

Une reprise au goût amer

Alors que la vague Omicron multiplie les contaminations sans venir à bout des structures hospitalières, les entreprises entrevoient le bout du tunnel sanitaire dans un contexte tendu : le manque de conducteurs a été aggravé par les confinements successifs, les défaillances d'entreprises repartent à la hausse, notamment dans le TRM. Quant aux autocaristes, ils ne sont pas soutenus par l'Etat de la même manière, selon qu'ils sont propriétaires ou locataires de leurs véhicules et leur activité est toujours à l'arrêt.

AIDES GOUVERNEMENTALES

Par Louis Guarino

La déprime infuse dans le TRV

La crise sanitaire se fait particulièrement rigoureuse dans les entreprises du TRV, malgré l'arsenal des aides gouvernementales déployé depuis 2020. Les modalités de calcul du dispositif « coûts fixes » pénalise en priorité les entreprises propriétaires de leur flotte. La FNTV et l'OTRE redoutent des effets délétères sur les trésoreries au premier semestre 2022.

Difficile début d'année pour les professionnels du transport routier de voyageurs dont le moral continue d'évoluer au rythme de la pandémie. Le constat de la déléguée générale de la FNTV, Ingrid Mareschal, est sans appel : « En 2020, le transport touristique a enregistré une perte de CA de 80 % et en 2021 la perte d'activité avoisine les 65 %, avec un premier semestre qui a été autant touché qu'en 2020. Nous avons constaté une petite embellie en juin 2021 avant l'annonce du pass vaccinal. L'activité est assez bien repartie dès l'automne 2021 avec une perte d'activité réduite à 40 % du chiffre d'affaires. Mais patatras, le volume d'activité s'est effondré à nouveau fin novembre, d'une manière brutale ».

Cette analyse est partagée par le coordonnateur du conseil des métiers TRV de l'OTRE, Frédéric Domenge : « Sur le mois de décembre 2021, la baisse d'activité oscille entre 40 et 50 % selon les entreprises. Notre sondage réalisé sur la semaine du 3 au 7 janvier 2022 montre que les adhérents affichaient 10 à 20 % d'activité et 90 % d'annulations ». Particulièrement fragilisées, les entreprises qui ont une activité régulière de transport scolaire. « Lorsqu'une entreprise remporte un appel d'offres avec une collectivité locale, la prestation inclut la réutilisation pour le périscolaire, qui est fortement impacté depuis le début de l'année. Les directives du ministère de l'Éducation nationale conseillent aux chefs d'établissement de limiter les sorties. Ce n'est pas interdit mais c'est tout comme ». Quant aux entreprises pratiquant des activités touristiques, elles doivent faire face au remboursement de leurs avoirs clients.

Des assouplissements bienvenus

Pour tenir et éviter l'assèchement des trésoreries redouté par Bercy, les entreprises peuvent compter sur des aménagements de calendriers. Sur les PGE, « la bonne nouvelle, c'est qu'au lieu de les rembourser sur 5 ans, les entreprises pourront le faire sur 10 ans », se félicite Frédéric Domenge.

En outre, l'activité de chômage partiel, avec un reste à charge de zéro pour les entreprises du secteur (S1 et S1 bis) devait s'arrêter au 31 décembre 2021 ; il a été repoussé jusqu'au 31 mars 2022. *Idem* pour le fonds de solidarité qui devait s'arrêter au 31 décembre 2021 et qui a été repoussé jusqu'au 31 mars 2022, dont Frédéric Domenge déplore les limites : « Il présente deux paliers, une aide de 1500 € par mois par entreprise et une aide complémentaire qui peut aller jusqu'à 20 % du CA réalisé par l'entreprise, plafonné à 200 000 €. Sauf que les entreprises de métropole n'y ont pas droit car il y a des conditions à remplir. Soit être dans la liste des entreprises qui ont été fermées, à l'instar des discothèques, soit être dans un territoire en état sanitaire

TRV : 2,5 Md de pertes en 2021

Pour l'heure, le préjudice économique pour l'ensemble du TRV est déjà énorme. « On peut considérer qu'il y a eu 3 Md€ de pertes de chiffres d'affaires en 2020 auxquelles s'ajoutent 2,5 Md€ de pertes en 2021, sans compter les pertes indirectes comme la perte de valeur du parc de véhicules qui représente l'actif de nos entreprises », déplore Ingrid Mareschal, pour la FNTV. « Les commandes sont vides pour le scolaire et le périscolaire et cela devient catastrophique car tout le monde annule jusqu'à juin 2022. Les entreprises souffrent depuis deux ans et n'ont pas la trésorerie pour tenir des mois supplémentaires. Et l'État nous demande de surcroît un reporting, chaque semaine, sur le taux d'absentéisme pour savoir si nous pouvons assurer le transport scolaire malgré l'absentéisme dû à la Covid-19 ».

➔ d'urgence avec couvre-feu. En définitive, le fonds de solidarité se réduit au mieux à 1500 € par entreprise, c'est largement insuffisant. »

Un dispositif « coûts fixes » pénalisant

Reste que si cet arsenal déployé depuis le début de la pandémie en mars 2020 a eu des effets louables, il est depuis octobre 2021 plus difficile pour les entreprises du TRV de continuer à profiter du dispositif « coûts fixes ». « Pour en bénéficier, il faut avoir un excédent brut d'exploitation (EBE) négatif. Dans le calcul de l'EBE, on déduit la location de matériel (autocars loués pour le tourisme occasionnel, crédit-bail). Par contre, pour les entreprises qui sont propriétaires de leurs

flottes, les amortissements ne sont pas déductibles dans le calcul de l'EBE, » souligne le coordonnateur des métiers TRV à l'OTRE. La logique gouvernementale revient à considérer que lorsqu'une entreprise est propriétaire de ses véhicules, elle peut toujours les revendre en cas de difficultés sévères. « 75 % de nos entreprises ont des véhicules acquis en pleine propriété donc en amortissements » résume Frédéric Domenge. « Elles se retrouvent avec des EBE positifs et ne peuvent pas prétendre au dispositif Coûts fixes. La minorité des 25 % restantes louent leur outil de travail et sont éligibles au dispositif. Nous ferons remonter cette anomalie lors de la prochaine réunion avec le cabinet de Jean-Baptiste Lemoyne, le ministre délégué chargé des PME. » ●

REDRESSEMENTS, LIQUIDATIONS...

Par **Natalie Grange**

La défaillance est de retour

Alors qu'en 2021, le nombre de défaillances d'entreprises était au plus bas depuis 1986, le retour aux défauts s'amorçait à la fin de l'année. Les procédures collectives sont reparties à la hausse tous secteurs confondus au mois de décembre 2021, de façon notable dans le transport de marchandises (+15 %), notamment l'interurbain.

Il fallait s'y attendre : après plusieurs mois d'une stricte application de la politique protectrice voulue par l'Élysée, les vieux démons ne pouvaient qu'être de retour avec le « débranchement » progressif des aides (voir *BTL* 2021, p. 67 et 425 et pages précédentes). Pour autant, la catastrophe attendue n'est pas (encore ?) survenue : avec 28 371 défaillances enregistrées sur l'ensemble de l'année 2021, « la performance est tout de même remarquable ! », constate avec enthousiasme le groupe Altares, qui présentait la semaine son étude sur les défaillances des entreprises en France pour l'année 2021.

Les liquidations repartent à la hausse

Les procédures de sauvegarde – qui n'ont pesé que pour moins de 3 % dans l'ensemble des procédures – ont été de 729 en 2021, soit une baisse de 12,5 % sur l'année, encore accentuée de 28 % sur le 4^e trimestre. Les procédures de redressement judiciaire ont généré 6 500 jugements, dont seulement 15 traitements de sortie de crise (PTSC), soit 19 % de moins sur un an et confirment en fin d'année le peu de recours dont elles ont fait l'objet en affichant -2,1 % au 4^e trimestre. Seules les liquidations judiciaires, qui n'avaient concerné que 21 138 dossiers en 2021, soit une baisse de 9,4 %, repartaient à la hausse au dernier trimestre (+2,8 %).

Omicron a ravivé l'inquiétude depuis son irruption dans une reprise économique pourtant bien amorcée. Le nouveau variant a remis en selle l'intérêt de dispositifs comme l'élargissement des aides coûts fixes, la prolongation du fonds de solidarité, l'étalement du remboursement des PGE jusqu'à 10 ans maintenant, le report à fin 2022 du remboursement prévu au printemps et l'activité partielle. De quoi limiter les dégâts, d'autant que la création d'entreprises avoisine le million en 2021. « La fin du "quoi qu'il en coûte", annoncée en août 2021, pourrait être véritablement actée cette année si le contexte sanitaire le permet. En parallèle, la vigueur de l'inflation pourrait amputer sévèrement le pouvoir d'achat et peser sur la consommation des

ménages. Aussi, si rien à ce stade ne permet de redouter une explosion du nombre de procédures collectives, nous devons raisonnablement envisager une remontée des défauts à partir de 2022 » commente prudemment Thierry Million, directeur des études chez Altares.

TRM : +15 % de défaillances au 4^e trimestre 2021

Jusqu'alors, les entreprises du TRM et du TRV avaient compté au nombre de celles qui résistaient particulièrement bien à la crise Covid, en affichant une baisse du nombre des procédures collectives de -5,1 % entre 2020 et 2021. Ce sont les clauses de sauvegarde qui ont particulièrement diminué, passant de 19 en 2020 – tous segments de marché confondus – à 9 en 2021, soit 52 % de procédures évitées. Les redressements judiciaires (268 en 2020, 237 en 2021), quant à eux, sont restés stables pendant le gros de la crise sanitaire, tout comme les liquidations judiciaires (959 en 2020, 937 en 2021). Le transport routier de voyageurs a montré sa résistance (-17,3 % de procédures par rapport à 2020). Le transport de marchandises, quant à lui, stabilise difficilement sa sinistralité : si le transport routier de fret de proximité enregistre une légère baisse des défaillances (-1,1 %) sur l'année, l'interurbain observe une augmentation de 4,1 % des défauts.

Sur le dernier trimestre 2021, l'activité « Marchandises » bascule franchement dans le rouge en affichant une progression des défaillances de 15 % par rapport à la même période en 2020. Sur les trois derniers mois de l'année dernière, 199 entreprises du TRM ont failli, contre 173 en 2020. Bien sûr, on est loin des 352 défaillances de fin 2019 mais il n'empêche que le TRM affiche en pourcentage davantage de faiblesse que le bâtiment (+12,9 %). Empêtré dans sa mise au pas forcé en matière de nouvelles motorisations, confronté à une hausse de ses coûts fixes difficilement compensée par une hausse de ses prix de vente, le TRM français devra faire preuve d'inventivité pour résister dès que la reprise se refera sentir. ●