



LES PERFORMANCES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DE 1994 À 1996

Frédéric LERAY, François RAGEAU

Depuis plusieurs années, le SES publie un document qui décrit, à partir des données de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE), les soldes et les ratios de gestion classiques du plan comptable général mais aussi des ratios corrigés de l'impact de certains biais nuisibles à l'analyse du secteur du transport routier. Cet article propose une analyse de l'évolution des principaux ratios de performances des entreprises de transport, sur la période 1994-1996, marquée par des résultats en baisse pour l'année 1996. Il expose les convergences et divergences d'évolution entre le transport routier de marchandises et l'organisation de transport de fret. Cette forme d'analyse n'est pas limitée par nature au transport de marchandises mais peut également s'appliquer au transport de voyageurs.

Des ratios adaptés au secteur

La comparaison des performances des entreprises du transport routier de marchandises et de l'organisation du transport de fret suppose la constitution d'indicateurs pertinents pour l'ensemble des entreprises du secteur.

En effet, la diversité des modes de financement des équipements dans le transport de marchandises (fonds propres, endettement, crédit-bail, location...), ainsi que l'utilisation de personnel extérieur et le recours à la sous-traitance, rendent difficile l'interprétation des ratios classiques, sensibles aux choix de gestion des entreprises.

A partir des données collectées dans le cadre de l'enquête annuelle d'entreprises, des agrégats « corrigés », permettant le calcul de ratios neutres vis-à-vis des stratégies mises en œuvre par les entreprises, ont été définis afin de rendre comparables les mesures des performances des acteurs de ces secteurs.

Un secteur en expansion continue

38 155 entreprises de transport routier de marchandises étaient en activité en 1996 contre 35 374 en 1994. Entre 1994 et 1996, le chiffre d'affaires du secteur du transport routier de marchandises (transport de proximité, transport interurbain, déménagement, location de camion avec conducteur) passe de 138 381 millions de francs à 148 369 millions de francs.

Le transport routier de marchandises est un secteur très faiblement concentré, avec une taille moyenne des entreprises de sept salariés. En 1996, les dix premières entreprises ne représentent que 3,3 % du chiffre d'affaires total et 3,2 % des effectifs.

Les organisateurs de transport de fret (messengerie et fret express, affrètement, organisation de transports internationaux) sont 2 106 en 1996. Ce secteur est nettement plus concentré, notamment dans la messengerie qui nécessite une organisation logistique importante. En 1996, les dix premières entreprises réalisent 25,5 % du chiffre d'affaires et emploient 24,3 % de l'ensemble des effectifs.

Le chiffre d'affaires est en progression, de 95 503 millions de francs à 108 139 millions de francs. Cette évolution provient surtout des plus grandes entreprises.

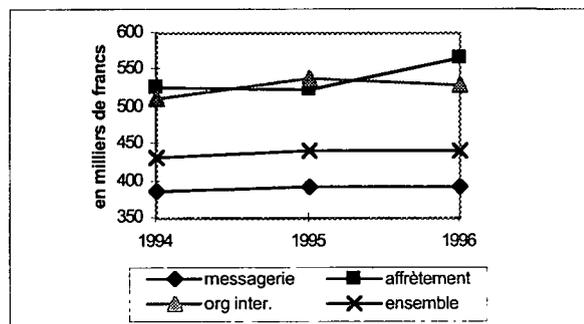
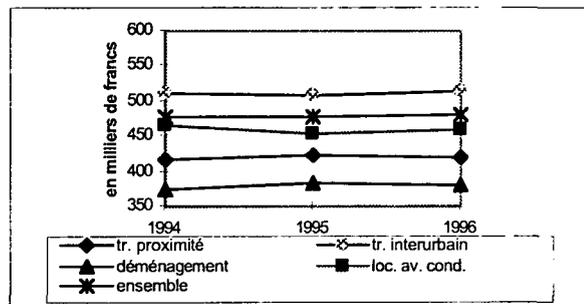
TRM

Un secteur qui emploie près de 400 000 personnes en 1996

Les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) emploient l'équivalent d'environ 279 000 personnes salariées et non salariées (effectif ramené en équivalent temps complet, auquel on ajoute le personnel temporaire) en 1996 tandis que l'organisation du transport de fret fait travailler 105 000 personnes (94 000 en 1994).

En 1996, le chiffre d'affaires dans le TRM, hors sous-traitance, est de 479 700 francs par personne employée. Ce montant est stable sur les trois dernières années. C'est pour les entreprises de 200 salariés et plus que ce montant est le plus faible (424 000 francs). Dans l'organisation du transport de fret, le chiffre d'affaires moyen hors sous-traitance est moins élevé : 442 900 francs par personne en 1996 (434 900 francs pour les entreprises de 200 salariés et plus).

Graphe 1 : Chiffre d'affaires hors sous-traitance par personne dans le transport routier de marchandises et l'organisation du transport de fret



Des taux de marge à la baisse

Les taux de marge classique et corrigée des entreprises de TRM de six salariés et plus sont en baisse entre 1994 et 1996 (respectivement -29 % et -13 %) ; pour les organisateurs de transport de fret, les taux de marge classique et corrigée stagnent. Toutefois, il faut rappeler que l'année 1996 a été une année en demi-teinte pour les entreprises de transport et ces baisses semblent plus conjoncturelles que structurelles. Elles seront à mettre en perspective avec les résultats de l'année 1997.

Le taux de sous-traitance des entreprises de transport routier de marchandises s'élève à 14,4 % en 1996. Il est nettement plus élevé (56,9 %) pour les entreprises de l'organisation du transport de fret. Ce poids élevé de la sous-traitance pour les entreprises de l'organisation du transport de fret entraîne un taux de valeur ajoutée hors taxes corrigée assez faible par rapport à celui du TRM (respectivement 29,5 % et 47,6 %). Cet écart est réduit quand on compare les taux de marge corrigée de deux secteurs. Il reste cependant défavorable à l'organisation du transport de fret (22 % contre 27,3 %).

Le poids des frais financiers corrigés dans l'excédent brut d'exploitation corrigé est plus élevé pour l'organisation du transport de fret que pour le TRM (56,9 % contre 35,8 %). Il s'est alourdi au fur et à mesure de la dégradation du taux de marge ces trois dernières années.

TRM

Les taux de marge par taille sont les plus bas pour les entreprises de deux cents salariés et plus, tant dans le transport routier de marchandises que dans l'organisation du transport de fret.

Tableaux 1 et 2 : Taux de marge classique et corrigée pour le transport routier de marchandises

Taux de marge classique en %	ANNEES			Taux de marge corrigée en %	ANNEES		
	1994	1995	1996		1994	1995	1996
6 à 19 salariés	17,1	16,4	12,6	6 à 19 salariés	31,3	30,1	27,9
20 à 49 salariés	17,7	17,5	13,4	20 à 49 salariés	30,5	29,9	27,8
50 à 199 salariés	18,1	17,2	13,4	50 à 199 salariés	32,0	31,1	27,3
200 salariés et plus	20,3	16,6	11,7	200 salariés et plus	31,3	28,2	24,8
Ensemble	18,0	17,0	13,0	Ensemble	31,3	30,1	27,3

Tableaux 3 et 4 : Taux de marge classique et corrigée pour l'organisation du transport de fret

Taux de marge classique en %	ANNEES			Taux de marge corrigée en %	ANNEES		
	1994	1995	1996		1994	1995	1996
6 à 19 salariés	17,6	14,6	19,4	6 à 19 salariés	34,6	34,6	35,8
20 à 49 salariés	18,3	13,5	12,8	20 à 49 salariés	28,5	25,0	24,4
50 à 199 salariés	12,8	12,3	12,3	50 à 199 salariés	23,0	23,0	22,8
200 salariés et plus	12,2	10,3	7,9	200 salariés et plus	23,9	20,9	19,3
Ensemble	13,4	11,4	10,3	Ensemble	25,0	22,9	22,0

Tableaux 5 et 6 : Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé

Transport routier de marchandises

Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	ANNEES		
	1994	1995	1996
6 à 19 salariés	31,9	32,7	35,0
20 à 49 salariés	31,0	30,9	34,2
50 à 199 salariés	34,8	34,7	37,3
200 salariés et plus	33,7	34,8	38,3
Ensemble	32,7	33,0	35,8

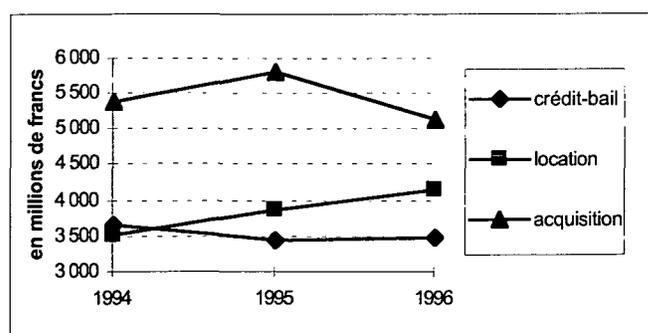
Organisation du transport de fret

Poids des intérêts et assimilés dans l'EBE corrigé en %	ANNEES		
	1994	1995	1996
6 à 19 salariés	46,2	53,8	41,4
20 à 49 salariés	45,3	53,0	54,6
50 à 199 salariés	57,6	63,5	52,0
200 salariés et plus	55,1	64,0	63,4
Ensemble	53,4	61,3	56,9

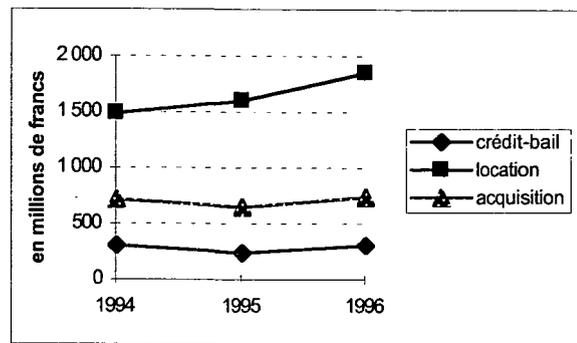
Le mouvement de diversification du mode de financement des investissements en matériel de transport s'est poursuivi en 1996. Alors que le montant des investissements classiques (acquisitions directes) ainsi que les redevances de crédit-bail stagnent de 1994 à 1996, les frais de location augmentent fortement, de 500 millions de francs par an, pour l'ensemble du transport routier de marchandises et de l'organisation du transport de fret. Ils atteignent plus de six milliards de francs en 1996. Ce sont les plus grandes entreprises qui font le plus appel à la location. Ainsi, dans le TRM, les redevances de crédit-bail sont égales à la moitié des frais de location pour les entreprises de cinquante salariés et plus (985 millions de francs contre 2 147 millions de francs), alors qu'elles leur sont supérieures pour les entreprises de moins de 50 salariés (2 511 millions de francs contre 2 029 millions de francs).

Graph 2 : Dépenses concernant les différentes formes de financement des acquisitions en matériel de transport

Transport routier de marchandises



Organisation du transport de fret

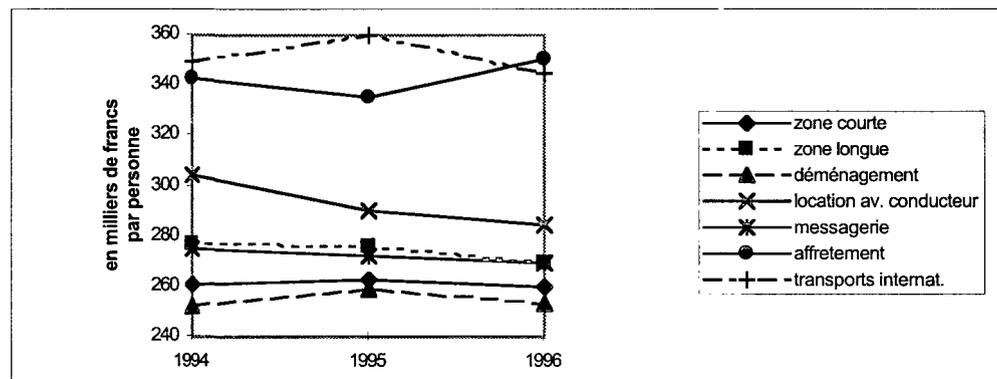


Une chute de la productivité apparente du travail pour les grosses entreprises

La productivité apparente de l'effectif roulant (chiffre d'affaires transport hors charges de transport rapporté à l'effectif roulant) dans le transport routier de marchandises est en baisse sur la période, passant de 416 000 francs à 399 000 francs par personne. Seules les entreprises de six à dix-neuf salariés ont une productivité en augmentation, de 404 000 francs à 413 000 francs par personne de 1994 à 1996. Cette évolution se retrouve aussi pour la valeur ajoutée corrigée par actif occupé.

La productivité apparente du travail (valeur ajoutée corrigée par actif occupé) est de 267 000 francs dans le transport routier de marchandises et de 296 000 francs dans l'organisation du transport de fret. Elle est en recul pour tous les secteurs, excepté l'affrètement. C'est pour l'affrètement et l'organisation des transports internationaux qu'elle est la plus élevée.

Graph 3 : Productivité apparente du travail



Une application au transport routier de voyageurs

Les agrégats corrigés présentés dans cette analyse peuvent être appliqués au secteur du transport routier de voyageurs (APE 602B et 602G), qui présente des caractéristiques similaires à celles du secteur du transport routier de marchandises, notamment un investissement élevé en matériel roulant, financé par acquisition directe, crédit-bail ou location.

2 993 entreprises ont pour activité principale l'une de celles de ce secteur en 1996, dont 1 668 ont plus de cinq salariés. Ces entreprises réalisent un chiffre d'affaires de 20 702 millions de francs et emploient plus de 51 000 personnes en équivalent temps complet.

Le taux de marge classique est en baisse, à 15,9 % en 1996, après 16,7 % en 1995 et 17 % en 1994. Le taux de marge corrigée est de 29,8 % en 1996, à un niveau proche de celui du transport routier de marchandises. Il est aussi en recul.

TRM

Dans ce secteur, l'investissement transport par acquisition directe (1 690 millions de francs en 1996) et le montant des redevances de crédit-bail (933 millions de francs) sont en baisse, alors que la prise en location de matériel de transport progresse (636 millions de francs en 1994, 822 millions de francs en 1996).

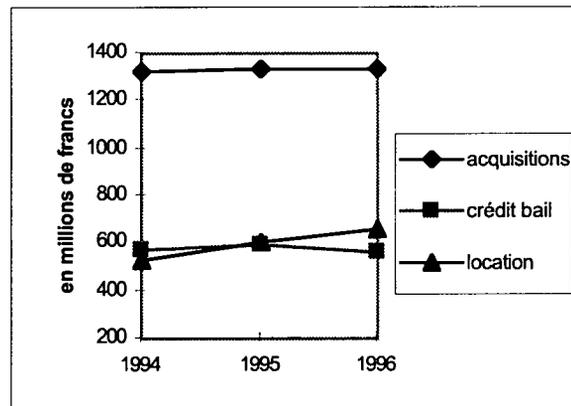
Tableaux 7 et 8 : Taux de marge classique et corrigée pour le transport routier de voyageurs

Taux de marge classique en %	ANNEES		
	1994	1995	1996
6 à 19 salariés	20,6	20,3	20,6
20 à 49 salariés	17,1	17,2	15,7
50 salariés et plus	16,0	15,4	14,7
Ensemble	17,0	16,7	15,9

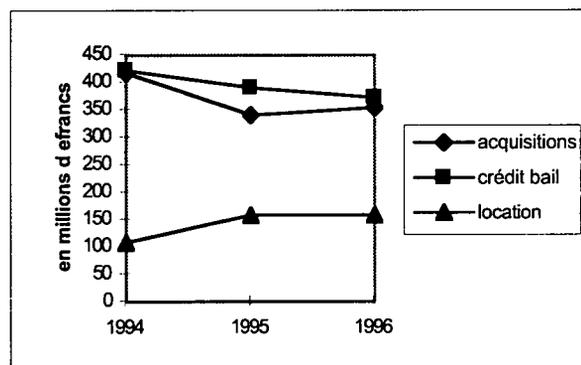
Taux de marge corrigée en %	ANNEES		
	1994	1995	1996
6 à 19 salariés	36,8	36,8	37,2
20 à 49 salariés	33,4	33,5	32,4
50 salariés et plus	26,8	26,8	26,4
Ensemble	30,3	30,3	29,8

Graph 4 : Dépenses concernant les différentes formes de financement des acquisitions en matériel de transport

Transport routier régulier de voyageurs



Autres transports routiers de voyageurs



Les concepts habituels :

- **Valeur ajoutée hors taxes (VAHT) :** Chiffre d'affaires hors taxes + production stockée + production immobilisée - (achats de marchandises + variations de stocks) - (achats de matières premières + variations de stocks) - autres achats et charges externes.
- **Excédent brut d'exploitation (EBE) :** VAHT + subventions d'exploitation - impôts, taxes et versements assimilés - salaires et traitements - charges sociales

On neutralise l'effet du recours au crédit bail et à la location ou à des agents externes à l'entreprise sur les agrégats comptables d'exploitation :

Les agrégats corrigés :

- **Valeur ajoutée corrigée :** VAHT + redevances de crédit bail + location de matériel de transport et de manutention + autres loyers et charges locatives + coût des personnels détachés et prêtés à l'entreprise + coût des autres personnels extérieurs - dotation aux provisions sur actifs circulants.
- **Excédent brut d'exploitation corrigé :** VAHT + redevances de crédit bail + location de matériel de transport et de manutention + autres loyers et charges locatives - dotation aux provisions sur actifs circulants - salaires et traitements - charges sociales - participations des salariés aux fruits de l'expansion - impôts, taxes et versements assimilés + subventions d'exploitation.

Les effectifs utilisés sont des effectifs en équivalent temps complet, les emplois à temps partiel ayant été ramenés à des emplois à temps plein, plus les effectifs non directement rémunérés par l'entreprise (personnels extérieurs dont le coût est réintégré dans la valeur ajoutée corrigée).

On calcule un taux de marge corrigée égal au rapport de l'excédent brut d'exploitation corrigé à la valeur ajoutée corrigée.

Les chiffres sur le transport routier de marchandises figurant dans cet article sont tirés du volume « Performances des entreprises du transport routier de marchandises », portant sur les années 1994 à 1996. Ce volume est disponible au SES. Le volume habituel des résultats détaillés de l'enquête annuelle d'entreprise portant sur l'exercice 1996 est publié dans la collection « Données détaillées du SES ».