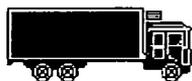


# DÉRÈGLEMENTATION, PRODUCTIVITÉ, DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES : LE TRANSPORT ROUTIER DE ZONE LONGUE\*

André REMY



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 demandes. 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 Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme<sup>1</sup>, permettent d'analyser l'évolution des partages prix/volume des données d'exploitation du secteur et d'en éclairer la dynamique. En tout début de période (1986-1988), 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 leur permettent de progresser. 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 semble révéler l'enclenchement d'un phénomène de concurrence destructrice.

L'évolution de la productivité globale calculée sur la production hors sous-traitance reflète l'effort fait par l'entreprise pour améliorer les performances du cœur de son organisation. Les mesures de déréglementation s'étant étalées sur l'ensemble de l'année 1986, cette année est incluse dans les deux périodes considérées pour l'analyse.

Comme le montre le tableau ci-dessous, la productivité croît en moyenne plus vite sur la période 1986-1991 qu'entre 1979-1986.

**Evolution de l'activité et des productivités - hors sous-traitance- du transport de zone longue (rythmes annuels; %).**

Années	Volume d'activité	Productivité globale	Productivités apparentes		
			Biens & services	Travail	Equipement
1979-86	+ 4,3	0,0	-0,4	+1,2	-0,7
1986-91	+10,6	+1,9	+2,0	+3,7	+0,4
1987/86	+15	+7	+7	+7	+8
1988/87	+10	+3	+5	+3	-3
1989/88	+ 8	+1	+3	+0	-6
1990/89	+13	+2	0	+5	+4
1991/90	+ 6	-1	-1	+4	+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.

Source : EAE, OEST

\*L'étude se rapportant à cet article, "La déréglementation du transport routier de marchandises- essai de bilan" (titre provisoire), sera disponible à l'OEST au cours du trimestre prochain.

<sup>1</sup> 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 (Direction des Transports Terrestres).

**Un fort  
accroissement  
des gains  
de productivité...**

## ENTREPRISES

Cette progression reflète l'augmentation des kilomètres annuels et la diminution des trajets à vide particulièrement coûteux dans un contexte de baisse des prix, la diminution des consommations intermédiaires unitaires (carburant, entretien, etc...),

et l'amélioration de la productivité du travail. Celle-ci est due pour une part importante aux progrès de l'informatisation qui permettent de réduire l'importance du personnel sédentaire.

### Evolution des productivités apparentes du travail (1985 : 100)

	1985	1986	1991
Valeur ajoutée (1) Sédentaires	100	97	139
«V.A. transport» (2) Roulants	100	94	118

(1) : Valeur ajoutée (y.c. 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 : EAE, OEST

Pour une part difficile à évaluer, ceci dénote un recours accru par certaines entreprises à des moyens de productivité illicites. L'importance de cette détérioration est difficile à mesurer, du fait des lacunes que comportent les statistiques d'infractions.

Quatre effets, dont il est difficile d'évaluer l'influence relative, ont joué un rôle important dans l'augmentation des gains de productivité : la reprise de la croissance (+3% en rythme annuel entre 1986 et 1991 contre +1,6% entre 1979 et 1986) dont les effets sur les trafics ont été amplifiés par l'accroissement des échanges avec nos partenaires européens, le développement du réseau autoroutier (1980 : 4700 km ; 1990 : 7215 km), l'amélioration des performances des véhicules (diminution des consommations kilométriques, augmentation de la durée de vie), et le renforcement du climat compétitif. On observe en effet pour l'ensemble de l'industrie (y.c. énergie et IAA) une évolution relativement lisse de la productivité des facteurs de 1979 à 1991<sup>2</sup>.

Parallèlement à cet effort interne, les entreprises les plus importantes ont tiré parti de l'importante baisse des prix de la sous-traitance (-13% entre 1986 et 1991 selon l'enquête TRM).

### Part du chiffre d'affaires sous-traité (%)

Années	1985	1986	1988	1991
Effectif total	16	17	19	19

Source : OEST, EAE

**...intégralement  
récupéré par les  
clients du secteur**

L'analyse des évolutions en volume et en valeur montre que les entreprises n'ont pu conserver le bénéfice de leurs efforts. Le transfert en direction de la clientèle a été supérieur aux gains de productivité réalisés et aux bénéfices dus à la baisse de prix des carburants.

Le tableau ci-dessous illustre la dégradation survenue entre 1986, année particulièrement favorable du fait de la reprise de la demande et de la baisse du prix des carburants, et l'année médiocre qu'a été 1991.

Il représente la décomposition de l'évolution des postes des comptes d'exploitation des entreprises du secteur entre 1986 et 1991 entre un effet volume (variations calculées en supposant que les prix de chacun des postes évoluent comme ceux du PIB) et en un effet prix (écart entre l'effet volume et la variation réellement enregistrée).

<sup>2</sup> Une évaluation rapide de la croissance de la productivité des facteurs pour l'ensemble de l'industrie (y.c. énergie et IAA) sur les deux périodes considérées, aboutit à des rythme de progression peu différencié, de l'ordre de 2,5% par an sur les deux périodes considérées.

## ENTREPRISES

### Répartition du surplus

	1986	Valeur 1991	Effet vol. (francs 91)	Effet prix
Produit	43,0	71,0	40,8	-12,8
Total charges	43,0	71,0	33,8	-6,0
Sous-traitance	6,4	11,7	15,9	-4,2
Achats hors carb.	10,7	17,8	1,0	-0,3
Carburant	5,9	8,6	3,5	-0,8
(TIPP)	2,9	4,8	1,8	0,1
Personnel	11,7	18,4	6,9	-0,2
Amortissements	3,2	6,6	3,0	0,3
Charges financières	1,3	2,5	1,3	-0,1
Rém. actionnaires	0,9	0,6	0,4	-0,7
Surplus de productivité			7,0	

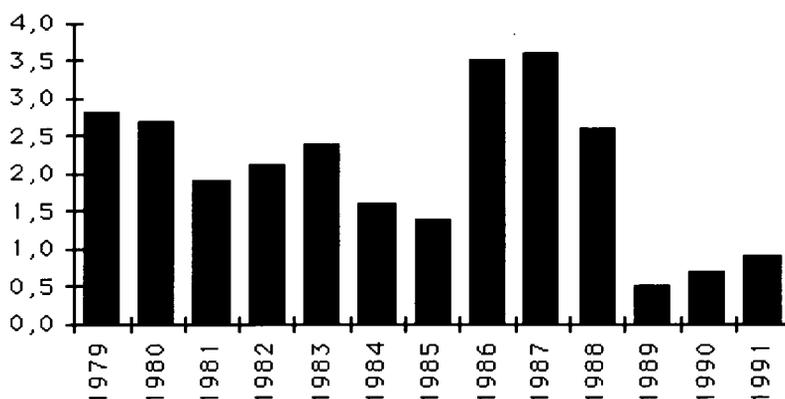
Entre 1986 et 1991, l'accroissement du volume des prestations fournies s'est élevé à 40,8 milliards de francs 1991. Les gains de productivité ont permis de limiter l'augmentation du volume des facteurs consommés à 33,8 milliards de francs 1991, soit un surplus de productivité équivalent à 7 milliards.

Dans le même temps les entreprises ont bénéficié d'une baisse relative des prix de certains des facteurs utilisés (écart entre ce qu'elles ont déboursé et ce qu'elles auraient du payer si les prix des facteurs avaient évolué de la même façon que les prix du PIB). Il s'agit notamment de la sous-traitance et du carburant.

L'écart entre les montants facturés au client et ce qui aurait du leur être facturé si les prix des prestations avaient évolué de la même manière que les prix du PIB a absorbé plus que la totalité des avantages reçus ou construits. Ce qu'exprime la baisse de 0,7 milliards de francs 1991 de la rémunération des capitaux par rapport à ce qu'elle aurait été si elle avait évolué comme celle des bons du Trésor.

L'évolution du résultat courant<sup>3</sup> montre une érosion rapide de la marge qui passe de 3,5% à 2,6% en 1988 puis 0,5% en 1989.

### Résultat courant / Chiffre d'affaires hors sous-traitance ( en % )



Source : EAE, OEST

Celle-ci est particulièrement grave. En effet, elle se produit dans une période où la demande reste croissante, les trafics terrestres augmentant à un rythme annuel moyen de 0,8% par an entre 1988 et 1992; et, afin de pouvoir affronter le ralentissement conjoncturel qui marque le début des années 1990, les entreprises auraient du pouvoir reconstitué leur fonds propres. Or sauf en 1986 et 1987, les marges ne dépassent pas les niveaux enregistrés après le deuxième choc pétrolier alors que, du fait de la dépréciation des licences<sup>4</sup>, les actifs des entreprises ont subi une dépréciation importante.

### Une situation de concurrence destructrice

Une situation de concurrence destructrice se caractérise par l'existence de

© OEST

Synthèse. Juin 1994

<sup>3</sup> Bénéfice avant éléments exceptionnels, impôt sur les sociétés et participation des salariés

<sup>4</sup> Les licences de transports sur longue distance dont le contingentement a été supprimé en 1986 se négociait à plus de 200 000 F au début des années 1980. Leur valeur actuelle est de l'ordre de 20 000 F.

## ENTREPRISES

surcapacité durable conduisant par le biais de guerres de prix chroniques à une diminution de la rémunération des facteurs, à l'affaiblissement de la capacité d'investir du secteur et finalement à son dépérissement. L'existence d'obstacles importants à la sortie pour les entrepreneurs non performants combinée avec une grande facilité d'entrée dans le secteur contribue à son développement.

Une situation de ce type semble s'être développée dans le transport de marchandises sur longue distance.

La suppression du contingentement des licences et les facilités de financement consenties par les constructeurs de poids lourds ont facilité l'entrée dans le secteur d'entrepreneurs quelquefois insuffisamment formés.

Un arrêt d'activité aurait des conséquences graves pour ces entrepreneurs, qui ont souvent apportés des garanties personnelles ou, qui dans le contexte actuel pourraient difficilement retrouver un emploi. Le marché de l'occasion qui peut faciliter un dégageant en période de forte conjoncture est, en effet déprimé en période de stagnation. Ils préfèrent donc rester sur le marché même quand les prix ne permettent de ne rémunérer que partiellement leurs efforts. Le tableau ci-dessous illustre la capacité des très petites entreprises à réduire leurs prétentions en matière de rémunération.

### Chiffre d'affaires par personnes occupées (hors sous-traitance)

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

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

Source : OEST, EAE Confrontées à des frais fixes importants, les entreprises les plus importantes, adoptent fréquemment des politiques de vente au coût variable moyen en période de récession.

Les inégalités dans l'application de la réglementation (les grandes entreprises étant plus vulnérables au contrôle que les petites) pénalise les firmes efficaces mais respectueuses des textes.

La correction d'une telle situation suppose une intervention du régulateur. C'est là le sens des mesures prises par les pouvoirs publics en concertation avec la profession dans le cadre du contrat de progrès présenté en mars 1994. ■

### LA MÉTHODE DES SURPLUS

Mise au point par le GERC à la fin des années 1960, la méthode des surplus est un instrument d'analyse économique destiné à mesurer l'évolution de la productivité globale de l'entreprise, à étudier la répartition des revenus résultant des échanges de l'entreprise avec ses partenaires et des variations de prix liées à ces échanges, à mettre enfin en relation productivité globale et répartition. On définit la variation de la productivité globale comme la différence entre la variation des volumes de production et celle des quantités de facteurs (consommations intermédiaires, heures de travail, usure des équipements, rémunérations des capitaux) utilisées. Cette variation de la productivité globale correspond au surplus (s).

$s = \sum p \Delta P - \sum f \Delta F$  où p et f désignent respectivement les prix de la production et des facteurs de l'année n et  $\Delta P$  et  $\Delta F$  les variations des volumes de la production et des quantités de facteurs utilisées, entre les années n et n+1. La répartition du surplus entre les clients de l'entreprise et ses partenaires (fournisseurs, employés, actionnaires) va dépendre de l'évolution des prix des biens et services considérés. On peut montrer facilement qu'elle s'écrit :

$$s = \sum (-\Delta p)(P + \Delta P) + \sum \Delta f(F + \Delta F)$$

Le tableau "Répartition du surplus" résume l'ensemble de ces calculs. Il décompose l'évolution des postes du compte d'exploitation des entreprises du secteur entre 1986 et 1991, en un effet volume (variation calculée en évaluant les postes du compte de 1991 avec les prix de 1986) et un effet prix (différence entre l'effet volume et l'évolution réellement constatée). Pour la commodité de l'analyse, on a exprimé les variations de volume en francs 1991 en multipliant leur montant par l'évolution du déflateur du PIB entre 1986 et 1991.

Pour être rigoureux, ce calcul suppose que la consommation réelle de capital (l'amortissement économique et non fiscal) et la rémunération attendue par les actionnaires soient connues. Dans le cas du transport routier de zone longue, l'enquête sur les conditions d'exploitation de la DTT montre que le montant de l'amortissement économique est proche de la valeur calculable à partir des postes dotations aux amortissements, annuités de crédit bail et location financière. S'agissant de la rémunération attendue par les actionnaires on a supposé que la rentabilité souhaitée du capital était au moins équivalente à la réalisation de l'année n-1.