



## ÉVOLUTION DES COÛTS, DES PRIX ET DES MARGES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

André RÉMY

En 1999, selon les résultats de l'enquête annuelle d'entreprise, les progrès de productivité et l'ajustement des tarifs ont permis, en moyenne, malgré la hausse des coûts, un maintien au niveau de 1998 de la marge nette des entreprises de transport routier de marchandises de plus de cinq salariés. Grâce aux mesures prises par le Gouvernement en septembre 2000 sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers, il en a probablement presque été de même en 2000. Selon l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport de marchandises, la progression de la recette moyenne au véhicule-kilomètre pourrait en effet avoir été légèrement inférieure à celle de la dérive des coûts effectivement supportée par les entreprises.

**De fortes augmentations des coûts en 1999 et 2000...**

En 1999 et 2000, les prix du carburant, le coût de la main d'oeuvre et les péages autoroutiers, dont l'ensemble représente plus de 40 % des coûts du transport routier, ont augmenté nettement plus vite que l'inflation.

- Le coût des carburants<sup>1</sup>, après une progression de 9,4 % en 1999, a progressé de 14,2 % en 2000<sup>2</sup>.
- Selon la direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (Dares) du ministère du travail, le salaire horaire dans le transport routier de marchandises (TRM) a augmenté de 2,6 % en 1999 par rapport à 1998 et de 6,3 % entre les neuf premiers mois de 1999 et de 2000. Pour les conducteurs grands routiers, en raison des coûts supplémentaires induits par l'application de la loi sur les 35 heures, il est vraisemblable que cette hausse a été plus importante. En janvier 2000, l'enquête du Comité national routier (CNR) relevait une progression de 8,2 % entre les onze premiers mois de 1999 et de 2000.
- Selon le CNR, les péages autoroutiers, après une hausse de 5,4 % en 1999, ont augmenté de 2,3 % entre les onze premiers mois de 1999 et de 2000.

### Evolutions des prix des principaux postes de coût du TRM (%)

	1999/1998	2000/1999 (*)	2000/1998 (*)
	9,4		25
	0,0	0,7	1
	0,2	2,2	2
	5,4	2,3	8
Frais de personnel			
- grands routiers	4,5	8,2	13
- autres conducteurs	3,6	7,3	11
	2,6	6,3	9
	1,0	1,0	2
	0,8	0,6	1
Taxes et cotisation	0,0	0,0	0
Renouvellement tracteur		1,0	-4
Renouvellement semi-remorque		1,4	1
Prix de la production (Insee)	0,4	2,4	3

(\*) : sauf pour le carburant, les estimations des évolutions 2000/1999 reposent sur les évolutions enregistrées jusqu'en novembre 2000.

(\*\*) : après réduction de la TIPP. Hors mesures sur la TIPP, l'augmentation du prix aurait été de 25 % en 2000.

<sup>1</sup> Sauf mention contraire, les données sur les coûts sont tirées des « Cahiers de l'Observatoire » du CNR.

<sup>2</sup> Après prise en compte de la baisse de la TIPP décidée en septembre.

## ENTREPRISES

**... qui ont pu être presque compensées par des gains de productivité et des hausses de prix en 1999**

Au total, à productivité constante, les coûts unitaires des entreprises auraient augmenté de 2,4 % en 1999, soit nettement plus que les prix de la production de l'ensemble de l'économie (+ 0,4 %). Cependant, l'augmentation des tarifs et la progression de la productivité ont probablement permis de compenser la dérive des coûts. Selon l'enquête annuelle d'entreprise sur l'exercice 1999 (EAE 1999), les entreprises de plus de cinq salariés auraient, en effet, dégagé un bénéfice net du même ordre de grandeur qu'en 1998 (1,9 milliard de francs), soit un taux de marge nette de 1,3 % contre 1,5 % en 1998, le chiffre d'affaires ayant progressé de 8,3 %.

Ce quasi-maintien du taux de marge moyen s'accompagne d'une très légère augmentation (de 17,6 % à 18,6 %) de la proportion des entreprises dont le résultat est négatif.

Entreprises de plus de 5 salariés	1998	1999 / 1998			1999	2000 / 1999 (estimé)	
	Mds.F	Prix (%)	Volume (%)	Valeur (%)	Mds.F	Prix (%)	Valeur (% ; * )
<b>Chiffre d'affaires hors taxes</b>	<b>134</b>	<b>1,4</b>	<b>6,7</b>	<b>8,3</b>	<b>146</b>	<b>5,7</b>	<b>7</b>
<b>Dépenses courantes</b>	<b>116</b>	<b>3,3</b>	<b>6,8</b>	<b>10,3</b>	<b>128</b>	<b>6,5</b>	<b>8</b>
- Consommations intermédiaires	72	3,4	6,8	10,4	79	6,3	8
- Dont : carburants	18	9,4	4,0	13,7	21	14,2	16
- Frais de personnel	41	3,5	7,1	10,8	45	7,4	9
- Impôts et taxes nets	3,7	-3,2	6,8	3,4	3,8	0,0	1
<b>EBE (**)</b>	<b>18</b>	<b>-10,7</b>	<b>6,4</b>	<b>-5,0</b>	<b>17</b>	<b>0,2</b>	<b>2</b>
Dépenses à caractère financier	9,1	n.d.	n.d.	19	11	1,1	3
- Location financière et crédit bail	8,4	n.d.	n.d.	22	10	1,1	3
- Frais financiers nets	0,8	n.d.	n.d.	-18	0,6	0,0	1
Autres charges nettes	-0,5	n.d.	n.d.	215	-1,5	-0,5	1
- Dont : autres charges d'expl.nettes	-0,3	n.d.	n.d.	193	-1	-0,5	1
<b>Marge courante d'autofinancement</b>	<b>8,1</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>-27</b>	<b>5,9</b>	<b>-0,5</b>	<b>1</b>
- dont : produits exceptionnels nets	0,7	n.d.	n.d.	70	1,3	2,4	4
<b>Marge brute d'autofinancement</b>	<b>8,8</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>-19</b>	<b>7,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>1</b>
Amortissements et provisions	6,8	n.d.	n.d.	-23	5,3	1,6	3
<b>Résultat net</b>	<b>2,0</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>	<b>-3</b>	<b>1,9</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Résultat net / CAHT (%)</b>	<b>1,5</b>	<b>n.s.</b>	<b>n.s.</b>	<b>n.s.</b>	<b>1,3</b>	<b>n.s.</b>	<b>1,2</b>

(\*) : les évolutions sont calculées sur la base d'une progression de 1,5% en volume des coûts et des produits  
 (\*\*): y compris redevances de crédit bail et de location financière

**En 2000, les mesures prises sur la TIPP et la hausse des tarifs auront permis aux entreprises de compenser en grande partie la dérive de leurs coûts**

En l'absence de mesures telles que celles décidées en septembre 2000 sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), les entreprises de TRM auraient connu une forte dégradation de leur marge. En effet, du fait de la hausse du prix des carburants et, dans une moindre mesure, du coût de la main d'œuvre, leurs coûts moyens sur les neuf premiers mois de l'année se situaient 6,5 % au dessus de leur niveau de 1999. Dans le même temps, elles n'avaient pu faire progresser leurs prix que de 4,5 %. De ce fait, s'il n'y avait pas eu de nouveaux gains de productivité, le taux de marge moyen du secteur serait passé à - 0,6 %.

En septembre 2000, afin d'atténuer les effets de la hausse du prix des carburants, la TIPP sur le gazole utilisé par les entreprises de TRM a été réduite de 35 centimes, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier. Ces mesures ont permis de ramener à + 5 % l'écart entre les coûts moyens de 1999 et ceux sur les neuf premiers mois de 2000. Hors gains de productivité, le taux moyen de marge du secteur serait donc passé à 0,8 %.

L'évolution des prix au quatrième trimestre et le tassement des prix du gazole au mois de décembre (- 13 % par rapport au mois de novembre) ont probablement permis un rétablissement un peu plus prononcé, la marge se situant autour de 1%. D'après une estimation basée sur l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport de marchandises, l'activité du secteur aurait progressé en valeur de 7,3 % par rapport à l'année précédente (+ 1,5 % pour le volume et + 5,7 % pour les prix) alors que les coûts auraient augmenté de 7,6 % (dont + 5,8 % pour les prix des facteurs).