

Essai de comparaison de la rentabilité du TRM en Europe

La question de la rentabilité du TRM est essentielle dans un marché européen de plus en plus ouvert. Les différences de compétitivité de chaque pavillon pèsent évidemment sur le partage du trafic international, elles pèseront également de plus en plus sur le cabotage. En effet, les rentabilités internes, bien que calculées sur la totalité des trafics où les trafics intérieurs dominent, n'en créent pas moins des avantages ou des distorsions sur le marché européen. Par le biais de la péréquation tarifaire, les entreprises, selon les cas, peuvent ainsi conquérir des marchés internationaux dont la faible rentabilité peut éventuellement être compensée par des marges intérieures plus intéressantes. Enfin, la meilleure santé financière de certains pavillons peut leur permettre de mobiliser des ressources pour acquérir des entreprises dans des pays où la santé économique du TRM est moins bonne.

Des comparaisons difficiles mais intéressantes

Les comparaisons européennes sont toujours difficiles car les sources statistiques peuvent présenter des disparités. La première différence est liée à la date des données, pour la plupart des informations les chiffres correspondent aux années 1996 et 1997. Il faudrait également tenir compte des variations de structures comptables, en particulier corriger ces résultats par les modalités de financement du matériel qui peuvent modifier l'EBE ou la valeur ajoutée.

Comparaison globale des principaux ratios de gestion (en pourcentage)

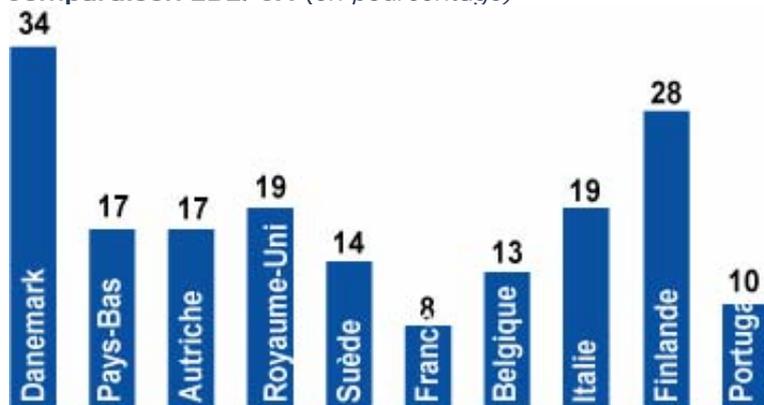
	VA/CA	EBE/VA	Personnel/CA	Personnel/VA	EBE/CA
Danemark	59	55	25	43	34
Pays-Bas	54	3'	37	69	17
Autriche	47	37	30	63	17
Royaume-Uni	46	19	27	58	19
Suede	38	36	24	64	14
France	38	22	29	78	8
Belgique	37	35	24	65	13
Italie	34	55	15	45	19
Espagne	NC	62	NC	38	NC
Finlande	55	5'	27	49	28
Portugal	28	38	17	62	10

Pour autant ces ratios donnent des ordres de grandeurs qui mettent en évidence les écarts structurels de rentabilité de l'activité. Certes, les résultats ont dû s'améliorer dans toute l'Europe pour l'année 1998 compte tenu de la faiblesse du prix du pétrole, mais 1999 doit se situer en dessous des années 1996 et 1997 ; pour 2000 la rentabilité sera encore dégradée.

Le taux de rentabilité le plus faible pour la France

Pour le principal ratio de rentabilité, la France occupe le bas du tableau, la moyenne des pays est autour de 18% soit plus du double du pourcentage de la France. L'écart varie de 1 à 4 environ, puisque le Danemark dégage une rentabilité exceptionnelle de 34%. A noter que dans cette analyse manque l'Allemagne, notamment du fait de la réunification. L'Allemagne fédérale se situait en général un peu au-dessus de la France en ce qui concerne ses résultats financiers (les parts des pavillons respectifs étant assez équilibrées). Le résultat français n'est pas étonnant quand on connaît, d'une part, le niveau des prix qui détermine le volume de chiffre d'affaires et, d'autre part, le poids des charges surtout constitués par les achats, la fiscalité et les salaires.

Comparaison EBE/CA (en pourcentage)

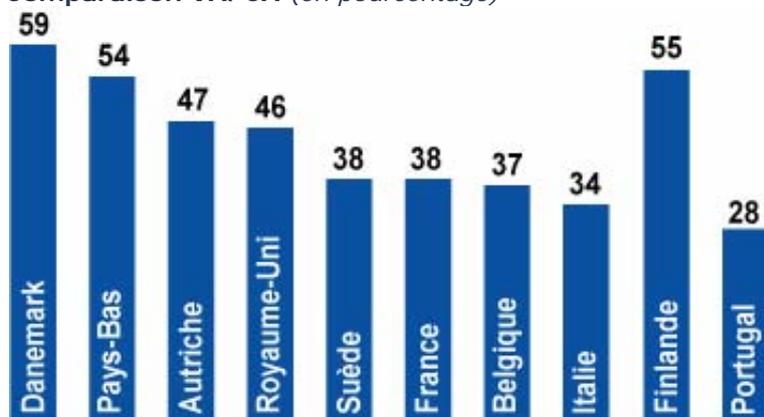


Chiffres non connus pour L'Espagne

Des écarts VA/CA plus réduits

Alors que le résultat financier global varie de 1 à 4, le rapport valeur ajoutée sur chiffre d'affaires n'évolue que de 1 à 2. Le rapport est de 20% pour le Portugal et de 59% pour le Danemark. Ceci étant, ces différences sont encore considérables et témoignent des variations de prix de transport et des niveaux de charges. La France a un rapport de VA/CA de 38% qui se situe un peu en dessous de la moyenne européenne (autour de 40%). On peut supposer que le poids excessif des charges sociales (traitements et taxes) est d'une certaine manière compensé, en partie par les prix, d'un côté, et le prix du gazole, de l'autre, lesquels se situent dans la moyenne européenne.

Comparaison VA/CA (en pourcentage)

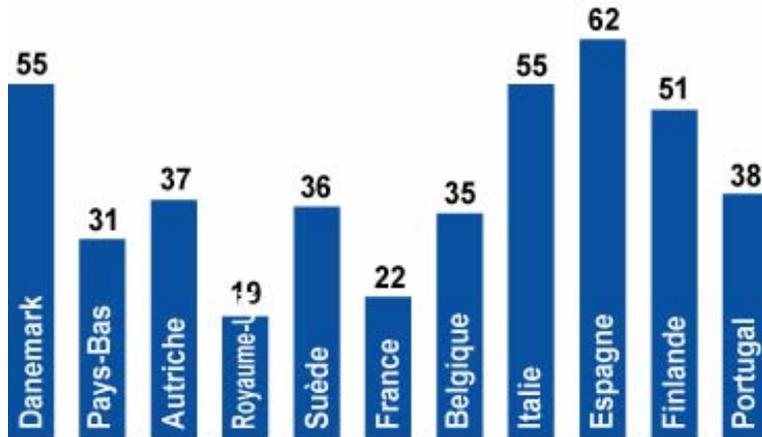


Chiffres non connus pour L'Espagne

Écart de 1 à 3 sur le rapport EBE-VA

Sur le ratio EBE/VA les écarts sont également marqués : ils vont de 19% pour le Royaume-Uni à 62% pour l'Espagne. Cette fois, évidemment, l'EBE est uniquement influencé par le niveau des achats, des impôts, des autres taxes, par les salaires et les charges sociales. L'Espagne, qui dégage un excellent ratio, bénéficie sans doute à la fois du prix du gazole très bas mais également de charges sociales plus faibles que d'autres pays d'Europe. On pourrait dire qu'à l'inverse la France est handicapée par le niveau des traitements mais également de la fiscalité, notamment salariale.

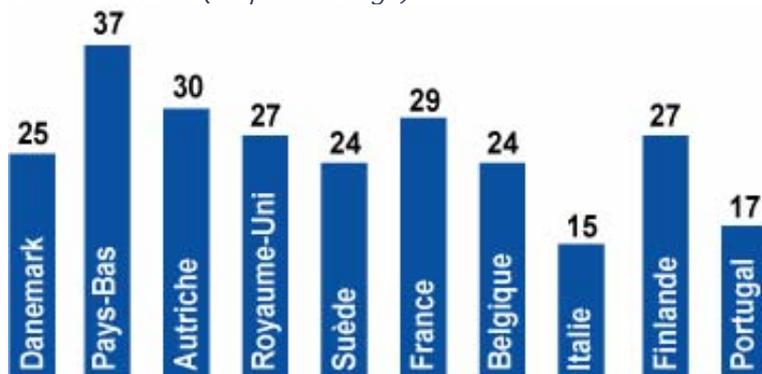
Comparaison EBE/VA (en pourcentage)



La France structurellement handicapée par les charges sociales

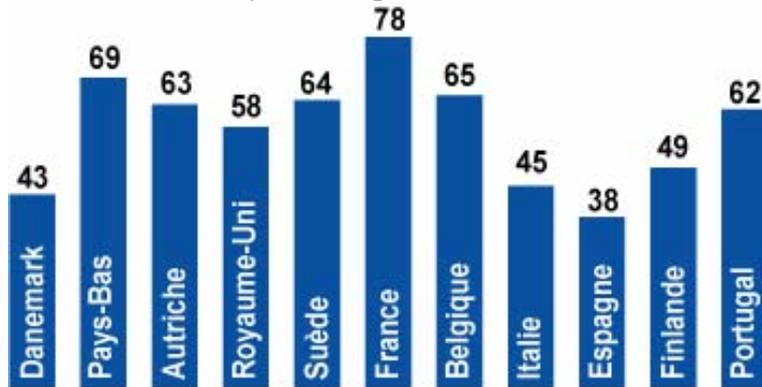
Le graphique qui suit met bien en évidence cet handicap de la France puisque rapportée au chiffre d'affaires la masse salariale est de l'ordre de 29%. Seuls les Pays-Bas font apparaître un rapport plus défavorable que la France ; l'Italie, le Portugal et sans doute l'Espagne sont plus favorisés de ce point de vue. Ces chiffres ne tiennent compte que des masses salariales et font abstraction du rapport entre le travail réel et les traitements. Ce serait bien entendu un point à approfondir car facteur d'avantages ou de discriminations sur le plan de la productivité.

Personnel/CA (en pourcentage)



Chiffres non connus pour L'Espagne

Personnel/VA (en pourcentage)



Le dernier ratio est assez significatif du rapport entre les principales charges, à savoir, la masse salariale et les achats (plus impôts, taxes et versements assimilés). La France de ce point de vue est largement handicapée par rapport à ses concurrents. Sans réforme de la fiscalité dans le sens d'une harmonisation, on voit mal comment la France pourra longtemps maintenir son rang ; la rentabilité finale EBE/CA est là pour en témoigner même si encore une fois on peut discuter de l'influence des modes de financement du matériel sur la structure des comptes.

source : EUROSTAT SES - CCTN

Gaston BESSAY