

La sous-traitance dans l'ensemble de la branche transport

La sous-traitance donne parfois lieu à discussion en raison de son importance dans le transport, de ses conditions d'exécution ou encore de son influence sur les prix de marché. A cet égard, il est intéressant de tenter une analyse de ce phénomène dans l'ensemble de la branche transport, tous modes et activités confondus, même si les activités sont assez souvent différentes. Une telle comparaison permet de vérifier si la sous-traitance est ou non une spécificité du TRM. L'étude, de ce point de vue, fait apparaître la sous-traitance comme un phénomène général à toute la branche avec toutefois un taux particulièrement haut pour le TRM.

L'analyse s'appuie sur les données de l'enquête annuelle d'entreprise réalisée par le SES. Ici il s'agit des chiffres de 2000. La branche couvre une trentaine d'activités qui sont d'abord regroupées par secteur ; le secteur du TRM par exemple recouvre le transport de proximité, le transport longue distance, le déménagement et la location avec conducteur. La comparaison par secteur met en évidence un taux important de sous-traitance par rapport au chiffre d'affaires global pour les secteurs suivants :

- le transport maritime,
- le transport fluvial,
- le transport aérien,
- et l'organisation de transport de fret.

Encore une fois, chaque secteur recouvre plusieurs activités. Le transport routier et urbain recoure très peu à la sous-traitance (5%), les exploitants traitent en général directement avec leurs donneurs d'ordre ou clients. Il en est de même dans le ferroviaire (7%) ; le monopole de la SNCF pèse évidemment sur ce résultat qui pourra sans doute évoluer lorsque toutes les directives sur la libéralisation entreront en vigueur (paquet ferroviaire).

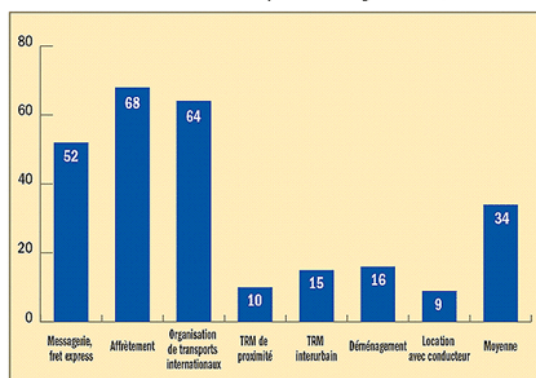
Le transport aérien, avec un taux de sous-traitance de 13%, n'échappe pas au phénomène de sous-traitance surtout dans le transport non régulier (charter) avec 17%. Certaines lignes régulières peuvent être sous-traitées régulièrement ou occasionnellement et le recours à d'autres compagnies (notamment étrangères) est de plus en plus fréquent pour l'occasionnel. Avec le développement des compagnies à bas prix qui jusqu'alors n'intervenaient que peu en France (Low Cost), il est certain que ce taux va progresser de manière significative.

L'ensemble du TRM fait apparaître un taux de sous-traitance de 14%, ce n'est pas le taux le plus important mais il concerne un chiffre non négligeable (près de 4 milliards d'euros). Le transport maritime présente le même taux que l'ensemble du TRM. Une situation qui s'explique notamment par le recours à des pavillons étrangers à bas coûts (phénomène notamment des pavillons de complaisance). Le volume de sous-traitance le plus important (par salarié) concerne le transport fluvial. Il faut cependant souligner que cela porte sur des chiffres d'affaires relativement bas (autour de 416 millions d'euros pour le chiffre d'affaires brut et 1 117 millions d'euros pour la sous-traitance), en tout cas comparés à ceux des autres secteurs. La sous-traitance tient surtout à la structure du secteur caractérisée par une extrême atomisation. Les très petites entreprises ont souvent des difficultés à accéder au fret sans intermédiaire.

L'organisation du transport de fret (activité qui regroupe la messagerie, le fret express, l'affrètement, et le transit), avec plus de 60%, vient nettement en tête de la sous-traitance. Ce secteur sous-traite la grande partie du transport physique, ce qui explique ce pourcentage élevé.

Pour l'ensemble de la branche transport, la sous- traitance représente 23%.

Taux de sous-traitance (en pourcentage sur CA)

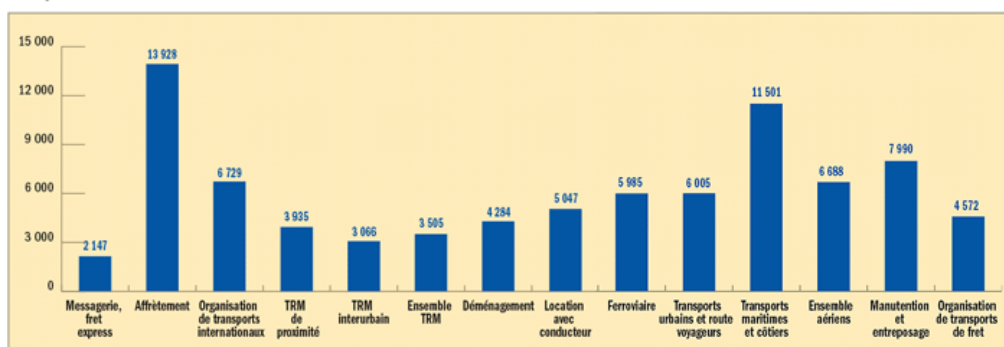


Une analyse par secteur ne permet pas d'établir de corrélation évidente entre le taux de sous-traitance et la rentabilité financière de l'activité. Il faut toutefois rappeler que chaque secteur recouvre plusieurs activités et une étude par activité permet d'établir des relations plus fines entre le volume de sous-traitance et la rentabilité.

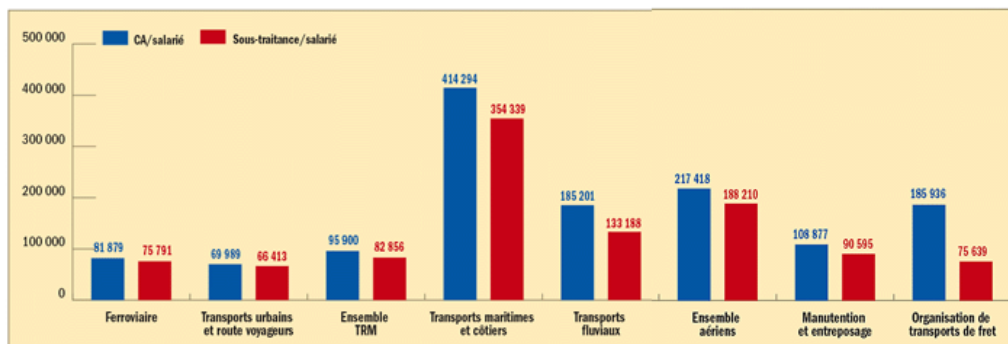
Pour rechercher une corrélation plus nette, on ne retient ici que les activités assez proches du TRM. On notera que la messagerie express dégage un EBE très faible par salarié. Pourtant le taux de sous-traitance est assez fort (plus de 50%). La faible rentabilité de cette activité tient essentiellement à la guerre des prix que se sont livrées les grandes sociétés ces dernières années pour conforter leur réseau. La course à la taille a fortement dégradé les résultats. La venue des opérateurs étrangers n'est pas pour rien dans cette bataille de parts de marché. Et cela s'est notamment traduit par une vague de fusions-acquisitions sans précédent, le plus souvent au profit de capitaux extérieurs. Les corrélations entre fort taux de sous-traitance et haute rentabilité apparaissent essentiellement pour les organisateurs de transports internationaux et surtout pour les affréteurs. A l'inverse, on pourrait dire que moins le taux de sous-traitance est élevé et moins la rentabilité est importante.

Quand on compare de façon encore plus précise l'affrètement et le transport longue distance, on constate que le taux de sous-traitance est 4 fois plus élevé pour l'affrètement et que l'EBE est également 4 fois plus important (voir 1er tableau page suivante). Bien entendu, l'affrètement ne concerne pas uniquement la route mais aussi l'aérien, la voie d'eau ou encore le maritime. Toutefois, la plus grande partie de cet affrètement est routier. Plusieurs enquêtes empiriques auprès des affréteurs ont mis en évidence que la marge sur le transport physique proprement dit se situait entre 25% et 30 % (dans certains cas cela peut atteindre 50%). Les informations recueillies cette fois chez les transporteurs effectuant de la sous-traitance font apparaître des taux de commissions comparables.

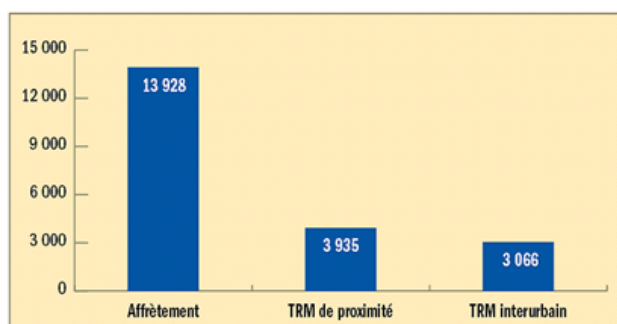
EBE par salarié (en euros)



Comparaison CA par salarié et sous-traitance par salarié (en milliers d'euros)



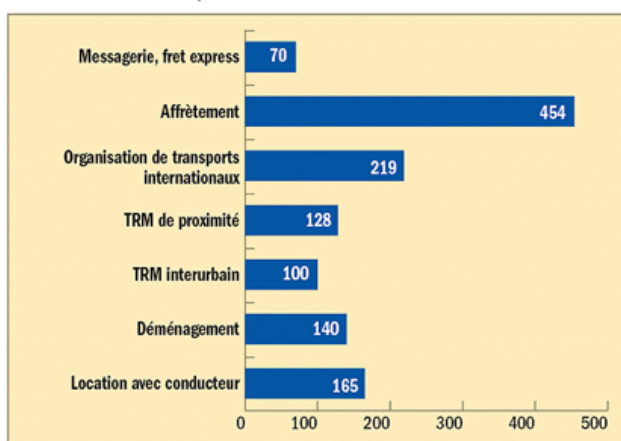
EBE par salarié (en euros)



Taux de rentabilité cinq fois supérieur pour l'affrètement par rapport au TRM interurbain

L'affrètement dégage un taux de rentabilité assez exceptionnel par salarié puisque ce taux est presque cinq fois supérieur à celui du TRM interurbain. Deux raisons fondamentales à cela, d'une part, une structure de coûts très différente (par exemple le personnel dans le TRM interurbain représente environ 30% du chiffre d'affaires, dans l'affrètement ce taux est de 10%), d'autre part, des prix également très différents.

Taux de rentabilité brute par salarié et par activité (EBE) (indice 100 pour le TRM)



Dans l'affrètement, la valeur ajoutée brute représente environ 30% de la valeur de production ; 30% qui sont ajoutés aux consommations intermédiaires donc essentiellement au transport. On retrouve le chiffre de 25 à 30% déjà indiqué comme moyenne de commission sur le prix de traction. On peut vérifier l'écart entre le TRM interurbain et l'affrètement en matière de résultat net qui est également de l'ordre de 5 fois plus pour l'affrètement (en moyenne, le taux de rentabilité net sur le chiffre d'affaires est de 0,50% pour le TRM interurbain et de 2,5% pour l'affrètement). De tels écarts méritent évidemment réflexion car il s'agit le plus souvent de la même opération

de transport dont la rentabilité nette globale est en moyenne de 3% sur le chiffre d'affaires mais, encore une fois, dont 0,50% vont à celui qui transporte effectivement et 2,5% à l'affréteur. De toute évidence, il y a quelque chose d'anachronique dans cette répartition car la différence de rentabilité (et de prix) ne saurait être justifiée par la nature de la prestation fournie. Il faut enfin noter l'extrême faiblesse de la rentabilité de la messagerie, également fortement utilisatrice de main-d'œuvre (22% du chiffre d'affaires) et surtout engagée dans une guerre des prix qui découle, d'une part, des nombreuses fusions-acquisitions du secteur, d'autre part, du poids grandissant du secteur public.

La sous-traitance tire les prix vers le bas

Pour autant, la sous-traitance est-elle condamnable ? Sans doute pas, c'est même un mode de coopération assez spécifique au transport qui permet un certain équilibre des frets. C'est sans doute les conditions tarifaires de cette sous-traitance qui peuvent justifier des critiques davantage que son principe. En effet, la faible rémunération des entreprises sous-traitantes influence évidemment les résultats financiers de ces dernières. Mais le plus grave c'est l'effet que la sous-traitance provoque sur l'ensemble des prix, tirant ces derniers à la baisse. Economiquement, ce bas niveau des prix de la sous-traitance ne serait pas critiquable si cette dernière ne s'effectuait pas dans des conditions de concurrence déloyale et souvent en s'affranchissant des règles essentielles, notamment en matière de sécurité (temps de repos, temps de conduite, surcharge, vitesse et autres règles d'hygiène et de sécurité). Il n'y a malheureusement pas de miracle en transport, le taux de rentabilité est structurellement très bas dans tous les modes ; dès lors, compte tenu des prix du marché, la marge de l'affrètement ne peut provenir que du taux de commission. Or, cette commission ne peut être rajoutée car les affréteurs sont, comme les autres opérateurs, confrontés au prix du marché. Il faut donc que les transporteurs affrétés acceptent des prix amputés pour que l'affréteur se rémunère. Une amputation qui n'est souvent possible qu'en ne respectant pas certaines règles de concurrence. A tout le moins, cet écart de rentabilité entre les deux activités et ses conséquences sur l'ensemble du TRM devrait inciter à réfléchir sur la pertinence et l'efficacité de la régulation actuelle.

source : EAE SES BREC

Gaston BESSAY