

## **FORT RALENTISSEMENT DES GAINS DE PRODUCTIVITE EN 90-91 : EN PHASE AVEC L'EVOLUTION DES TRAFICS**

*Maurice GIRAULT*

Les gains de productivité des facteurs de production (capital et travail) sont généralement faibles dans les services. Il en a été ainsi dans les transports de 1975 à 1985, tout spécialement en transport routier.

Des gains importants peuvent être réalisés à l'occasion de sauts technologiques par augmentation de la taille ou de la vitesse des matériels, comme cela a été le cas avec le superpétroliers de 200 à 500 000 t, les minéraliers de 100 à 200 000 t, les avions gros porteurs ... Pour les trains, le passage à la traction électrique a permis des économies, et notamment d'entretien. De tels gains ont été obtenu pendant les vingt dernières années dans le transport aérien, ferroviaire et maritime. A plus court terme, compte tenu de l'inertie de l'adaptation des facteurs de production à l'activité économique, on constate en général une accélération de la productivité en période de haute conjoncture et un ralentissement en période de basse conjoncture.

Au cours des dernières années, la reprise de l'activité économique en 1986-87 a permis une utilisation plus intensive des matériels et des personnels: d'où des gains de productivité importants de 1987 à 1988, mais qui s'affaiblissent dès 1989 et s'amenuisent ou disparaissent en 1990-91. Ces phénomènes peuvent être mis en évidence et chiffrés à partir d'indicateurs physiques pour la productivité du capital et d'indicateurs en volume pour la productivité du travail.

### **Des indicateurs de productivité**

Des indicateurs physiques de productivité du capital pour les véhicules, et des indicateurs en volume, au niveau des entreprises où de l'activité transport de zone longue et de zone courte.

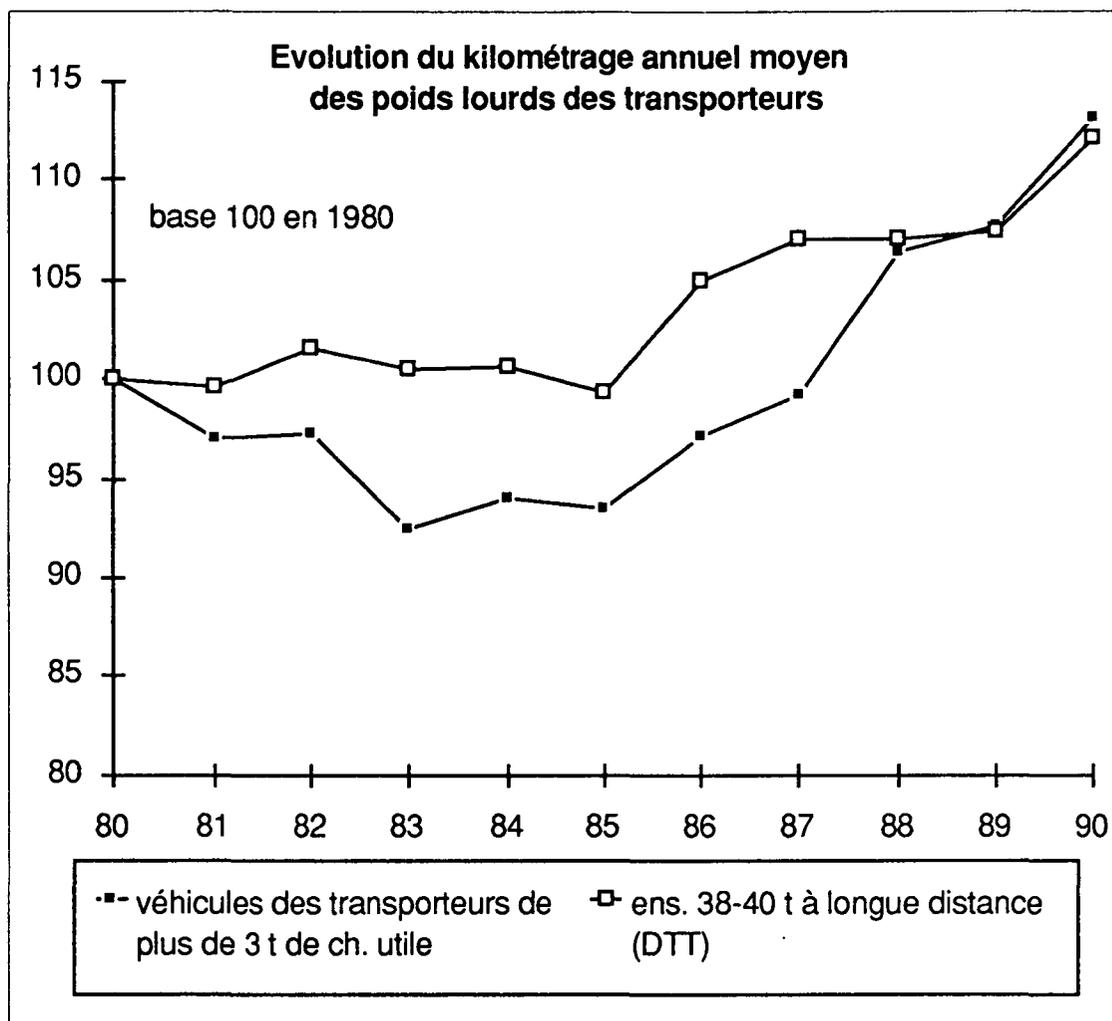
#### **Les indicateurs physiques de productivité du capital:**

kilométrage annuel moyen par véhicule

chargement moyen par véhicule

% de parcours en charge

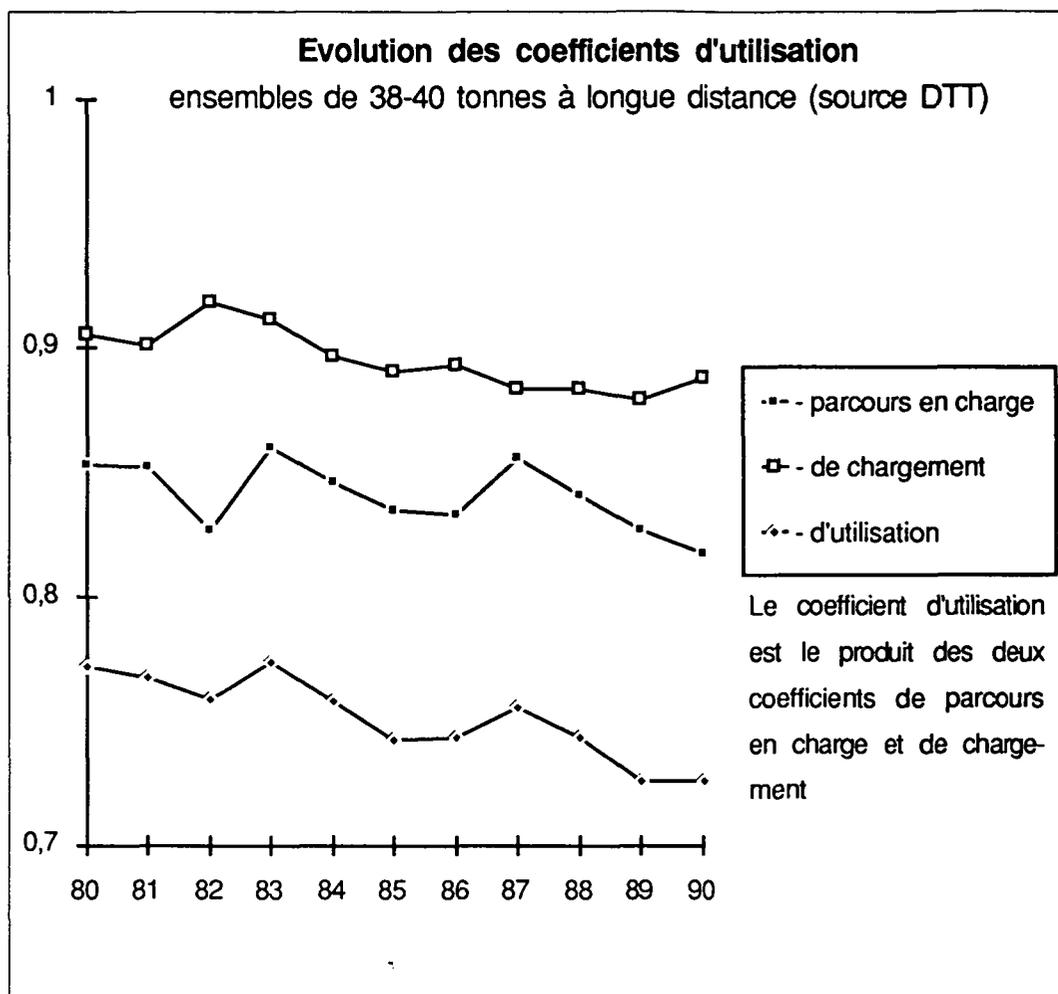
Pour les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile faisant du transport pour compte d'autrui, le **kilométrage annuel moyen** diminue de 10% de 1980 à 1985 puis il croît vivement ensuite ( de 14% de 1985 à 1988 et 6% en 1989-90). Le chargement moyen stagne de 1980 à 1986 puis il progresse d'environ 4%. **Globalement, la production de t-km par véhicule en service augmente de 26% en 5 ans** (dont 9% en 1988 et 8% en 1990).



Pour ces véhicules de plus de 3 tonnes, le pourcentage de parcours en charge serait passé de 76 à 78% en 10 ans.

Pour les véhicules de 38-40 t faisant de la longue distance, l'enquête de la Direction des Transports Terrestres montre une quasi stabilité du kilométrage annuel moyen de 1980 à 1985 puis une forte progression en 1986 - 87 (+12% en 2 ans) ( le graphique ci-dessus décrit ces évolutions, relativement similaires à celles du champ plus large mentionné précédemment), avec simultanément une baisse de la consommation moyenne des véhicules, importante jusqu'en 1985, moindre ensuite (et avec une remontée en 1990).

Cette même enquête fournit des indicateurs d'utilisation des véhicules. Les parcours à vide augmentent (+ 4% en 11 ans) et les véhicules sont moins bien chargés, les coefficients d'utilisation se dégradent (cf graphe ci-après); mais cela est plus que compensé depuis 1985 par l'augmentation de la charge utile des véhicules et du tonnage rémunéré (+5% en 5 ans malgré un coefficient d'utilisation qui diminue de 2%).



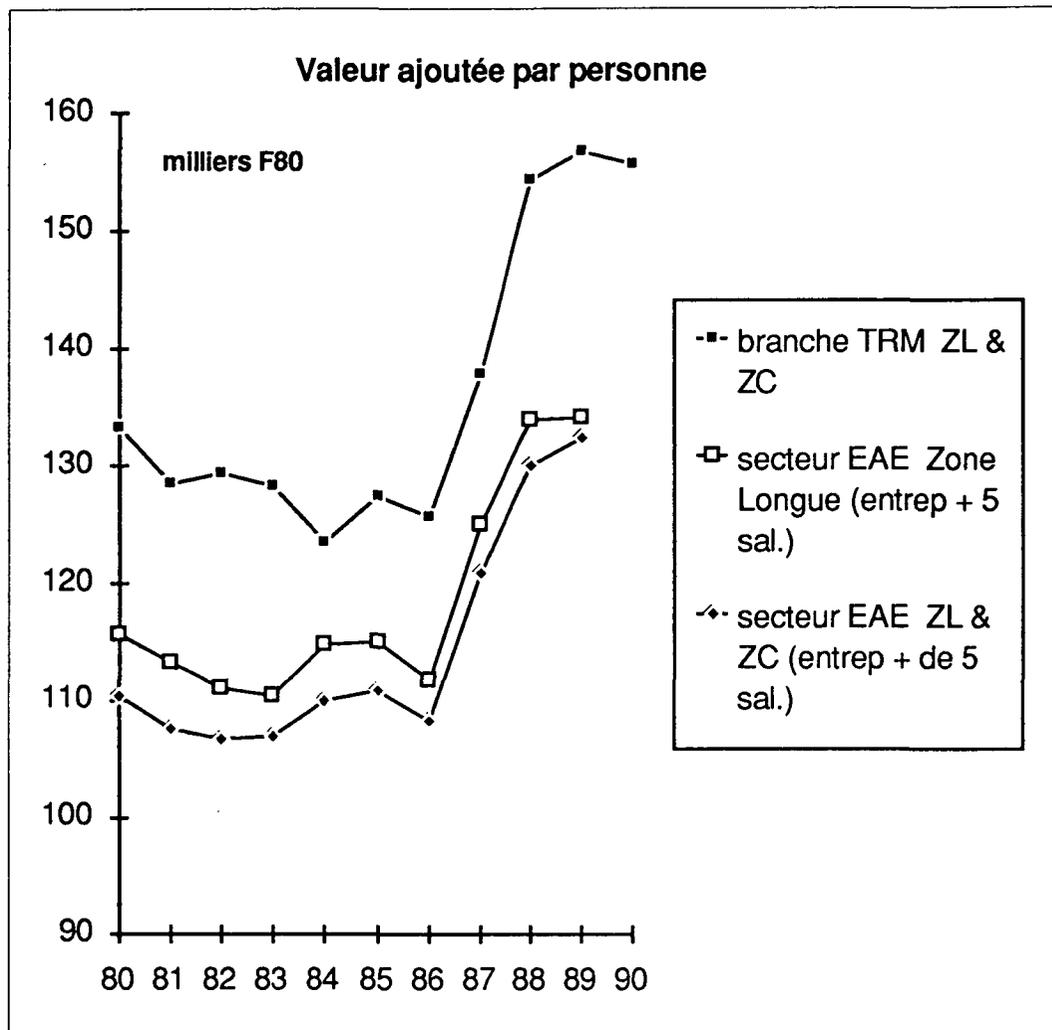
**Les indicateurs en volume de productivité du travail**

**La productivité horaire du travail** mesure la valeur ajoutée (en volume, en francs 1980) par heure de travail (1): pour le transport routier de marchandises de zone longue et de zone courte, cette productivité stagne jusqu'en 1986 puis elle progresse de 25% au cours des 4 années suivantes (dont 20 % de 1986 à 1988).

Toutefois, on connaît mal l'évolution de la durée du travail. **La valeur ajoutée (en F80) par personne occupée** constitue un indicateur plus fiable: elle diminue de 5% entre 1980 et 1986 selon les comptes de la branche transport routier de marchandises (cf CCTN) puis elle progresse de 22% de 85 à 89; l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) montre une quasi-stagnation de 1980 à 1985 puis une croissance de 19,5% de 1985 à 1989 (ou même de 22% de 86 à 89). Le graphique de la page suivante présente ce ratio pour la branche et le secteur du transport de zone longue (ZL) et de zone courte (ZC), ou pour la seule zone longue: les évolutions sont parallèles, et la progression a lieu pour l'essentiel en 1987-88.

Ces gains sont supérieurs à ce qui a été obtenu par une meilleure productivité physique des véhicules, d'autres gains ont été réalisés, notamment dans l'organisation des entreprises (réseaux ...) et le traitement de l'information.

## TRANSPORTS ROUTIERS



En 1990, la productivité horaire ne croît que de 0,8%, la valeur ajoutée par personne occupée diminuant de 0,7%. L'enquête TRM met en évidence en 1990 une croissance du kilométrage annuel moyen et du chargement moyen des véhicules, avec toutefois une diminution des tonnages transportés par véhicule et du kilométrage annuel moyen des camions.

La légère diminution du trafic pour compte d'autrui en 1991 devrait conduire à une stagnation ou une diminution de la productivité pendant cette dernière année.

### **A qui profitent ces gains de productivité?**

Les prix du transport routier de marchandises ont diminué depuis 10 ans, (d'environ 15 %, soit une baisse de 25% par rapport aux coûts des facteurs), au bénéfice des chargeurs et des consommateurs. Cette diminution est supérieure à ce que permettaient les seuls gains de productivité, car la libéralisation du transport routier de zone longue et l'intensification de la concurrence ont conduit à une dégradation des résultats financiers des entreprises. C'est pourquoi on ne devrait plus assister à de nouvelles baisses de prix, sauf si les coûts de revient diminuaient (par exemple le coût du gazole) ou si on observait une dégradation des infractions à la réglementation sur les poids des chargements, les temps de conduite ou les vitesses autorisées. ■