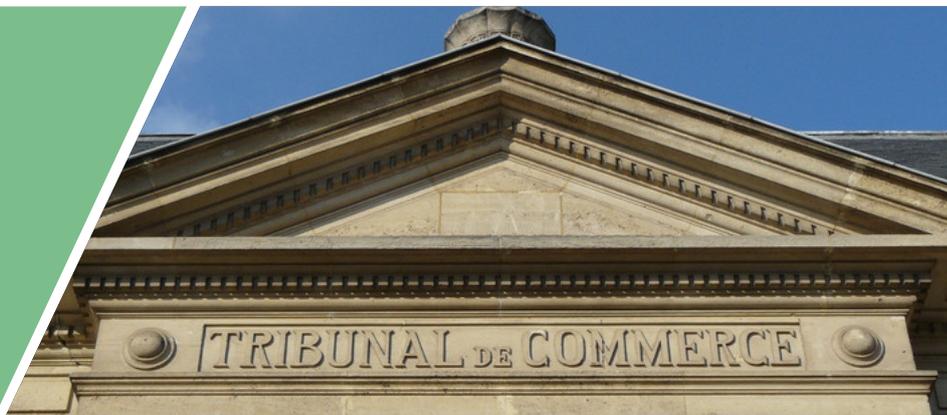


Défaillances d'entreprises



SOMMAIRE

/02 Baromètre des défaillances / bilan 2013

par Khalid Ait Yahia,
Jennifer Forest et
Emmanuelle Hirsch

/04 Le transport routier de marchandise français face à des difficultés conjoncturelles et des problèmes structurels

par Khalid Ait Yahia
et Grzegorz Siewic

Vous trouverez dans ce panorama un baromètre qui fait le bilan 2013 des défaillances d'entreprises en France. Avec 63 452 défaillances (+5,3% par rapport à 2012), nous retrouvons le niveau record de 2009, puisque 63 204 entreprises avaient fait défaut au pic de la crise. Le coût financier de ces défaillances (4,82 milliards d'euros) dépasse lui aussi celui de 2009 (4,7 milliards d'euros).

Une analyse par secteurs montre que les risques liés à la distribution, aux services aux particuliers, à l'électronique et à l'informatique-télécom se sont détériorés plus ou moins fortement en 2013. Seule la chimie s'améliore, avec un recul de 3,3% du nombre de défaillances de ses entreprises.

Nous vous proposons ensuite un focus sur le transport routier de marchandises (TRM) en France, un secteur vital pour l'économie française. Malgré des améliorations ponctuelles depuis 2008, le TRM ne parvient pas à sortir de son enlisement. Pourquoi ? Où sont les blocages ? Sont-ils conjoncturels, structurels ? Les deux ? Nous tentons dans ce focus de répondre à toutes ces interrogations et ébauchons en conclusion des pistes de sortie de crise, tirées de l'expérience d'autres pays européens.

RESERVE

Le présent document reflète l'opinion de la direction de la recherche économique de Coface, à la date de sa rédaction et en fonction des informations disponibles ; il pourra être modifié à tout moment. Les informations, analyses et opinions qu'il contient ont été établies sur la base de multiples sources jugées fiables et sérieuses ; toutefois, Coface ne garantit en aucun cas l'exactitude, l'exhaustivité ou la réalité des données contenues dans le présent document. Les informations, analyses et opinions sont communiquées à titre d'information et ne constituent qu'un complément aux renseignements dont le lecteur dispose par ailleurs. Coface n'a aucune obligation de résultat mais une obligation de moyens et n'assumera aucune responsabilité pour les éventuelles pertes subies par le lecteur découlant de l'utilisation des informations, analyses et opinions contenues dans le présent document. Ce document ainsi que les analyses et opinions qui y sont exprimées appartiennent exclusivement à Coface ; le lecteur est autorisé à les consulter ou les reproduire à des fins d'utilisation interne uniquement sous réserve de porter la mention apparente de Coface et de ne pas altérer ou modifier les données. Toute utilisation, extraction, reproduction à des fins d'utilisation publique ou commerciale est interdite sans l'accord préalable de Coface. Le lecteur est invité à se reporter aux mentions légales présentes sur le site de Coface.

Baromètre des défaillances / bilan 2013

Khalid Ait Yahia, Jennifer Forest et Emmanuelle Hirsch,
direction de la recherche économique, Coface

Comparée à 2012, l'année 2013 se caractérise par une hausse importante du nombre de défaillances (+5,3%). Les PME sont particulièrement touchées (+8,2%).

Le coût financier dépasse le niveau record de 2009 (4,82 milliards d'euros, +10,4%).

	Janvier à décembre 2013			
	Nombre	Coût (Mds€)	Coût/PIB	Emplois menacés
Défaillances	63 452	4,82	0,23%	211 716
Evolution*	+5,3%	+10,4%	+8,9%	+6,3%

* Par rapport à la même période, 12 mois avant

Sources : Scores & Décisions, Coface

Nombre de défaillances

En 2013, on recense (*graphique 1*) 63 452 défaillances (+5,3% sur un an), soit un niveau identique à celui de 2009 (63 204). Cette dégradation a été particulièrement marquée aux 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2013 : le nombre de défaillances augmentant respectivement de 9,8% et 8,2% sur un an. Mais elle est de seulement 2,9% au 4^{ème} trimestre.

Si l'on s'intéresse à la situation des défaillances en fonction de leur statut juridique, on note une dégradation des défaillances des sociétés commerciales en 2013 qui en comptabilise 47 191, (soit 6,2% de plus qu'en 2009). A contrario, le nombre de leurs défaillances d'entreprises individuelles a diminué de 13,3% entre 2009 et 2013, passant de 18 749 à 16 261.

Par ailleurs, les taux de défaillance restent stables par rapport à 2012 (0,81% au total et 2,7% pour les sociétés ⁽¹⁾) et correspondent aux taux d'avant-crise.

Coûts des défaillances

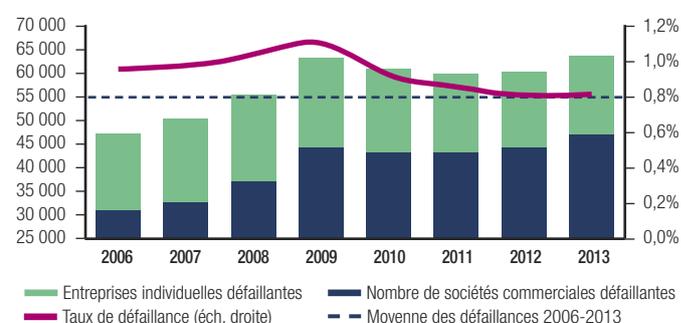
Les coûts associés aux défaillances restent élevés en 2013, avec un niveau proche voire supérieur à celui de 2009.

Le **coût financier** (regroupant l'ensemble des dettes fournisseurs des entreprises défaillantes) atteint 4,82 milliards d'euros en 2013 et représente 0,23% du PIB. Bien que les ETI soient légèrement moins touchées, le coût reste très élevé, notamment en raison des redressements judiciaires de Fagor-Brandt et Mory Ducros en novembre, ces deux entreprises représentant 6% du coût total. Il reste également élevé du fait de la multitude de sociétés commerciales défaillantes : cette typologie d'entreprises représente 74,4% des défaillances totales, soit un coût moyen par société de 120 000 euros et de 4 salariés, alors que les entrepreneurs individuels affichent un coût de 2 500 euros pour 1 salarié en moyenne.

Le **coût social** progresse de 6,3% avec 211 716 emplois menacés par les défaillances. Cela concerne en majorité les PME, essentiellement dans le transport routier de marchandises, avec notamment les redressements judiciaires fin 2013 de «Méditerranéenne Logistique Transport» et de «Marchal Technologies» qui emploient chacun 200 salariés.

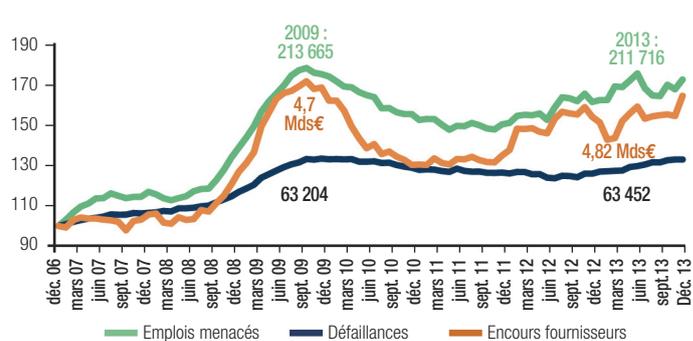
Le nombre d'emplois affectés par les défaillances est tributaire de la hausse des défaillances d'entreprises de petites tailles : micro-entreprises +5,2%, TPE +5,8% et PME +8,2%. La situation des PME s'est principalement dégradée au second semestre 2013. Celle des ETI connaît une légère diminution de 4,9%.

GRAPHIQUE 1 : Evolution du nombre de défaillances et taux associés



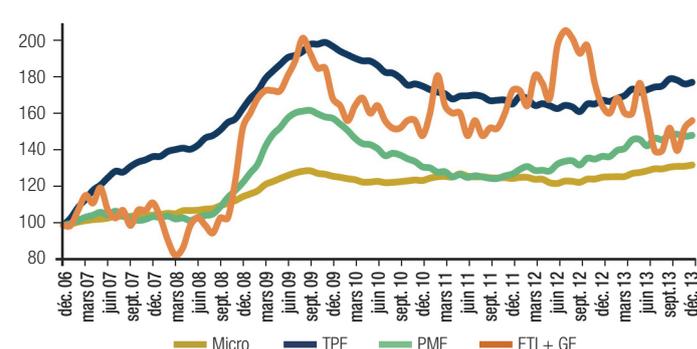
Sources : Scores & Décisions, Coface

GRAPHIQUE 2 : Evolution des défaillances et de leurs coûts (base 100 : décembre 2006)



Sources : Scores & Décisions, Coface

GRAPHIQUE 3 : Evolution des défaillances selon leur profil (base 100 : décembre 2006)



Sources : Scores & Décisions, Coface

(1) Voir lexique page 3

Analyse par secteurs

En 2013, le nombre de défaillances a fortement augmenté dans la distribution (en particulier les librairies), les services aux particuliers ainsi que l'électronique et informatique-télécom. A l'inverse, le secteur de la chimie poursuit son rétablissement.

Secteurs d'activité	Nombre**	Evolution**	Poids***	Évolution du coût**	Répartition du coût	Taux de défaillance
Construction	20 425	3,2%	32%	8,2%	25,3%	0,8%
Services aux particuliers	10 955	6,1%	17%	6,3%	4%	1,8%
Autres services*	9 542	6,5%	15%	5,9%	9,4%	0,4%
Distribution	5 993	9,7%	9%	60,2%	10,4%	1,3%
Automobile et transport	4 186	2,7%	7%	4,6%	9%	1,9%
Agroalimentaire	4 507	6,6%	7%	-21,8%	8%	0,6%
Textile-habillement	2 378	7,5%	4%	57,9%	4,7%	1,2%
Electronique et informatique-télécom	1 943	9,2%	3%	46,3%	10,3%	1,3%
Papier-bois	1 810	5,8%	3%	-0,4%	5,2%	0,4%
Métaux	1 097	1,6%	2%	29,4%	6,9%	1,4%
Chimie	616	-3,3%	1%	-21,5%	6,9%	0,9%
Total	63 452	5,3%	100%	10,4%	100%	0,8%

* Services dédiés aux entreprises et collectivités locales

** Sur 12 mois glissants, de janvier à décembre 2013

*** Poids : nombre de défaillances du secteur / nombre de défaillances total

Sources : Scores & Décisions, Coface

Les secteurs dont les risques se détériorent

● La distribution

Ce secteur, surtout la distribution spécialisée, souffre particulièrement en cette fin d'année. Le nombre de défaillances croît (+9,7%) et son coût explose (+60,2%). Il s'agit d'un secteur en pleine mutation, qui subit l'essor du numérique et de la vigilance des ménages quant à leurs dépenses. Les librairies sont, par exemple, touchées de plein fouet : le nombre de défaillances augmente de 17,5% sur un an, notamment en raison des liquidations judiciaires en décembre 2013 des «Librairies du savoir» (533 salariés), «Alsatia» (343 salariés), «Livres et compagnie» (212). Les fleuristes sont également affectés (+12,8% de défaillances), au même titre que les commerces de jouets (+45,8%) et d'ameublement (+13%). Les commerces d'alimentation générale sont aussi pénalisés en cette année 2013 avec une hausse de 13% des défaillances.

● Services aux particuliers

Il s'agit du deuxième secteur en termes des défaillances (17% des défaillances totales). Il reste particulièrement risqué, avec un taux de défaillance de 1,8%. Le nombre de défaillances croît de 6,1% en 2013 et son coût de 6,3%. Tout comme la distribution, les ménages restreignent leurs dépenses de services à l'instar des entreprises spécialisées dans la coiffure et les soins, dont les défaillances progressent de 14% en 2013. La restauration, également fortement touchée, connaît une hausse de 6% des défaillances qui représente 52,6% du total du secteur. Par exemple, la chaîne de restauration rapide «Viagio» a été liquidée en juin 2013. De même, la situation des auto-écoles se détériore avec une hausse de 28% du nombre et de 9% du coût des défaillances.

● Electronique et informatique-télécom

Ce secteur poursuit sa lente dégradation avec 1 943 défaillances en 2013 (+9,2% par rapport à 2012). La progression de leurs coûts (+46,3%) s'explique par le fait que les trois défaillances les plus importantes du secteur («Fagorbrandt», «Overlap», «LFoundry Rousset SAS») représentent, à elles seules, 51% des coûts et 26,3% des effectifs. Le sous-secteur du commerce de détail (tant produits blancs que bruns) souffre de la concurrence de l'e-commerce et d'une demande atone, les défaillances progressant de 35% sur l'année. De manière générale, ce sont plutôt les micros entreprises et les PME qui sont affectées, en particulier dans le secteur du conseil et de la programmation informatique où le nombre de sociétés ayant fait défaillance

(bien que globalement stable d'une année sur l'autre) représente le tiers des défaillances enregistrées sur 2013 (609 entreprises concernées).

Les secteurs dont les risques s'améliorent

● La chimie

Dans son ensemble, les défaillances dans ce secteur baissent de 3,3% entre 2012 et 2013.

Dans le sous-secteur des industries chimiques, elles diminuent de 9,1% en 2013 par rapport à 2012, malgré la liquidation judiciaire de «JM Recycling» en novembre 2013.

La plasturgie est stable, bien que l'un de ses principaux clients, l'automobile, continue de souffrir.

Enfin, la pharmacie est témoin de la plus forte baisse du nombre de défaillances du secteur de la chimie, avec une diminution de 5,7% entre 2012 et 2013. Toutefois, les pharmacies demeurent fragiles, comme l'illustre le redressement de la «pharmacie Serrier» en novembre 2013, qui réalisait 20 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Le coût associé à ces défaillances dans la chimie diminue encore plus, avec une chute de 21,5%. Ceci est le fait d'une moindre présence de défaillances de grands acteurs.

LEXIQUE

- **Défaillance** : défaillance légale, à savoir redressement ou liquidation judiciaire
- **Taux de défaillance** : Nombre de défaillances / Nombre d'entreprises
- **Micro-entreprises** : entreprises de moins de 10 salariés
- **TPE** : toutes petites entreprises, ayant entre 10 et 19 salariés
- **ETI** : entreprises de taille intermédiaire, ayant entre 250 et 4 999 salariés
- **Coût des défaillances** : cumul de l'encours fournisseurs de chaque entreprise défaillante
- **Entreprises individuelles** : entreprises qui sont la propriété d'une personne physique (Insee) : d'artisan, commerçant, profession libérale, agriculteur etc.
- **Sociétés** : elles sont dotées d'une personnalité juridique et regroupent principalement les SA, SARL et les sociétés civiles

Le transport routier de marchandise français face à des difficultés conjoncturelles et des problèmes structurels...

Grzegorz Siewiczyk et Khalid Ait Yahia,
direction de la recherche économique, Coface

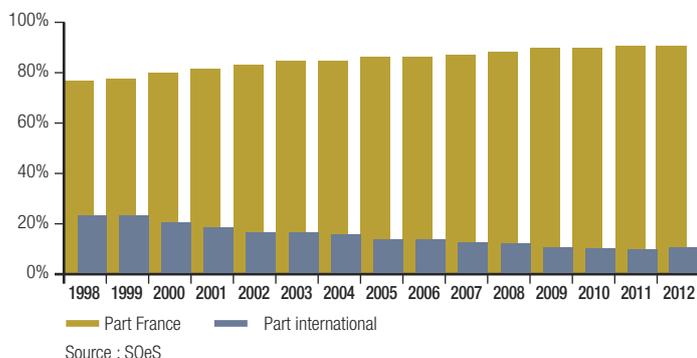
S'il y a bien un secteur qui a souffert de la chute d'activité liée au moment du «double dip» qu'a connu la France, c'est le transport routier de marchandises (TRM). Malgré des améliorations ponctuelles de l'activité depuis 2008, la filière ne parvient pas à sortir du marasme qui la touche. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette méforme. La concurrence des pavillons est-européens semble offrir un coupable tout désigné aux problématiques performances du secteur. Il est vrai que ces acteurs disposent d'avantages compétitifs indéniables, qui exercent une forte pression sur notre pavillon. Toutefois, un examen attentif de la situation explique mieux le repli de ce secteur. Des leçons peuvent être tirées des expériences de nos voisins.

Nous tenterons donc d'analyser l'état actuel du secteur, puis de déterminer les raisons réelles de cette méforme. En conclusion, nous ébaucherons quelques pistes de sortie de crise en s'inspirant de l'expérience de nos voisins.

UN SECTEUR QUI SE CONTRACTE

Un secteur principalement orienté vers son marché domestique...

GRAPHIQUE 1 :
Evolution des parts domestique et internationale de l'activité du pavillon français



Une des caractéristiques du TRM français est sa forte présence sur le marché national. Depuis plus d'une décennie, la part à l'international de l'activité du pavillon français ne cesse de se dégrader, passant de 23% en 1998 à 9% en 2012. Cette tendance est également perceptible si on considère les distances parcourues lors des transports. Près des trois quarts des distances effectuées en 2012 l'ont été sur des trajets inférieurs à 500 km.

Tableau 1 :
Distances effectuées par les transports en fonction du nombre de km

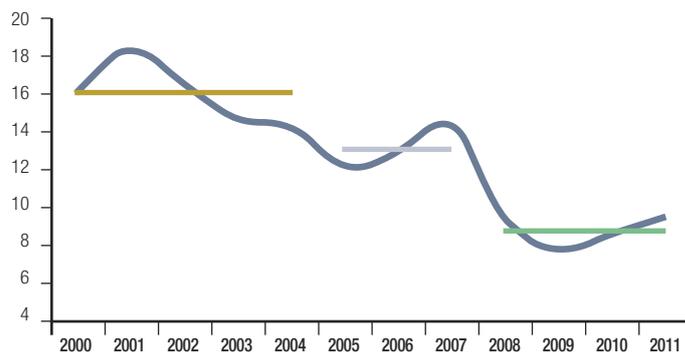
Distance	2012	2004
Moins de 150 km	31%	27%
De 150 km à moins de 500 km	43%	42%
Total moins de 500 km	74%	68%
500 km ou plus	26%	32%
Total	100%	100%

Source : SOeS

... dont la situation financière se dégrade

Ce recentrage sur le marché domestique a eu des conséquences néfastes, en particulier une chute de la rentabilité. Le résultat courant avant impôt sur chiffre d'affaires est passé de 1,1% en 2009 à 1% en 2011 (année du dernier ratio disponible). Historiquement, ce secteur a toujours souffert d'une rentabilité faible et, selon les périodes, assez volatile. Ceci explique la chute de la part du secteur dans le PIB français. En 2012, la part de la valeur ajoutée du secteur sur le PIB s'établissait à 0,7%, contre 1% en 2000. Le taux de marge, quant à lui⁽¹⁾, a brutalement chuté à partir de 2008, pour passer sous la barre des 10% (graphique 2). Il est un indicateur de la capacité des entreprises à s'autofinancer et leur offre un matelas de sécurité en période de sous-activité. Or, ce taux est brut, c'est-à-dire qu'il inclut les dépréciations pour amortissement, qui sont conséquentes pour une industrie aux coûts de structure assez élevés du fait d'un matériel roulant onéreux à financer et entretenir (près de 19% du coût de revient selon le Comité national routier).

GRAPHIQUE 2 :
Taux de marge brute du transport routier de marchandises



Sources : SOeS, INSEE

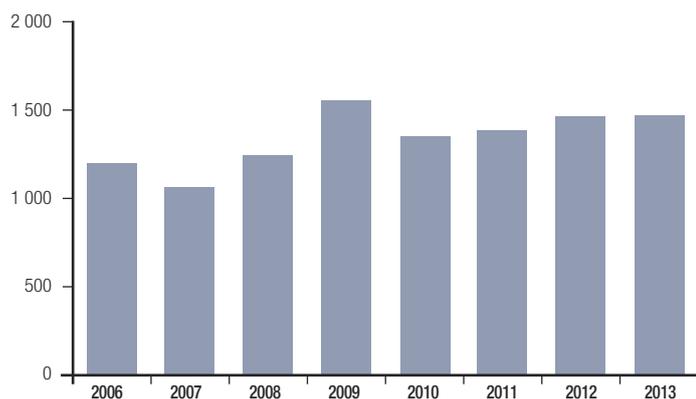
Des défaillances toujours élevées

Dès lors, sans surprises, les défaillances sont élevées. En moyenne, entre 2006 et 2013, le taux de défaillances s'élève à 3,4%, contre 0,9% pour l'ensemble de l'économie. Comme on peut le voir dans le graphique 4 (page 5), le taux de défaillance du TRM se maintient à des niveaux élevés, après la hausse brutale de 2009, alors que celui de l'ensemble de l'économie a plutôt tendance à décroître lentement depuis 2010.

Néanmoins, les créations d'entreprises dans ce secteur sont dynamiques, avoisinant les 3 527 entreprises créées entre 2003 et 2011, avec une accélération ces dernières années grâce à l'introduction du régime des auto-entrepreneurs, qui n'est pas inclus dans les défaillances.

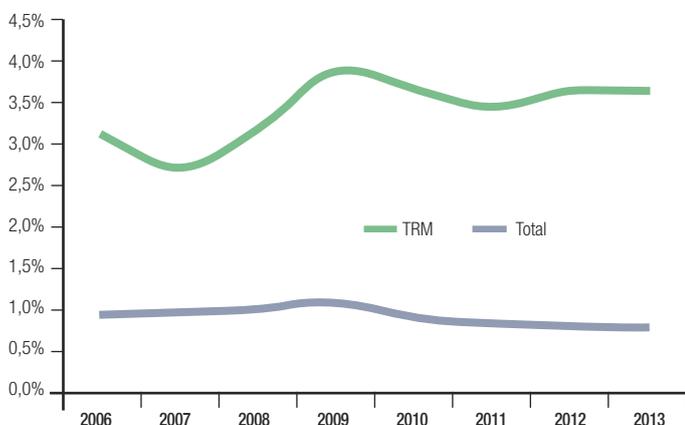
(1) Rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée

GRAPHIQUE 3 :
Nombre de défaillances du TRM



Sources : Scores & Décisions, Coface

GRAPHIQUE 4 :
Comparaison taux de défaillances TRM et reste de l'économie

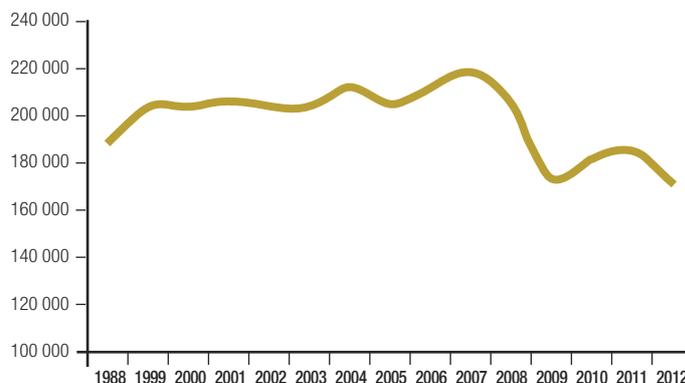


Sources : Scores & Décisions, Coface

Ce renouvellement du stock d'entreprises entraîne donc un accroissement des capacités de production du secteur, alors que l'activité diminue. Les graphiques 5 et 6 illustrent cette évolution défavorable. Le volume d'activité de l'année 2012 se situe à 79% de celui de 2007, année record sur cette décennie. Or, le stock d'entreprises en 2011 est équivalent à celui de l'année 2007, alors

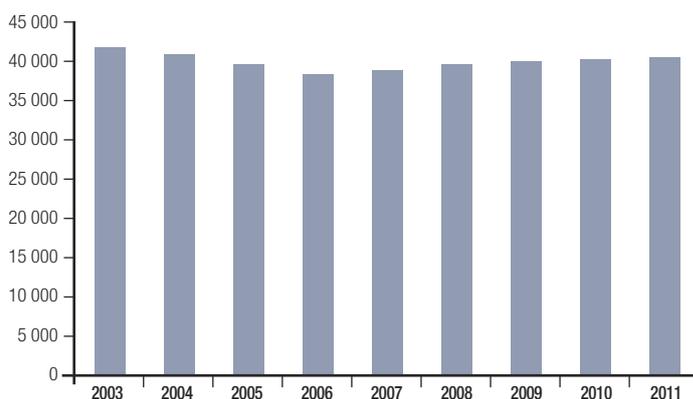
que le niveau d'activité a chuté de 19%. On peut être plus précis en analysant le parc en service, qui regroupe le nombre de camions et de tracteurs routiers ayant une activité de transport. En 2012 il était composé de 427 000 véhicules, tandis qu'en 2007 ce stock était de 432 000 véhicules. En d'autres termes, l'activité a chuté de 21% entre ces deux dates, alors que le nombre de véhicules n'a baissé que de 1%. Les prix du TRM ont donc été tirés vers le bas.

GRAPHIQUE 5 :
Activités du TRM en tonnes-kilomètres



Source : SOeS

GRAPHIQUE 6 :
Évolution du stock d'entreprises du TRM



Sources : Scores & Décisions, Coface

Carole Boisselet, responsable Coface de branche arbitrage Europe de l'Ouest

Le secteur du transport routier français de marchandises est très fragmenté, constitué de très petites entreprises. 90% des entreprises ont moins de 50 salariés, et 75% moins de 5. Elles n'ont pas d'assise financière suffisante, et sont peu présentes hors de nos frontières. A cela s'ajoute une faible rentabilité qui s'explique par des coûts salariaux et de carburant plus élevés, et par une activité en berne. Il y a aussi un problème de productivité, car nos routiers roulent peu en comparaison de ceux de nos voisins, Pays-Bas et Allemagne principalement.

Bien évidemment, il existe des champions nationaux qui ont la taille suffisante pour absorber une conjoncture

médiocre et une concurrence assez dure. Cela ne doit pas masquer le fait qu'ils ne sont pas l'abri d'un choc. Le redressement judiciaire du groupe Mory est là pour nous le rappeler. D'ailleurs, c'est un secteur assez «sinistrogène», et qui connaît un surcroît de défaillances par rapport au reste de l'économie depuis 2006.

La gestion du poste clients est un enjeu-clé pour une entreprise. Au-delà du développement du chiffre d'affaires, le recouvrement des créances clients nécessite une attention particulière. Être en pénurie de liquidité conduit fréquemment à la défaillance. Les entreprises qui survivent ont bien compris cet enjeu en améliorant ce poste du bilan.

QUELLES PEUVENT ÊTRE LES RAISONS DE CETTE CONTRACTION ?

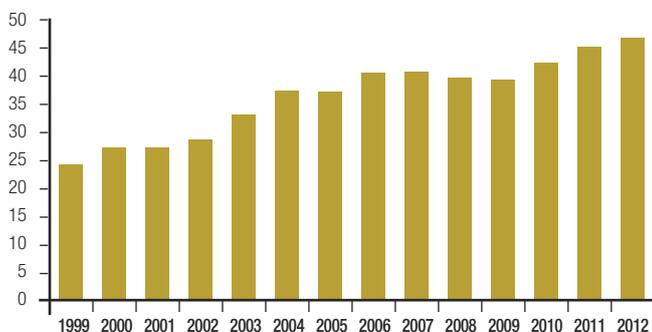
Cette contraction s'explique par cinq facteurs principaux : l'irrésistible ascension du TRM dans les PECO, des coûts élevés, la désindustrialisation, la conjoncture domestique et une trop faible présence à l'international.

L'irrésistible ascension du TRM dans les PECO

En Pologne

Face à l'anémie de la demande intérieure, les entreprises polonaises sont devenues plus actives sur le front des exportations. Elles se sont tournées en premier lieu vers leurs partenaires commerciaux traditionnels, notamment dans les économies développées de l'Union européenne (¾ des exportations). Face à la faiblesse de la demande au sein de ces économies, elles ont également commencé à explorer de nouveaux marchés, en particulier ceux des économies émergentes dans lesquelles les classes moyennes sont en plein essor. La part des exportations vers les pays émergents a progressé, passant de 6,1 % en 2007 à 8,7 % en 2013.

GRAPHIQUE 7 :
Évolution de la part des exportations sur le PIB polonais



Source : Eurostat

Dans le sillage de la croissance des exportations, les entrepreneurs polonais ont su saisir les opportunités que présente la livraison des marchandises à leurs destinataires. Soutenus par des coûts salariaux peu élevés, ils proposent des tarifs intéressants pour leurs services de fret. La Pologne dispose en effet d'un parc important de véhicules de transport : fin 2012, on comptait quelque 2,9 millions de camions et 258 000 tracteurs routiers, ainsi que 824 000 remorques et semi-remorques immatriculés. Les tracteurs routiers datant de 10 ans ou moins constituaient 54 % du total. Dans le secteur des transports, le salaire mensuel moyen brut s'élevait à 3 133,90 zlotys (soit 749 euros) en 2012 (un niveau inférieur de 11 % à la moyenne nationale). Cependant, les chauffeurs qui travaillent sur des liaisons internationales et qui quittent leur foyer pendant de nombreuses semaines sont nettement mieux payés. Les entreprises polonaises savent qu'elles peuvent travailler et proposer des tarifs attractifs sur les marchés d'Europe occidentale : le coût moyen de la main-d'œuvre en France (34,20 euros) est plus de 4 fois plus élevé qu'en Pologne (7,40 euros).

En Roumanie

La croissance des exportations roumaines, alliée au redressement progressif des économies avancées, a profité au secteur du transport routier roumain et permet au pays de rivaliser avec ses concurrents européens grâce au deuxième plus grand parc de poids-lourds de la région PECO. Avec une économie largement dépendante du secteur agricole, la Roumanie devrait connaître une croissance de 2,4% en 2014, dont les exportations seront principalement tirées par l'automobile et les produits agricoles.

Ce pays offre les coûts horaires de la main-d'œuvre les plus attractifs parmi les pays de l'Union européenne (4,40 euros). Il est ainsi en mesure de produire moins cher que ses voisins et la

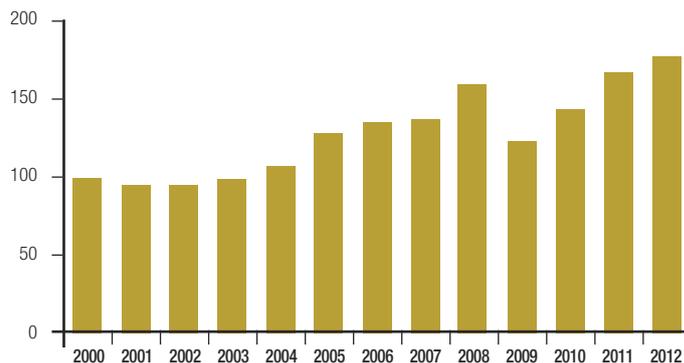
grande majorité de la hausse des exportations évoquée plus haut s'explique par la croissance du secteur automobile, avec les usines locales de Dacia (groupe Renault) et Ford. La reprise attendue et déjà amorcée en Europe de l'Ouest, principal partenaire commercial de la Roumanie et des pays d'Europe de l'Est en général, rend leurs perspectives plus prometteuses. Ces pays n'approvisionnent pas uniquement les consommateurs européens ; ils profitent également des opportunités d'externalisation et fournissent des composants et des biens intermédiaires à d'autres fabricants - des pays tels que l'Allemagne connaissent une forte demande de leurs produits de haute qualité de la part de classes moyennes en forte expansion dans les pays émergents, principalement en Asie.

Des coûts élevés

Le coût du carburant est un des premiers postes du coût de revient qui comprime les marges des transporteurs du fait de la pression qu'il exerce. Entre 2000 et 2012, le coût du gazole professionnel a augmenté de 4,5% en moyenne annuelle. Autrement dit, entre ces deux années, le coût d'un litre de gazole professionnel a crû de 77% (graphique 8).

Selon le Comité national routier (CNR), le poste carburant occupe le premier rang du coût de revient (28%). Toujours selon le CNR, il devrait rester assez stable en 2014, sauf événement géopolitique qui pousserait les prix à la hausse. La prévision de Coface des cours du Brent pour l'année 2014 est de 105\$/b, contre 108,7\$/b en moyenne en 2013.

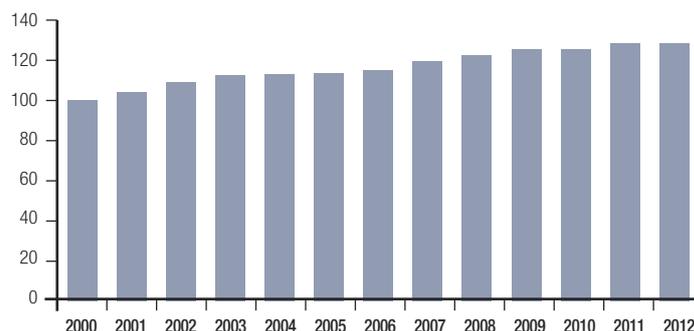
GRAPHIQUE 8 :
Évolution du prix d'un litre de gazole professionnel, base 100 en 2000



Source : CNR

Le second poste conséquent du prix de revient est celui consacré à la rémunération du personnel de conduite (27,8%). Sur le graphique 9 ci-dessous, on peut visualiser la hausse constante de la charge qu'exerce la rémunération des conducteurs. Entre 2000 et 2012, le taux d'accroissement annuel moyen de la rémunération du personnel de conduite était de 2%. Or, sur la même période d'après l'INSEE, le taux d'inflation moyen était de 1,9%, témoignant d'une hausse légèrement plus forte des rémunérations que de l'inflation. La hausse en termes réels est donc assez faible et à relativiser.

GRAPHIQUE 9 :
Évolution de la rémunération du personnel roulant (base 100 en 2000)

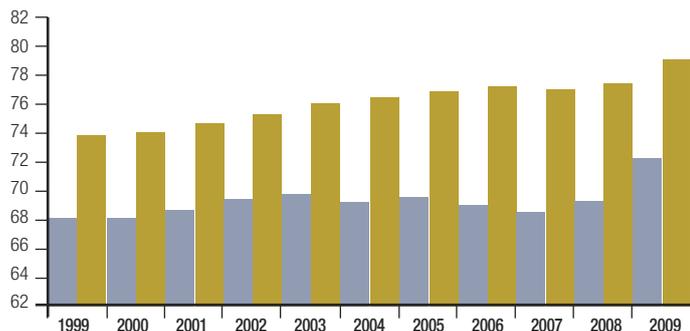


Source : CNR

La désindustrialisation

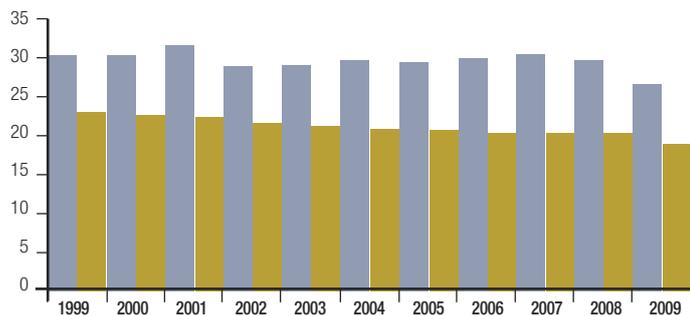
Le secteur des services a la contribution la plus forte au PIB, loin devant l'industrie et l'agriculture. C'est une caractéristique que l'on retrouve dans la plupart des pays industrialisés, en particulier l'Allemagne. Or ce pays a su conserver une base industrielle, lui permettant de fournir de l'activité à des secteurs sous-traitants comme le transport routier de marchandises (*graphique 11*). Les services ont un impact plus faible que l'industrie sur le transport routier de marchandises, car les échanges industriels permettent aux marchands de circuler et donc de fournir des commandes aux transporteurs qui se trouvent démunis face à la « tertiarisation » de pans entiers de notre économie. L'Allemagne a pu maintenir une contribution stable de son industrie depuis plusieurs années, alors que la France a peiné à contenir ce processus de désindustrialisation.

GRAPHIQUE 10 :
Part des services dans les PIB français et allemand



Sources : Banque mondiale, Les Echos

GRAPHIQUE 11 :
Part de l'industrie dans les PIB français et allemand

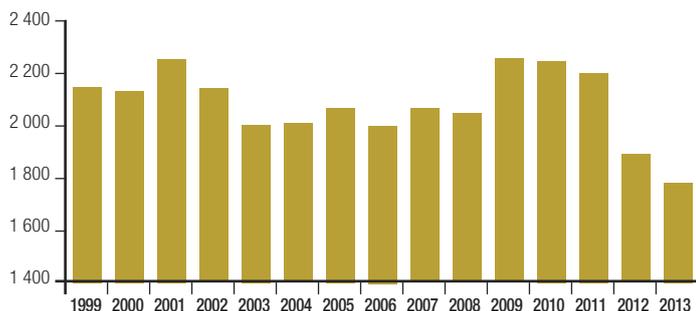


Sources : Banque mondiale, Les Echos

La conjoncture domestique

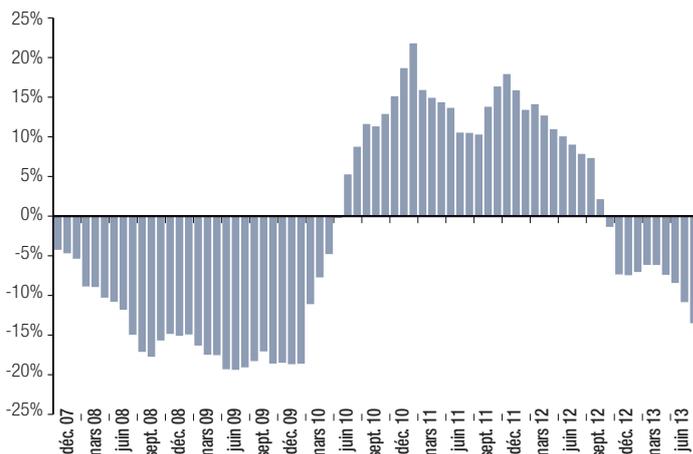
D'un point de vue plus conjoncturel, les secteurs clients du TRM subissent les conséquences de la croissance molle qu'affiche la France en ce début d'année 2014. Le premier client est l'agroalimentaire, avec un poids de 28%, puis viennent la construction (11%), le secteur des véhicules de transport et des machines (10%) et la pétrochimie (9,4%). Les graphiques 12 et 13 illustrent les difficultés des principaux secteurs clients. L'agroalimentaire a une rentabilité très faible, accompagné d'un endettement assez élevé. Ceci va pousser les entreprises à se restructurer, en particulier dans la filière viande.

GRAPHIQUE 12 :
Ventes de voitures en France



Sources : ACEA, Les Echos

GRAPHIQUE 13 :
Évolution des permis de construire

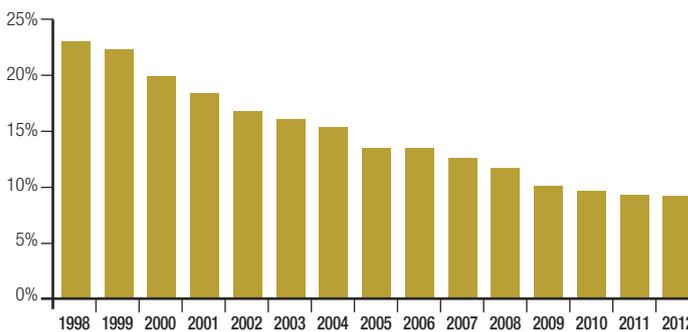


Source : Ministère de l'écologie

L'activité industrielle évolue dans un mode dégradé, les entreprises françaises souffrant, entre autres, de l'effondrement des marchés partenaires d'Europe du Sud. Début 2014, l'indice de production industrielle de l'INSEE n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant 2008. Cela s'accompagne de hausses des défaillances dans plusieurs secteurs (+6,1% pour l'agroalimentaire entre fin décembre 2013 et fin décembre 2012). A titre d'exemple, les défaillances les plus emblématiques dans la filière viande sont les redressements des abattoirs GAD, et de l'éleveur Doux. Il en va de même pour le secteur de l'automobile et de la mécanique, dont les défaillances progressent de 2% à fin 2013. Les défaillances dans la construction, augmentent de 2,8% sur la même période. Celles dans le secteur de la distribution croissent de près de 9% par rapport à la fin décembre 2012. Or ces secteurs sont les plus gros pourvoyeurs de marchandises transportables, et leur méforme influence directement la situation du TRM français, comme en témoigne la chute de 6,6% de l'activité de transport de produits agroalimentaires entre 2011 et 2012. Cette baisse serait même plus forte si on la comparait avec les données de l'année 2004, avec une chute de 17,5% du tonnage de l'agroalimentaire, tandis que le tonnage total du TRM chuterait de 18,7%.

Une présence trop limitée à l'international

GRAPHIQUE 14 :
Évolution de l'activité internationale du TRM



Source : SOeS

Depuis plus d'une décennie, la part de l'activité à l'international du pavillon français n'a cessé de décliner, passant de 23% en 1998 à 9% en 2012. Cette chute a été encore plus forte que celle de l'activité totale. En effet, toujours entre ces deux dates, l'activité du pavillon français dans son ensemble a baissé de 9%, tandis que l'activité à l'international s'est écroulée plus fortement de 63%. Les transporteurs français sont de moins en moins présents dans les marchés italien et espagnol, laissant la voie aux pavillons polonais, espagnol, mais aussi allemand. La conjonction de la concurrence des pays d'Europe de l'Est et des deux récessions européennes (2008 et 2011) a provoqué ce dépérissement.

Les effondrements des marchés de nos proches voisins européens (Italie, Espagne et Portugal), poussent nos exportations à connaître une décélération. Mais, bien avant le «double-dip», les exportations françaises de biens vers l'Europe à quinze, et vers la zone euro en particulier, ont décroché. Une des conséquences est le déficit de la balance commerciale avec cette zone, qui ne cesse de se creuser. En fin de compte, les marchés les plus prometteurs, que sont l'Asie émergente et les Amériques, contribuent peu à l'activité du TRM national, car d'autres modes de transport sont de fait privilégiés.

UN POTENTIEL INDÉNIABLE

Les cas néerlandais et allemand

Les cas hollandais et allemand montrent, selon nous, que le transport de marchandises dans les pays d'Europe à hauts revenus est loin d'être moribond, comme le montre une étude de Laurent Guilhéry, du Laboratoire d'Economie des Transports (LET) publiée en 2008. Plusieurs points vont être passés en revue, mais gardons à l'esprit qu'une dynamique caractérise les deux pays analysés : ils sont restés très présents à l'international.

Les Pays-Bas et l'Allemagne sont deux économies qui disposent d'un tissu industriel prégnant et fortement orienté vers l'exportation. Du côté néerlandais, on peut rajouter que le port de Rotterdam, le premier en Europe, offre une opportunité aux transporteurs, car il permet l'écoulement de marchandises le long du Rhin. De plus, les Pays-Bas disposent de plateformes de distribution des grandes firmes multinationales, les EDC («European Distribution Center»).

En outre, quelques facteurs nous semblent particulièrement pertinents : les transporteurs allemands, généralement plus grands en taille, offrent une segmentation de leurs services, accompagnant le haut de gamme dans lequel leur industrie excelle. A l'instar de l'industrie, le transport de marchandises a aussi développé l'idée d'un «made in Germany» qui mise sur la fiabilité, la ponctualité et la rigueur. Cela s'accompagne aussi de ventes croisées (cross selling), prenant en charge des tâches tel que le dédouanement, qui ajoute de la valeur ajoutée à un service «unique» de transport. L'offre est donc complète. Il est vrai qu'il existe une dichotomie entre les länder de l'Ouest et de l'Est. Ces derniers offrent des prestations beaucoup moins chères que celles de leurs voisins.

Aux Pays-Bas, près de 80% des entreprises du TRM se sont spécialisées à l'international. Le TRM y est majoritaire dans le transport des exportations néerlandaises, mais aussi dans les importations de ce pays (respectivement 57% et 52%). Ces deux pays profitent mutuellement de leur propre dynamisme, car le premier partenaire dans ce secteur des Pays-Bas est l'Allemagne. La France est loin derrière (16^{ème} place).

Enfin, les transporteurs allemands et hollandais tentent par divers moyens de minimiser leurs coûts, en misant sur l'hyper productivité, qui compense des coûts de production plus élevés. A titre d'exemple, le coût d'achat d'un véhicule est de 10% plus élevé en Allemagne qu'en France. Les primes d'assurance sont doubles, et le gasoil est plus cher. Aux Pays-Bas, le coût horaire de conduite est de 8% plus élevé, et la prime d'assurance plus forte de 50%. Pour compenser ces désavantages, le transporteur routier allemand (ou hollandais) roule plus (en kilométrage annuel), et donc transporte plus. Les néerlandais roulent plus que les routiers français (entre 25% et 50% en plus) et les allemands près de 12,5% en plus.

La fin de la récession européenne : un espoir ?

Une activité économique en redressement dans l'ensemble de l'Union européenne favoriserait bien entendu la conjoncture en France. Néanmoins, cela aurait un impact moins fort sur l'état du transport routier français de marchandises, comparativement à une réorganisation de la filière. Ces deux éléments sont concomitants au redressement d'un secteur vital pour l'économie.

Coface a procédé récemment à un exercice de prévision de croissance (voir tableau 2) pour les principaux partenaires économiques de la France.

Tableau 2 : Prévisions de taux de croissance 2014 pour certaines économies européennes

Taux de croissance 2014	
France	0,6%
Espagne	0,5%
Italie	0,4%
Allemagne	1,8%
Autriche	0,8%
Pays-Bas	0,3%
Zone euro	0,9%
UE à 15	1,2%

Source : Coface

Ce regain de croissance permettra de fournir de l'activité aux transporteurs, après une année 2013 de contraction.

En France, car le TRM français est excessivement dépendant du marché domestique, la Banque de France dans son enquête de conjoncture diffusée en janvier 2014 insiste sur la progression de l'investissement des entreprises industrielles, ainsi que sur la progression de l'activité dans le BTP. Du côté du commerce de gros, l'institution note une intensification des achats et ventes dans les prochains mois.

CONCLUSION

Le transport routier de marchandises connaît des difficultés conjoncturelles, mais aussi structurelles. La concurrence vive des routiers des pays d'Europe de l'Est et une structure de coût assez lourde freinent son développement. Toutefois, selon nous, ce secteur est la victime collatérale du manque de compétitivité de l'économie française, avec des exportations difficiles à écouler, même sur les marchés de nos partenaires. Le transport routier français n'est pas en reste. Absent des marchés de nos plus proches voisins, il se prive d'une part entière d'activité ce qui fait la joie de ses concurrents. Ce n'est pas une fatalité. Les cas hollandais et allemand montrent que des coûts élevés peuvent être compensés par une réelle montée en gamme. Ces deux pays parviennent à maintenir leurs parts de marché, et à conserver une prépondérance dans les échanges internationaux. Une meilleure organisation, ainsi qu'une offre segmentée, adaptée à la demande, permettrait de conquérir des appels d'offres. Certes l'adossement à des économies dynamiques et industrielles joue un rôle. Néanmoins, les Pays-Bas ont été très touchés par la récession européenne, et même davantage que la France. La fin de la récession en Europe de l'Ouest constitue une éclaircie dans ce tableau un peu sombre. Sera-t-elle suffisante pour permettre le redressement nécessaire de cette filière vitale ?