres l'accroissement des recettes publiques liées au trafic (TIPP, Taxe à l'essieu, TVA non remboursable).

- Selon les calculs d'un groupe de travail présidé par l'Ingénieur Général Brossier (affaire 91-05), la part des dépenses de voirie imputable aux poids lourds étaient de 38 milliards de francs en 1992²³, pour un trafic évalué à 156,6 milliards²⁴ de tonnes kilomètres soit 0,243 francs par tonne kilomètre ²⁵. On a supposé que, en termes réels, ce coût n'avait pas évolué entre 1986 et 1991. L'augmentation des dépenses de voirie liée à l'accroissement du trafic est donc de l'ordre de 5,8 milliards de francs 91.
- Selon le même groupe de travail, les coûts de l'insécurité et de la congestion peuvent être chiffrés de la manière suivante :
 - 0,14 franc par véhicule-KM pour le coût de l'insécurité (avec une valeur tutélaire pour les victimes de l'insécurité routière de 3,3 MF par tué)
 - 0,236 franc par véhicule-KM pour le coût de la congestion²⁶
 - le tonnage unitaire emporté par les véhicules a été évalué à 15 tonnes (chargement moyen retenu dans la plupart des études sur les transports sur moyennes et longues distances).Ces chiffres conduisent en 1991 à des coûts d'insécurité et de congestion supérieurs de

²² L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises en 1991, OEST

²³ Les dépenses de voirie représentent les dépenses des administrations destinées à permettre le fonctionnement du réseau routier (entretien et dépenses de police essentiellement). Ces dépenses comprennent 5 milliards F au titre de la TVA (les dépenses des administrations sont considérées comme une consommation finale) et 1 milliard F au titre des redevances de sécurité sociale.

²⁴ 136,6 milliards pour le trafic de véhicules supérieur à 3 tonnes de charge utile auquel s'ajoute le trafic de transit estimé à 20 milliards de TKM.

²⁵ "Le coût du transport routier pour la collectivité", in "Les comptes transports 1992", Insee.

²⁶ Le SETRA estime à 3,1, 14,2, et 25,1 secondes la perte de temps pour les véhicules particuliers du à l'arrivée d'un poids lourd supplémentaire sur respectivement, le réseau autoroutier concédé, le réseau non concédé (essentiellement les autoroutes péri urbaines) et le réseau national. La moyenne de ces temps pondérée par l'importance relative de l'utilisation de chacun de ces types de réseau par les poids lourds s'élève à 18,4 secondes. La valorisation de ce temps par la valeur tutélaire retenue pour les véhicules légers conduit à un coût de 23,6 cts. / véhicule kilomètre.

602 millions de francs à ce qu'ils auraient été si, le trafic routier longue distance pour compte d'autrui s'était maintenu au niveau de 1986.

Les coûts liés à l'accroissement du trafic peuvent donc être estimés en 1991 à 6,4 Milliards de Francs. Ils sont compensés à hauteur de 4 milliards de francs par les diverses recettes et taxes directement liées au trafic²⁷.

A ce solde négatif de 2,2 milliards, il serait nécessaire de rajouter les coûts liés aux préjudices subis par l'environnement du fait du développement du trafic. Le groupe de travail sur l'harmonisation des méthodes de choix d'investissement d'infrastructure propose les évaluations suivantes :

- 5,6 centimes par tonne-kilomètre pour la pollution locale, soit 1,4 milliards de francs pour l'accroissement du trafic du compte d'autrui sur longue distance entre 1986 et 1991.
- 0,7 centimes par tonnes kilomètres pour l'effet de serre (sur la base d'une évaluation de celui-ci à 10 dollars par baril) du au trafic des poids lourd de 40 tonnes de charge utile (maxi-code) , soit 0,17 milliards de francs pour les trafics considérés. Pour tenir compte de la présence dans les flottes des transporteurs de zone longue de véhicules plus légers ayant un rendement énergétique inférieur, on a arrondi cette estimation à 0,2 milliard de francs.
- Compte-tenu du fait que l'essentiel des parcours de longue distance se font en rase campagne on a considéré que le bruit généré par le trafic constituait une nuisance négligeable.

Au total le surcroît de coût externes enregistrés en 1991 par rapport à la situation correspondant à un trafic routier du niveau de 1986 et non compensés par la progression de recettes fiscales spécifiques est de l'ordre de 3,6 milliards de francs 91.

²⁷ Le rapport sur les comptes transports évalue à 34 milliards F en 1992, les péages, frais d'assurance, et recettes fiscales liées au trafic poids lourd, soit 0,217 cts. /TKM. De ce montant on a déduit 5 milliards correspondant à la part de la TIPP qui aurait été payée si le carburant avait été utilisé comme fioul domestique. Le montant à la tonne kilomètre est donc ramené à 18,5 cts / TKM, soit 4,4 milliards de Francs pour 24 milliards de TKM.

VI. CONCLUSION

Selon ce calcul, le développement du transport routier de longue distance entre 1986 et 1991 et les progrès de productivité dans l'ensemble des activités de transport terrestre qui l'ont accompagné, a permis en 1991 à la collectivité de réaliser un gain de l'ordre de 5,6 milliards de francs 91.

Cette appréciation positive pourrait être nuancée par la prise en compte de facteurs plus difficiles à quantifier, ou dont les effets ne se feront sentir que dans le long terme :

- **LE COÛT DE LA CONCURRENCE DESTRUCTRICE** - La relative facilité d'entrée dans le secteur et l'existence de barrières à la sortie non négligeables conduisent à l'apparition de phénomènes de concurrence destructrice et à propension plus forte que dans d'autres secteurs à ne pas respecter les réglementations. A terme, la qualité des prestations pourrait souffrir du sous-investissement dû à une rémunération insuffisante des actionnaires.
- **LE COÛT DE L'AFFAIBLISSEMENT DE L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE** - La concurrence destructrice dans le transport routier et la compensation incomplète des coûts qu'il entraîne pour la collectivité conduisent à un affaiblissement profond du rail. Cette situation comporte le risque de mesures de restructuration excessives et à la marginalisation d'un mode de transport respectueux de l'environnement.
- **LES SITUATIONS LOCALES** - La valorisation des coûts externes repose sur des valeurs moyennes. Les dommages locaux peuvent être plus importants et conduire à des situations localement insupportables.
- **LES CONDITIONS DE TRAVAIL** - L'augmentation des effectifs dans le transport routier de zone longue équilibre à peu près les suppressions de postes dans le secteur ferroviaire. Au delà de cet effet quantitatif, on doit constater que l'on a remplacé des emplois bénéficiant d'un environnement social avancé par d'autres où les conditions de travail sont particulièrement difficiles.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

	1986	1991
SNCF	233,4	203,5
Transport routier zone longue	101,7	130,9
Total	335,1	334,4

Sources : SNCF, EAE

Annexe : l'élaboration d'un compte de surplus pour le transport routier de marchandises

Un compte de surplus retrace l'évolution des produits et des consommations d'une entreprise en volume entre deux années. Il y a gain de productivité lorsque le volume du produit augmente plus vite que le volume des consommations, perte de productivité dans le cas contraire. Le gain de productivité entre l'année n+1 et l'année n se mesure donc par le solde du compte courant de l'année n+1 avec les consommations et les produits évalués aux prix de l'année n. Avec les mêmes principes, il est possible de calculer la contribution à ce gain de productivité de chacun des facteurs. Celle ci, correspond en effet à la variation du volume de la production entre l'année n+1 et n rapportée à l'évolution de la quantité de facteur considérée. L'évolution des prix permet ensuite de voir comment s'est réparti ce surplus.

Le secteur du transport sur zone longue, tel qu'il est identifié par l'enquête annuelle d'entreprise se prête relativement bien à une analyse par ce procédé. En effet, une activité relativement homogène, le transport routier représente une place dominante et stable dans les chiffres d'affaires des entreprises (1986 : 72% ; 1991 : 76%). La nature des données disponibles et l'imperfection de notre connaissance des évolutions de prix, sans fausser le sens des résultats, impose cependant une certaine prudence dans leur interprétation.

- Le grand nombre d'entreprises interrogées par l'enquête annuelle permet d'espérer que les erreurs de déclarations s'annulent. Il est cependant probable que des biais rendant difficile l'interprétation de l'évolution des données à un niveau fin subsiste. Cela semble être notamment le cas du poste "consommations de carburant" dont certaines évolutions paraissent difficiles à expliquer²⁸. Afin de gommer ces effets, on a regroupé l'ensemble des achats de biens et services de l'entreprise, hors la sous-traitance, le crédit bail et la location, dans un poste "consommations intermédiaires".
- On ne connaît les comptes d'exploitation que pour les entreprises de plus de 5 salariés. L'analyse ne prend pas en compte l'existence des unités plus petites qui représentent 15% du chiffre d'affaires du secteur (1991).
- La réforme du plan comptable intervenue en 1984 introduit une rupture dans la structure des comptes de résultats. Des éléments tels que la sous-traitance, les consommations de carburants, les éléments exceptionnels (correspondants pour l'essentiel à des reventes de

²⁸ Ainsi, la consommation de carburant chute de 4% en valeur entre 1987 et 1986 alors que le prix du diesel n'a que peu évolué et que les chiffres d'affaires progressent de 15% en valeur et de 11% en volume.

véhicules), ne sont pas disponibles avant 1983.

- Les dotations aux amortissements sont calculées sur des bases conventionnelles et ne concernent qu'une partie des équipements utilisés par l'entreprise (non prise en compte du crédit bail et de la location). Elles fournissent donc une image inexacte de la consommation de capital. L'enquête réalisée par la Direction des Transports Terrestres fournit des éléments intéressants sur ces points mais ne porte que sur un nombre limité d'entreprises. L'estimation par la somme des dotations aux amortissements (y compris amortissements exceptionnels) augmentée des 2/3 des dépenses de crédit bail et de location, qui converge assez bien avec les grandeurs relevées par la DTT nous a paru être la moins mauvaise solution.

RÉMUNÉRATION DU CAPITAL / CONSOMMATION DE CARBURANTS

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
EAE ²⁹ :	0,45	0,45	0,54	0,63	0,69	0,73	0,71	0,70
DTT :	0,37	0,41	0,58	0,62	0,66	0,62	0,62	0,68

- La consommation de ressources financières est mal connue. On ne connaît pas le montant des apports de fonds propres et la part des redevances de crédit bail et de location correspondant à une rémunération du capital. Par convention on a estimé le coût du financement par la somme du poste charges financière augmenté du tiers des redevances de crédit bail et de location³⁰. S'agissant du poste charges financières, on a supposé que la moitié de ce poste correspondait à des prêts à plus d'un an, l'autre moitié représentant la rémunération d'emprunt à court terme.
- Les prix du transport routier de marchandises sont estimées à partir d'une enquête par sondage qui ne permet pas de déceler les variations à un niveau fin.
- Compte tenu du caractère concurrentiel de l'activité, on a supposé que l'évolution des prix de la messagerie était intermédiaire entre celle du transport de zone longue et celle de l'ensemble de l'économie.

Pour les autres postes, les sources utilisées pour la réalisation du partage prix / volume sont

²⁹ Rémunération du capital = dotations aux comptes d'amortissements + charges exceptionnelles + 2/3 du crédit bail et de la location de matériel de transport

³⁰ Conventions généralement retenues par les organismes bancaires.

les suivantes::

POSTES	MODES DE DÉFLATION
Achat de marchandise vendues à l'extérieur :	: indice Insee des produits industriels.
Approvisionnement hors carburant :	: Prix des consommations intermédiaires des sociétés et quasi-sociétés non financières (comptes nationaux).
Autres achats et charges externes :	: Prix des consommations intermédiaires des sociétés et quasi-sociétés non financières (comptes nationaux).
Carburant :	: Enquête DTT (prix des carburants ; partage des approvisionnements entre citernes propres et achats sur route).
Sous-traitance :	: Enquête TRM
Entretien du matériel de transport :	: Prix de la réparation automobile
Assurance véhicule et marchandise :	: Enquête DTT
Salaires :	: Rémunérations par personnes (EAE)
Charges sociales :	: Enquête DTT
Consommations d'équipements :	: Prix des véhicules (enquête DTT) pour les investissements en matériel de transport. Prix de la FBCF des sociétés et quasi-sociétés non financières pour les autres investissements.
Engagements à court terme	: taux de base bancaire
Engagements à long terme	: Bons du trésor à cinq ans
Provisions sur immobilisation :	: Prix de la FBCF des sociétés et quasi-sociétés non financières
Provisions sur stocks	: Prix des consommations intermédiaires des sociétés et quasi-sociétés non financières
Provisions pour risques	: Prix du PIB
Autres charges :	: Prix du PIB

Bibliographie

- Émile QUINET - L. TOUZERY, H. TRIEBEL, *Économie des Transports, Economica*, 1982
- Pierre JANNIN - *Le transporteur face à la crise*, Celse, 1991
- Pierre JANNIN - *Les 30 ratios du transporteur*, Celse, 1986
- J.B. POUY, P. HAMELIN, B. LEFÈVRE - *Les routiers*, Syros 1993
- Commissariat Général au Plan - *La situation économique et sociale du transport routier de marchandises, rapport du groupe présidé par G. DOBIAS*, 1993
- Commissariat Général au Plan - *Transport 2010*, Documentation Française 1992
- Les Comptes des Transports en 1992*, Insee, 1993
- Conditions d'exploitation et de prix de revient dans le transport routier de marchandises à longue distance*, Ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme, 1993
- Conférence Européenne des Ministres des Transports - *Déréglementation des Transports routiers, expérience, évaluation, recherche*, 2-4 Novembre 1988
- Maurice GIRAULT - *La déréglementation des transports routiers de marchandises en France*, OEST 1989
- Notes de synthèse de l'OEST
- Octobre 1992 : M. GIRAULT, S. PALLU de la BARRIÈRE, *Les prix routiers de régions à régions*.
- Centre d'Étude des Revenus et des Coûts, N°55-56 : *Productivité Globale et Comptes de Surplus*.

