

BAROMÈTRE Secteur Transport Juin 2021



CHIFFRES-CLÉS

53 /100

SCORE CREDITSAFE

Toutes années confondues

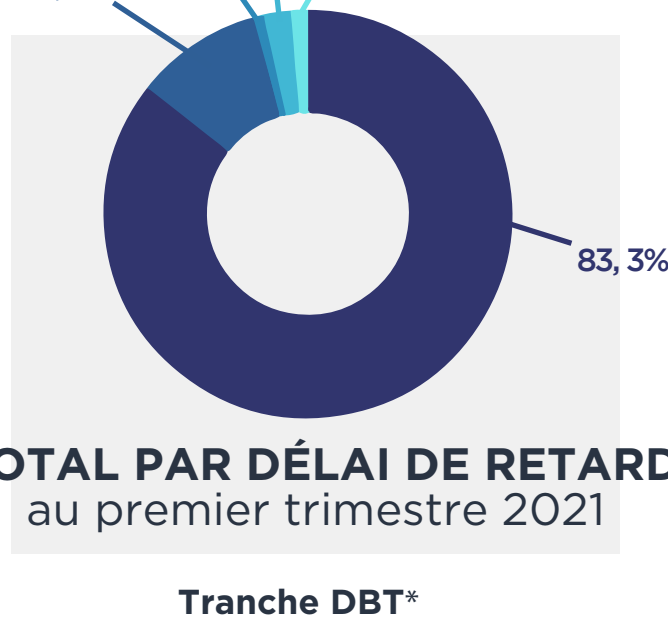
Le transport et la logistique sont dans une dimension modérément risquée. À noter : quelques disparités dans le transport ferroviaire, le transport routier de fret ou encore le transport aérien).

41 451€

LIMITE DE CRÉDIT MOYENNE

Toutes années confondues

Le secteur est au-dessus de la médiane nationale mais montre une population de sociétés de taille intermédiaire. Les secteurs spécifiques comme le transport ferroviaire ou le transport de matières dangereuses drainent plus de limite macro-économiquement par le faible nombre d'acteurs.



TOTAL PAR DÉLAI DE RETARD au premier trimestre 2021

Tranche DBT*

- 0 retard
- 1 à 30 jours
- 31 à 60 jours
- 61 à 90 jours
- 90 jours et +

TOP 3 DES CONTENTIEUX DU SECTEUR

Impayé - caution & appel en garantie 46 %

Commercial 33 %

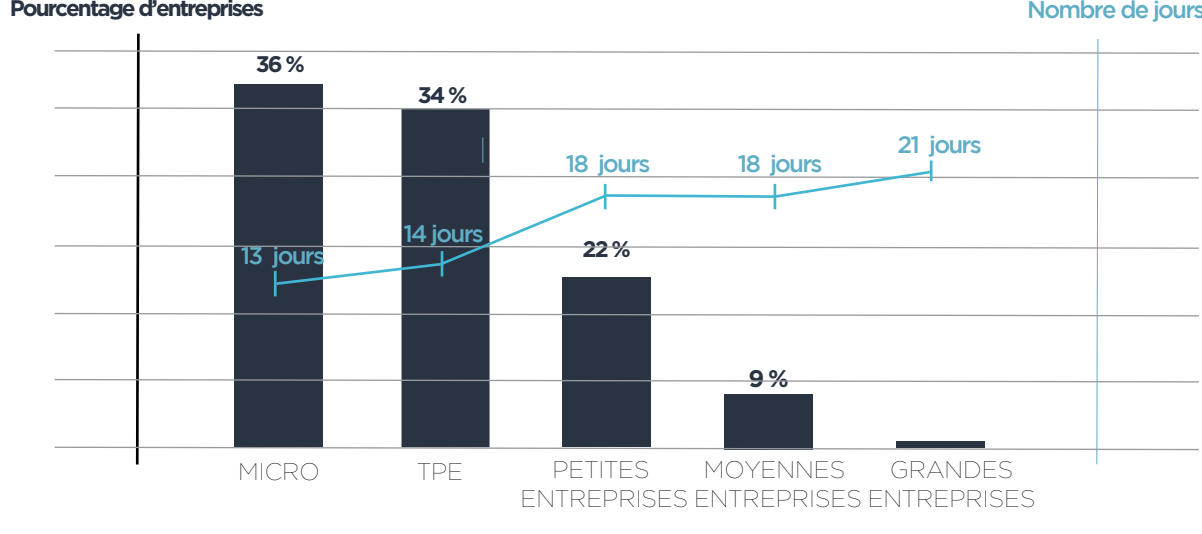
Autre 16 %

***DBT = Score de comportement de paiement (Nombre de jours de retards constaté sur toutes les factures de moins de 12 mois, le calcul est pondéré par rapport aux montant des factures.**

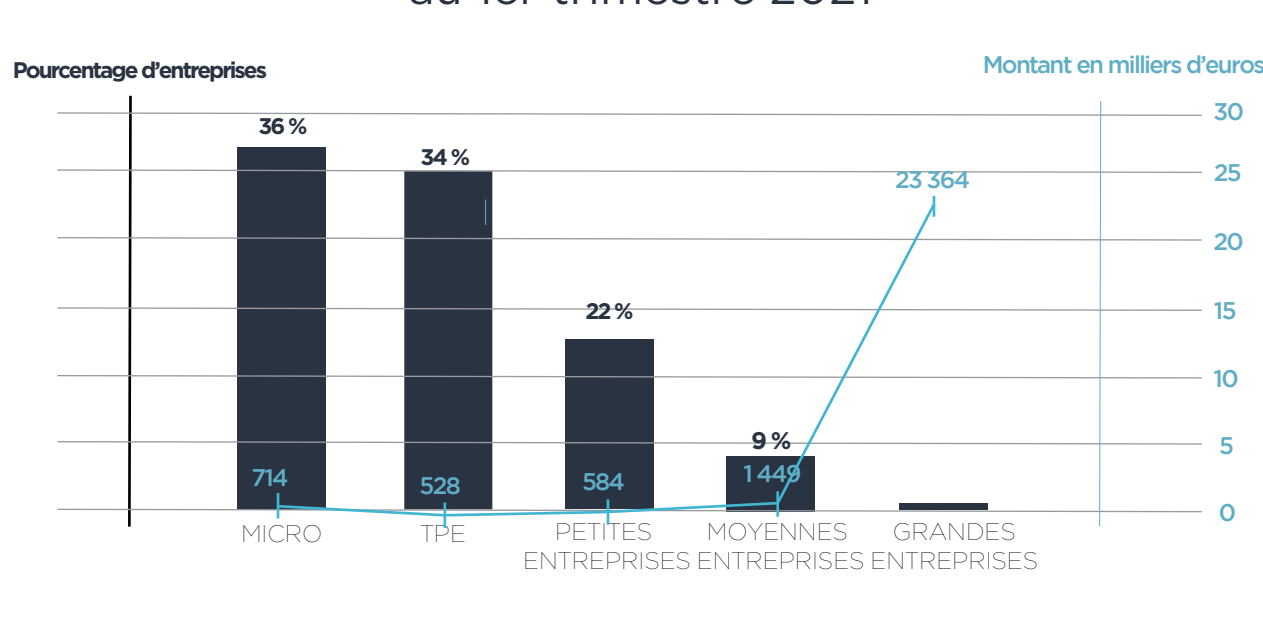
ANALYSE



RETARDS DE PAIEMENT PAR TAILLE D'ENTREPRISE au 1er trimestre 2021



MONTANT MÉDIAN DE CRÉANCES PAR TAILLE D'ENTREPRISE au 1er trimestre 2021



RATIOS

STRUCTURE & LIQUIDITÉ

Endettement global 172 jours

Le secteur attaque en médiane 47,12% de son chiffre d'affaires via le passif global (financier, fournisseur, fiscal & social, autre). Ce qui est à surveiller : la dimension des charges, notamment humaines, n'est pas négligeable.

144 %

INDÉPENDANCE FINANCIÈRE

La majorité du financement provient des capitaux propres ce qui est un bon signe. Néanmoins, cette indépendance a tendance à se montrer beaucoup plus faible dans les transports fluviaux.

37 %

SOLVABILITÉ

Sur la taille réelle des entreprises, le niveau d'endettement global est élevé. Mais il n'est pas majoritairement composé d'un passif financier. Il n'en demeure pas moins que structurellement parlant, ces entreprises ne conservent qu'une valeur résiduelle.

0,62

LIQUIDITÉ GENERALE

Sans soutien de disponibilités (parfois obtenues via endettement) les sociétés sont soumises à une illiquidité importante sur des besoins courants (passif de moins d'un an).

1,25

LIQUIDITÉ RESTREINTE

Les disponibilités dans les entreprises permettent de compenser cet état mais ne compenseront pas une situation déséquilibrée sur le long terme ou lorsqu'elles seront attaquées..

GESTION OU ROTATION

Trésorerie 44 jours

La situation déterminée sur la liquidité explique également le nombre de jours de trésorerie réduit au regard de la taille et des activités du secteur qui sont exigeantes.

Rotation des stocks de marchandises 0 jours

Les entreprises du transport et de la logistique n'ont pas de problématiques de stocks en grande majorité. Exception faite du transport maritime et côtier de fret.

Rotation des stocks de matières premières 0 jours

Les besoins initiaux en la matière sont inexistantes au regard du secteur. Exception faite des remontées mécaniques & téléphériques qui ont des besoins importants.

Rotation des stocks de produits intermédiaires et finis 248 jours

Contextuellement, c'est un niveau acceptable au regard d'une année. Loin de la dimension industrielle ou immobilière (construction). Néanmoins, au regard du secteur, cela reste important et le signe d'une stagnation. Mais celle-ci ne concerne que des services annexes de transport ou des services très spécifiques comme les transports spatiaux.

Durée moyenne du crédit consenti aux clients 46 jours

Délai très bon au regard des possibilités légales (60 jours - article L411-11 du code de commerce). Il convient de faire attention car cette indication est bilanciellement et macro-économique. Les exceptions se situent sur les services annexes et le transport aérien de fret plutôt en souffrance.

Durée moyenne du crédit obtenu des fournisseurs 40 jours

Bon également vu le délai légal de 60 jours du secteur. À noter que de ce fait, le solde entre les créances et les dettes fournisseurs demeure de prime-abord positif dans l'ensemble du secteur, ce qui est bon mais pèse sur la trésorerie. Grosse exception sur le transport ferroviaire à des niveaux élevés, les remontées mécaniques et téléphériques, quelques services annexes aux transports également.

RENTABILITÉ DE L'ACTIVITÉ

7 %

RENTABILITÉ DE L'ACTIVITÉ

Le niveau de retour espéré de l'activité des transports et de la logistique est de base assez élevé mais assez impacté en réalité par des charges importantes et des opérations de financement ou de patrimoine conséquentes. Exceptions à signaler sur le transport ferroviaire de voyageurs, le transport maritime, le transport spatial.

-2 %

TAUX DE CROISSANCE DU CA. HT

L'impact de la période COVID est non-négligeable sur le secteur au regard d'une dimension nationale d'impact nul (0%). Des disparités existent mais rares sont les sous-secteurs qui échappent à une croissance négative en raison de spécificités. Par exemple, le fret aérien a bien survécu alors que ce n'est pas le cas du transport aérien de voyageurs.

3 %

RÉSULTAT NET

Malgré une croissance négative, la marge demeure acquise malgré des coûts d'exploitation importants et des dépenses sur les opérations de financement ou d'investissement. Les exceptions à noter concernent le transport de voyageurs, tous segments confondus.

RENTABILITÉ DES CAPITAUX

12 %

AUTOFINANCEMENT DE LA RENTABILITÉ GLOBALE

L'année 2020 est exceptionnelle car les charges qui étaient bien été prévues furent moindres en réalité : ainsi, la restitution du solde entre les provisions et les amortissements réellement effectués gonflent littéralement ces taux. Les sous-secteurs n'ayant pas opéré comme à l'ordinaire ont récupéré sur ce ratio mais ceux ayant opéré normalement, comme les services annexes, ont des pourcentages proches de la rentabilité de l'activité.

MÉTHODOLOGIE

Chiffres clés / Analyse

Panel : 38 311 entreprises

Secteur Transport

Montant brut des créances analysées pour le secteur : 22 millions d'euros

Répartition par taille d'entreprise :

Ratios

Analyse réalisée en médianes des bilans 2020 issus de l'ensemble des codes NAF/APE appartenant à la famille du transport selon la nomenclature en vigueur. Chiffres arrêtés à juin 2021.

