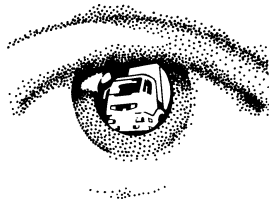


DIX ANS DE PRISES DE PARTICIPATION ÉTRANGÈRES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET L'ORGANISATION DU TRANSPORT DE FRET FRANÇAIS

Isabelle LEROY-DUTILLEUL, Pierre JANNIN

En comparaison de nombreux secteurs de l'industrie en France, celui du transport routier de marchandises est assez peu pénétré par les capitaux étrangers. Cependant, il a enregistré une forte augmentation des prises de participation étrangère puisque le poids des entreprises du secteur passant sous contrôle étranger a doublé. La position géographique de la France dans le commerce européen mais aussi l'assouplissement progressif de la réglementation en matière d'investissements étrangers ont stimulé les investissements des non-résidents. Ainsi, entre 1998 et 2000, les onze plus importantes acquisitions dans le transport routier de marchandises et l'organisation du transport de fret ont fait passer près de trois milliards d'euros de chiffre d'affaires et vingt mille salariés sous contrôle étranger.

L'étude[1] présentée ici s'appuie sur une analyse de la documentation professionnelle et de plusieurs éléments chiffrés issus de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) du SES et des bases de données Astrée Diane. Les comportements de prises de participation étrangères dans les domaines du transport routier de marchandises et de l'organisation de transport de fret sont analysés d'un point de vue qualitatif. L'étude présente, sous forme monographique, les stratégies des soixante-dix principaux acteurs mondiaux sur une période de dix ans (1990-2000) à l'origine de nombreuses restructurations de ces deux secteurs. Ces soixante-dix groupes se composent de quarante-huit groupes étrangers et de vingt-deux français.

Une augmentation forte des prises de contrôle par des non-résidents

Parmi les entreprises des secteurs du transport routier de marchandises (TRM) et de l'organisation du transport de fret (OTF) retenues dans cette étude, la part de celles contrôlées par des groupes étrangers a plus que doublé en dix ans. En effet, en 1990, le poids des entreprises du TRM et de l'OTF sous contrôle étranger représentait en termes d'effectif 4,8 % des effectifs totaux de ces secteurs ; il a atteint 9,4 % en 2000. Quant au chiffre d'affaires des entreprises de ces secteurs sous contrôle étranger, qui représentait 6,9 % du chiffre d'affaires total de ces deux secteurs d'activité en 1990, il s'est élevé à 14,2 % en 2000.

(en millions d'euros)

	1990	1995	2000
Effectif total TRM + OTF	361 244	370 636	459 265
Effectif sous contrôle étranger	17 500	23 000	43 000
Pourcentage sous contrôle étranger	4,84%	6,21%	9,36%
Chiffre d'affiares Total TRM + OTF	31 686	35 936	51 366
CA sous contrôle Etranger	2 180	3 049	7 317
Pourcentage sous contrôle étranger	6,88%	8,48%	14,24%

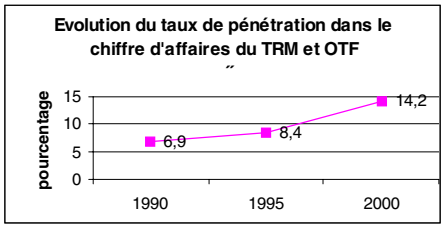
Cette forte croissance de la pénétration étrangère sur la période étudiée s'est effectuée en deux phases distinctes en termes de dynamisme. Ainsi, entre 1990 et 1995, pour les entreprises retenues ici, les effectifs totaux n'ont augmenté que

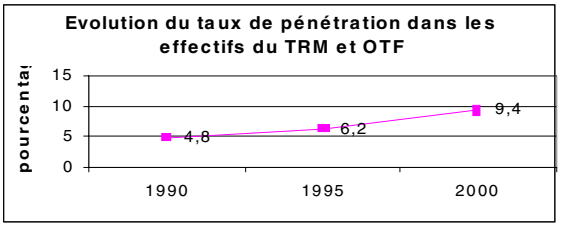
[1] Pierre JANNIN, journaliste consultant, a réalisé à la demande du SES une étude sur les prises de participations étrangères dans le capital des entreprises françaises de transport routier de marchandises, à paraître prochainement.

de 2,6 %, alors que ceux appartenant à des entreprises sous contrôle étranger ont augmenté de 31 %. En ce qui concerne le chiffre d'affaires, celui de l'ensemble des entreprises augmente de 13,4 % contre 40 % pour celui sous contrôle étranger. Dans la deuxième sous-période (1995-2000), les effectifs totaux de ces entreprises augmentent de 24 % et ceux sous contrôle étranger de 87 %. Quant au chiffre d'affaires total, il progresse de 42,9 % et celui sous contrôle étranger de 140 %.

(en millions d'euros)

TRM + OTF	Evolution	
	entre 1990 et 1995	entre 1995 et 2000
Effectifs totaux	9 392	88 629
taux de croissance	2,60%	23,91%
Effectifs sous contrôle étranger	5 500	20 000
taux de croissance	31,43%	86,96%
Chiffre d'affaires total	4 250	15 430
taux de croissance	13,41%	42,94%
CA sous contrôle étranger	869	4 268
taux de croissance	39,86%	140,00%





Malgré un doublement en dix ans, la pénétration étrangère dans le transport routier de marchandises demeure contenue

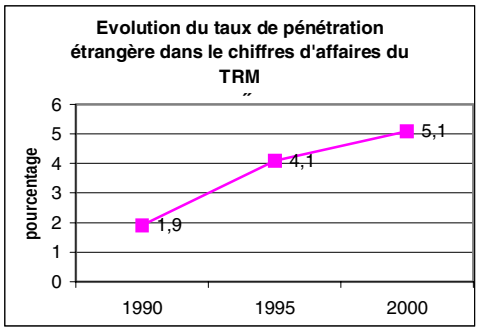
Alors qu'entre 1990 et 1995 les effectifs des entreprises du TRM sous contrôle étranger croissent de 0,9 point, ils ne progressent que de 0,3 point entre 1995 et 2000. La pénétration en termes de chiffre d'affaires est plus importante : elle connaît une progression de l'ordre de deux points entre 1990 et 1995 mais elle est limitée à un point entre 1995 et 2000.

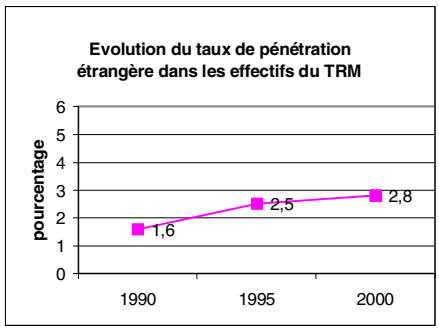
(en millions d'euros)

TRM	1990	1995	2000
Effectifs totaux	282 692	277 276	329 116
Effectifs sous contrôle étranger	4 530	7 000	9 100
Pourcentage du contrôle étranger	1,60%	2,52%	2,76%
Chiffre d'affaires total	20 063	21 000	27 726
CA sous contrôle étranger	386	854	1 418
Pourcentage du contrôle étranger	1,92%	4,07%	5,11%

Evolution dans le TRM		
	entre 1990 et 1995	entre 1995 et 2000
Effectif TRM	-5 416	51 840
% d'augmentation	-1,92%	18,70%
effectif sous contrôle étranger	2 470	2 100
% d'augmentation	54,53%	30,00%
chiffre d'affaires	937	6 727
% d'augmentation	4,67%	32,03%
chiffre d'affaires sous contrôle étranger	468	564
% d'augmentation	121,34%	66,07%

Source : Centre de diagnostic et de prévention du transport (CDPT)





L'organisation du transport de fret est plus convoitée que le TRM par les investisseurs étrangers

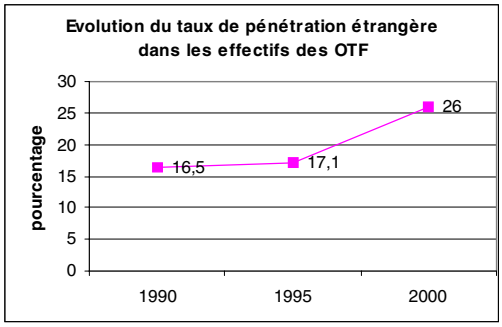
Parmi les entreprises étudiées, la pénétration est plus importante chez les organisateurs de transport de fret (messagerie, affrètement, transports internationaux) que chez les transporteurs routiers de marchandises (interurbain, proximité, loueurs). Malgré une faible augmentation entre 1990 et 1995, où on enregistre une très légère progression (0,6 point) des effectifs sous contrôle étranger puis une diminution comparable (– 0,7 point) du chiffre d'affaires sous contrôle étranger, on assiste entre 1995 et 2000 à une progression importante de la pénétration étrangère dans les entreprises de l'OTF, qui représente une croissance de neuf points des effectifs et de dix points du chiffre d'affaires correspondants.

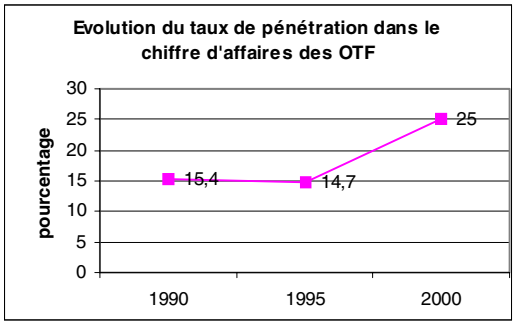
(en millions d'euros)

OTF	1990	1995	2000
Effectif total	78 552	93 360	130 149
Effectif contrôle étranger	12 970	16 000	33 900
Pourcentage contrôle étranger	16,5%	17,1%	26,0%
CA Total en €	11 623	14 936	23 640
CA contrôle Etranger en €	1 794	2 195	5 899
Pourcentage contrôle étranger	15,4%	14,7%	25,0%

Evolution dans l'OTF		
	entre 1990 et 1995	entre 1995 et 2000
Effectif	14 808	36 789
% d'augmentation	18,8%	39,4%
Effectif sous contrôle étranger	3 030	17 900
% d'augmentation	23,4%	111,9%
Chiffre d'affaires	3 313	8 704
% d'augmentation	28,5%	58,3%
CA sous contrôle étranger	401	3 704
% d'augmentation	22,3%	168,7%

Source : Centre de diagnostic et de prévention du transport (CDPT)





Après être resté relativement stable entre 1990 et 1995, le taux de pénétration chez les OTF a connu, en 2000, une évolution importante. Les pourcentages des effectifs et chiffre d'affaires des entreprises passées sous contrôle étranger sont, respectivement, neuf et cinq fois supérieurs à ceux enregistrés dans le TRM.

Les opérations d'acquisition ou de cession des entreprises de transport répondent à des motivations très diverses

Sont présentés, ci-dessous, six exemples de cession d'entreprises françaises afin d'illustrer le type de déterminants micro-économiques ayant pu guider le choix d'implantation d'entreprises leaders du secteur.

Prost 1991

Prost est une entreprise française de messagerie qui, par croissance interne, a constitué un réseau national de deux mille employés et mille deux cents véhicules. Tout en demeurant un groupe familial, cette entreprise a investi vingt-sept millions d'euros en deux ans. Forts de leur expérience, les dirigeants de cette entreprise ont estimé qu'acquérir une dimension internationale, ou au moins européenne, par une stratégie de croissance interne serait à la fois trop

long et peut-être hors de portée en termes financiers. Après avoir visité une première fois, avec leurs cadres dirigeants, Fedex en 1988 à Memphis, ils ont été séduits en 1991 par l'éthique et le style de management d'UPS avec lequel ils ont conclu un accord pour se développer plus rapidement à l'international.

TLO 1994

Pierre Bagory, avec d'autres cadres, a repris TLO à son fondateur dans le cadre d'une LMBO (leverage management buy-out : dispositif de reprise d'une entreprise par ses salariés). Il prend conscience de la difficulté de réaliser un nombre suffisant d'implantations à l'étranger pour être performant sur le plan international et peser d'un poids suffisant face aux grands logisticiens. Il lui faut donc l'appui financier d'un grand groupe. Comme il a neuf agences : Vern sur Seiche, Lille, Cavaillon, Strasbourg, Lyon, Perpignan, Bordeaux, Saint-Dié et Paris, il y aura forcément des doublons dans le cas d'une reprise par un groupe français et des menaces sur l'avenir du personnel. La cession est réalisée avec le groupe anglais BOC qui cherche à s'implanter en France et reprend l'ensemble des agences.

Jet Services 1998

Après avoir réussi la transformation de la société de coursiers lyonnais fondée en 1973, Roger Caille a fait de Jet Services un service express de grande envergure, atteignant un chiffre d'affaires de 300 millions d'euros et près de quatre millions d'euros de résultat net grâce à un réseau domestique de 94 dépôts ouverts jour et nuit, 2 500 salariés et un début d'implantation européenne. La taille de cette entreprise lui permet de concurrencer sur le marché national les grands intégrateurs anglo-saxons. Pour assurer la pérennité de son entreprise, Roger Caille trouve, en décembre 1998 chez le néerlandais TPG, un acquéreur de dimension suffisante, porteur des mêmes savoir-faire et ayant aussi une vocation européenne. Le prix de cession de trois cent cinq millions d'euros avant garantie de passif, qui représente un an de chiffre d'affaires et quarante ans de bénéfice moyen, fut un argument supplémentaire pour conforter la complémentarité des deux groupes.

Graveleau 1999

Créée en 1996 par Joël Graveleau et ses frères, l'entreprise Graveleau est devenue un groupe de messagerie employant deux mille quatre cents personnes pour un chiffre d'affaires de 229 millions d'euros avec une rentabilité moyenne de 2 %. Graveleau est implanté en Belgique, en Allemagne, en Grande Bretagne et au Portugal et a des accords de correspondance sur les autres pays européens. Ses quinze millions d'euros de capacité d'investissements annuels ne permettent toutefois qu'un développement international limité, surtout s'il faut intégrer des activités logistiques. Ces problèmes trouvent leur résolution grâce à la complémentarité avec l'Allemand Dachser. Celui-ci prendra 70 % du capital de Graveleau en mars 1999. De nombreux facteurs ont aidé au rapprochement : culture d'entreprises familiales, complémentarité des réseaux, savoir-faire techniques très voisins, qualités de service comparables, intégration rapide des systèmes d'information EDI et surtout une expérience réussie de collaboration menée depuis trois ans à titre de correspondants réciproques.

Grimaud 2001

En dépit de sa situation très favorable au début des années 1990 (douzième réseau français, chiffre d'affaires de près de 70 millions d'euros), l'entreprise est contrainte, en janvier 2001, de déposer son bilan après avoir mal résisté aux crises de la messagerie. Le tribunal de commerce doit choisir entre deux offres de reprise principales : celle du Belge Ziegler, qui propose de reprendre trente-quatre agences et 1109 salariés pour 2,3 millions d'euros, et celle du vendéen Joyau, qui offre 1,8 million d'euros pour conserver vingt-deux agences et 901 salariés. Le tribunal de commerce choisit Ziegler dont l'implantation française, plus réduite, limite les fermetures d'agences et maintient le plus d'emplois.

Les routiers français 2001
En 2000, les Routiers Français sont des groupeurs messagers installés à Orly et à Reims avec un chiffre d'affaires de 8,8 millions d'euros pour un effectif de quatre-vingt-dix personnes. La perte du trafic de Ducros et leur fragilité de PME dans le traitement des dossiers des gros expéditeurs de champagne les oriente sur un adossement avec un groupe plus puissant. Cela les conduit à se rapprocher, en mars 2001, de l'Italien Advanced Logistics Services qui trouve en eux une complémentarité à ses propres besoins.

Quatre exemples d'investissement français à l'étranger

Si les investissements étrangers dans le secteur du TRM et de l'OTF en France témoignent des avantages que peut procurer une implantation française, les investissements à l'étranger des entreprises françaises rendent compte du dynamisme et de la solidité de celles-ci.

Gervex – SGRO 1990
L'entreprise, spécialisée dans le transport routier des produits de décolletage de la vallée de l'Arve et créée par HC Gervex, est transformée par son gendre, Carmelo Sgro, en un réseau de groupage pour d'importants donneurs d'ordre du secteur automobile. Un investissement de 2,3 millions d'euros en 1990 dans une plate-forme située à un point névralgique entre Annecy, Genève et le tunnel du Mont-Blanc permet à l'entreprise de se positionner comme interlocuteur privilégié des exportateurs régionaux vers l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne où l'entreprise crée une filiale à Barcelone. En 1999, l'entreprise, devenue GST Plateforme européenne, a un chiffre d'affaires de 17,5 millions d'euros.

Sceta International 1993
En février 1993, Alain Bréau présente Sceta International qui regroupe sous une même direction l'activité Général Cargo du groupe ferroviaire, comme les participations de Calberson dans Cavewood, Stacciari, Teisa, de STVA dans Zust Ambrosetti, de Sceta dans Samson, pour en faire l'instrument d'une offre européenne intégrée à laquelle s'ajoutera l'activité maritime. Les objectifs sont d'affirmer la dimension européenne du groupe en transport et logistique terrestre par promotion d'europroduits, de confirmer la vocation intercontinentale sur les axes Asie-Europe, Europe-Amérique latine, Asie - Amérique Latine, et d'améliorer la rentabilité dans un contexte concurrentiel difficile. « *Notre savoir-faire aujourd'hui n'est plus de savoir franchir une frontière, mais d'offrir des produits de qualité couplant transport et distribution. Nous ressentons déjà l'intérêt de grands groupes pour ce type de prestations* ». (Transport actualités n° 460).

Giraud novembre 1995 – mars 2001
En 1995, Giraud dépasse la barre des 50 % de chiffre d'affaires en trafic international. Sur les 213,4 millions d'euros de l'activité internationale, 54 % proviennent des filiales françaises et 46 % des filiales étrangères en Espagne, Grande Bretagne, Benelux et Italie. La Grande Bretagne et l'Allemagne sont deux marchés porteurs et un axe doit être lancé vers Moscou et la Pologne. C'est à l'international que Giraud trouve des possibilités de développement et rentabilité. Ce développement se concrétise, en 2001, par l'éclatement en deux activités : Giraud International et Giraud Logistics. L'objectif est de faire passer en trois ans la part du chiffre d'affaires international de Giraud international de 66 % à 75 %.

La Poste – GeoPost 1998
La Poste, assise sur son monopole intérieur, règle son problème d'express international par sa filiale Chronopost qui fait partie des réseaux EMS puis GDEW. Mais la directive européenne de décembre 1997 prévoit une libéralisation progressive des marchés intérieurs postaux qui remet en cause l'équilibre européen et déclenche des manœuvres offensives de la néerlandaise Royal PTT et de l'allemande Deutsche Post. Par réaction, et devant l'attaque des

monocolistes et la concurrence de la télécopie et de l'e-mail, la Poste française se lance à son tour, à partir de 1998, dans la bataille postale en prenant le contrôle d'entreprises de courrier et de colis en Belgique, Allemagne, Grande-Bretagne, Portugal et en prenant des accords en Espagne et en Italie complétés par une alliance avec Fedex pour les liaisons aériennes et maritimes.

Les principaux acteurs des prises de contrôle à l'étranger sont en nombre relativement limité et leurs stratégies ne sont pas systématiquement un gage d'amélioration de leur positionnement sur le marché

Les prises de contrôle significatives sont effectuées par quelques groupes européens ou mondiaux assez puissants pour assumer dans la durée les risques d'une expansion internationale. En 1990 on dénombrait cinquante-trois groupes internationaux avec un chiffre d'affaires compris entre cent cinquante-deux millions et onze milliards d'euros. En 2000, ils ne sont plus que quarante-quatre, avec un chiffre d'affaires compris entre 304 millions d'euros et 32,5 milliards d'euros.

Les principaux acteurs en 2000

Classement	Opérateurs	Nationalité	CA Md euros	Remarques
1	DEUTSCHE POST	D	33	Courrier compris
2	U.P.S	USA	32	
3	FEDEX	USA	19	
4	La POSTE	F	16	Courier compris
5	CONSIGNIA (POST OFFICE)	GB	12	Courrier compris
6	STINNES – SCHENKER – BTL	D	12	
7	TPG	NL	11	Courrier compris
8	CF EMERY	USA	11	Estimation
9	P&O	GB	10	Maritime compris
10	NEW EXEL	GB	7	
11	KüHNE ET NAGEL	CH	5	
12	HAPAG LLOYD	D	4	Maritime compris
13	PANALPINA	CH	4	Facturation
14	BOLLORE	F	4	Maritime compris
15	GEODIS	F	3	
16	HAYS Plc	GB	3	
17	DFDS GROUP Tr	DK	2	Maritime compris
18	GEFCO	F	2	
19	ABX LOGISTICS	B	2	
20	TIBBETT AND BRITTEN	GB	2	
21	WALLENIUS WILHELMSEN	S	2	Maritime compris
22	ZIEGLER	B	2	
23	DACHSER	D	1	
24	STEF TFE	F	1	
25	CHRISTIAN SALVESEN	GB	1	
26	ALBATEAM	GB	1	
27	FRANS MAAS	NL	1	
28	EXPEDITORS	USA	1	
29	NORBERT DENTRESSANGLE	F	1	
30	WILLI BETZ	D	1	
31	GIRAUD	F	1	
32	TDG	GB	1	
33	MORY TEAM	F	1	
34	HOYER INT. SPED	D	1	
35	J. BIRKART INT. SPED	D	0	
36	VOS LOGISTICS	NL	0	
37	GCA CH. ANDRE	F	0	
38	TRANSALLIANCE	F	0	
39	THIEL LOGISTIK	L	0	Services compris
40	HEPPNER	F	0	
41	HELLMANN	D	0	
42	MILITZER & MUNCH	D	0	
43	AUTOLOGIC	GB	0	
44	DAHER	F	0	

Source : Centre de diagnostic et de prévention du transport (CDPT)

Les principaux acteurs des prises de contrôle en 1990

Classement	Opérateurs	Nationalité	CA Md euros	Remarques
1	DEUTSCHE POST	D	11	Télécom et courrier compris
2	U.P.S	USA	11	
3	La POSTE	F	8	Courier compris
4	P&O	GB	8	Maritime compris
5	THE BRITISH POST OFFICE	GB	7	Courrier compris
6	ROYAL PTT	NL	6	Télécom et courrier compris
7	FEDEX	USA	5	
8	DANZAS	CH	5	Facturation
9	SCHENKER	D	4	
10	TNT	Australie	3	
11	NEDLLOYD	NL	3	
12	SCETA	F	3	
13	KüHNE ET NAGEL	D	3	
14	NFC EXEL	GB	2	
15	PANALPINA	CH	2	Facturation
16	BTL – BILSPEDITION	S	2	
17	DHL	USA	2	
18	MAYNE NICKLES	Australie	2	
18	HAPAG LLOYD	D	2	
20	OCEAN GROUP	GB	2	
21	INTERFORWARD	S	2	
22	GEFCO	F	1	
23	SCAC	F	1	
24	ASG	S	1	
25	EMERY	USA	1	
26	THYSSEN HANIEL	D	1	
27	HAYS	GB	1	
28	TDG	GB	1	
29	UTI	GB	1	
30	NOVALLIANCE	F	1	
31	MORY	F	1	
32	SAGA	F	1	
33	DFDS	DL	1	
34	ZIEGLER	B	1	Estimation
35	DACHSER	D	1	
36	CHRISTIAN SALVESEN	B	1	
37	CAT	F	1	
38	TRIPCOVITCH	ITAL	1	
39	DUBOIS	F	0	
40	STEF	F	0	
41	TFE	F	0	
42	FRANS MAAS	NL	0	
43	DPD	D	0	
44	CGA Charles André	F	0	
45	EXPEDITORS	USA	0	
46	FRITZ CIES	USA	0	
47	TIBBET AND BRITTEN	GB	0	
48	BOC DISTRIBUTION	GB	0	
49	WALON	F	0	
50	NORBERT DENTRESSANGLE	F	0	
51	GIRAUD	F	0	
52	DUCROS	F	0	
53	HEPPNER	F	0	

Note : Tableau fait sous réserve de l'incorporation des droits de douane dans le chiffre d'affaires chez certains et des écarts de conversion des monnaies.
Source : Centre de diagnostic et de prévention du transport (CDPT)

Les difficultés à tenir un rôle international apparaissent dans le fait que 40 % des groupes observés en 1990 dans l'étude ont été repris ou ont disparu en 2000, et ont été partiellement remplacés par de nouveaux candidats, qui représentent 25 % de l'échantillon 2000.

Qu'est-ce que le contrôle étranger ?

Il existe plusieurs définitions du contrôle étranger d'une firme selon que l'on se place du point de vue juridique ou économique.

En termes juridiques, la réglementation française (décret 89-938 réglementant les relations financières avec l'étranger) établit que :
- une société française dont les titres sont cotés sur un marché réglementé est considérée sous contrôle étranger si la seule participation détenue par un non-résident ou par une entreprise française sous contrôle étranger excède 20 % du capital ou des droits de vote ;
- une société française dont les titres ne sont pas cotés sur un marché réglementé est considérée sous contrôle étranger lorsque des non-résidents ou des entreprises françaises sous contrôle étranger détiennent un pourcentage du capital ou des droits de vote supérieur à 33,33 %.
Cependant, l'administration peut retenir ou accepter un seuil différent afin de tenir compte de la réalité du contrôle exercé et, notamment, d'éléments autres que le seul pourcentage détenu du capital ou des droits de vote.

En termes économiques ou dans les statistiques de « groupe », on considérera qu'une entreprise est détenue majoritairement par un non-résident si celui-ci possède plus de 50 % des voix en assemblée générale, à défaut plus de 50 % du capital au conseil d'administration. On retient donc le plus souvent, dans les études économiques, un seuil de participation au moins égal à 51 %, comme c'est le cas dans cette étude.

■