

## DÉBUT 1990 : PARTOUT LA CONCURRENCE

Daniel MICHARD

**Le franc est au plus haut... La production industrielle progresse de manière inégale... Les marques étrangères de voitures grignotent le marché français... Les transports de marchandises plafonnent... La guerre sur les prix touche les entreprises de transport... L'activité ralentit dans les ports... Les voitures roulent plus au diesel et sur les autoroutes... Le nombre des tués sur la route remonte... Air Inter et le TGV rivalisent... UTA redémarre...**

### Économie générale :

#### - Solidité du franc et risques monétaires

L'incertitude majeure porte sur les conséquences, économiques et monétaires de la réunification allemande, après la fixation à égalité des termes de la parité entre marks. Les risques inflationnistes vont entretenir la tension sur les taux d'intérêt et les places financières, alors que des débouchés supplémentaires s'ouvrent à l'industrie dans les pays de l'Est.

En France, les résultats financiers exceptionnels des entreprises en 1989, le contrôle de l'inflation et le retour, récent, à l'équilibre de la balance commerciale attirent les capitaux à Paris et poussent actuellement le franc vers le haut, permettant de réduire la différentielle des taux avec la RFA, les États-Unis ou le Japon.

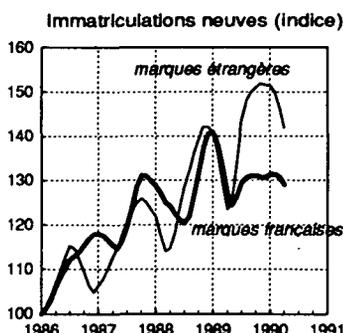
Depuis quelques mois l'orientation de la production industrielle apparaît moins favorable, expliquant sans doute la lenteur de la diminution des chiffres du chômage. Selon les indices de l'INSEE, les biens d'équipement et l'agro-alimentaire sont les secteurs en croissance, les biens intermédiaires, les biens de consommation et l'automobile plafonnent; le bâtiment et les matériaux de construction se ressentent du recul des mises en chantier de maisons individuelles et de logements locatifs aidés.



### Automobile :

#### - Records des marques étrangères dans l'automobile

Pour les immatriculations neuves, après le rattrapage en janvier du déficit statistique de décembre, février et mars ont continué à être très forts, suivis d'une retombée au mois d'avril. Sur 4 mois la progression atteint +6 %, mais au profit des seules marques étrangères (+18 %, contre -0,6 % pour les marques françaises) : parvenues à 40 % du marché, elles renforcent partout leurs positions, sur les petites et grosses cylindrées comme sur les voitures roulant au super ou au gazole. Les constructeurs français, qui peinent à augmenter leur production (+3,4 % sur 3 mois), sont obligés pour limiter l'invasion de sacrifier leurs exportations (-0,4 %). Le marché des voitures d'occasion (+8 %) retrouve un dynamisme parallèle à celui des voitures neuves.



### Entreprises :

#### - Guerre des prix entre les entreprises

De nombreuses informations (notamment les résultats de l'enquête d'opinion auprès des routiers, commentés par ailleurs) confirment que le volume de l'activité progresse plus lentement, dans un climat de concurrence

accrue et de guerre des prix entre modes de transport et entreprises, au détriment des plus petites et des plus fragiles. Avec pour effets des difficultés de trésorerie et une baisse de rentabilité, une limitation des effectifs et de la rémunération du personnel de conduite, un renoncement aux achats de matériel pour extension. Le nombre de faillites ne cesse de croître (+15,5 % sur 3 mois), à l'inverse de celui des créations d'entreprises nouvelles.

## Marchandises :

### - Ralentissement des transports de marchandises

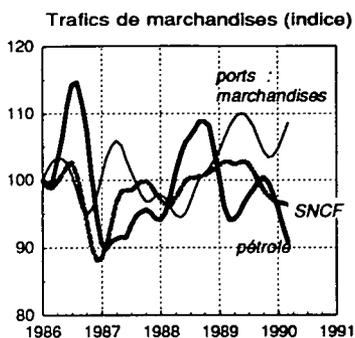
Pour la voie d'eau (après révision par l'ONN des statistiques de 1989 et 1988), les résultats annuels ont finalement enregistré une hausse (+3,3 %), pour la première fois depuis 10 ans. Mais, après l'énorme avance prise en début d'année, l'activité avait ensuite recommencé à diminuer.

La SNCF terminait 1989 sur une cadence ralentie qui se prolonge au début de 1990 (-5%, sur 4 mois), pour les principaux produits et en transport intérieur ou international.

Pour les transports routiers (la chaîne de traitement étant en cours de re-fonte, les statistiques TRM ne sont pas disponibles depuis janvier), les enquêtes d'opinion de l'OEST et du CPT concluent toutes deux à une orientation du trafic meilleure en international qu'en intérieur.

### - Plafonnement du trafic dans les ports

L'activité des ports tend à plafonner (+0,6 %), l'évolution en tonnage des marchandises, débarquées et embarquées, n'étant plus à même de compenser l'affaiblissement ininterrompu du tonnage des produits pétroliers.



## Voyageurs :

### - De plus en plus de circulation sur les autoroutes

La circulation routière a retrouvé depuis l'automne un profil de progression rapide, avec un écart de 5 à 6 points de plus pour les autoroutes que pour les routes nationales.

Parallèlement, la part du diesel s'est accrue au point de rattraper maintenant le total des essences, ordinaire et super. Le lancement du super sans plomb, plus "propre" et moins cher à la pompe (moins taxé) que le super classique, n'a pas inversé cette tendance à l'équipement du parc en diesel, si l'on compare l'accroissement des immatriculations de voitures neuves de ce type (+13 %) à celles des voitures à essence (+3 %).

Le nombre des tués sur les routes a recommencé à augmenter depuis l'été dernier. En ville, sur les petites routes et sur les routes nationales, on revient aux plus mauvais chiffres de ces dernières années. Sur les autoroutes le nombre d'accidents mortels (certes de loin le plus faible) s'accroît, pas seulement à cause de l'allongement du réseau et de l'augmentation normale du trafic, mais aussi certainement en raison de la densité de la circulation et de la vitesse des véhicules.

### - Concurrence entre moyens de transport à grande vitesse

L'ensemble du trafic grandes lignes de la SNCF plafonne : les progrès se font plus lents sur le TGV Sud-Est; sur le TGV Atlantique l'effet trafic additionnel est encore limité, et ailleurs la fréquentation du train n'est pas insensible à l'ouverture des nouveaux tronçons d'autoroutes.

Cependant, l'effet d'appel du TGV sur la clientèle d'affaires ne doit pas être négligeable : les rythmes de progression d'Air Inter et du trafic aérien intérieur sont en tout cas beaucoup plus lents qu'il y a un an.

Le trafic aérien international retrouve une phase ascendante (+12 % sur l'aéroport de Paris), dont semble profiter la compagnie UTA (+8 %), à qui son absorption par Air France aurait ouvert de nouveaux horizons

