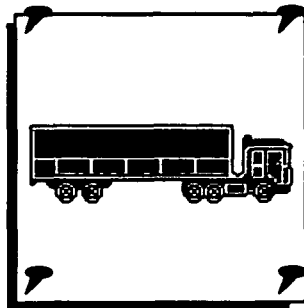


LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN CHIFFRES

Maurice GIRAULT



Le transport routier de marchandises est depuis quelques temps sous les feux de l'actualité, soit à l'occasion de débats, de travaux de groupes de réflexion ou plus récemment à cause du conflit entre les conducteurs routiers et les Pouvoirs publics. Nombre de questions portent alors sur la réalité d'une activité économique pas toujours bien connue. L'article suivant fournit quelques données de cadrage et situe le transport routier de marchandises par rapport à ses concurrents directs. Les aspects sociaux sont abordés dans un autre article de ce même numéro "Les difficultés de l'emploi dans les transports".

Environ 600 000 poids lourds sont immatriculés en France. Ils circulent principalement sur les routes nationales et les autoroutes, où ils représentent 15% de la circulation. Les poids lourds étrangers, en transit ou acheminant notre commerce extérieur représentent 25% de la circulation des poids lourds sur les autoroutes et 8% sur les routes nationales.

Croissance des trafics au profit de la route

La route achemine aujourd'hui en France 65% des trafics de marchandises, le fer 22%, la voie d'eau 4% et les oléoducs 10%.

Depuis vingt ans le transport routier absorbe seul la croissance des trafics, à cause de sa meilleure qualité de service, le phénomène étant amplifié par la baisse des prix routiers depuis 1986. Cette baisse favorise le compte d'autrui alors que le trafic pour compte propre stagne. A l'inverse des années 1970 où la hausse des tarifs routiers allait de pair avec une augmentation de la part du compte propre.

Le trafic ferroviaire stagne depuis 1987, après sa forte chute en 1986, suite à la longue grève des cheminots. Le transport fluvial stagne également depuis 1986.

Les trafics intérieurs de marchandises depuis 1982

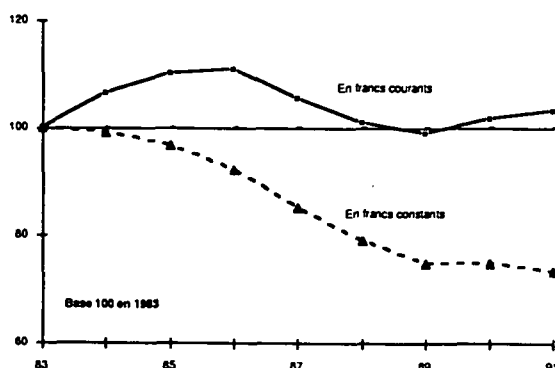
Milliards de t-km

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Transport ferroviaire	56,8	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8	50,7	51,6	49,7	49,4
Transport routier	105,9	103,5	105,2	107,6	112,9	121,3	135,4	141,9	144,9	147,7
dont :										
<i>compte d'autrui (CU>3t)</i>	58,9	56,8	56,1	57,7	60,9	67,0	77,7	83,3	86,1	87,4
<i>compte propre (CU>3t)</i>	27,0	25,8	27,4	26,8	27,2	28,0	29,4	29,1	28,7	29,8
<i>CU<3t</i>	10,8	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0	14,3	14,5	14,9
<i>pavillon étranger</i>	9,2	9,7	10,1	10,8	11,9	13,0	14,3	15,3	15,6	15,6
Navigation intérieure	10,2	9,4	8,9	8,4	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8
Oléoducs	25,3	26,0	25,7	24,1	26,9	25,7	29,3	23,0	20,5	22,6
Tous modes	198,1	194,1	195,6	194,3	197,0	203,5	222,1	223,2	222,2	226,5

Source: OEST-CCTN

Les prix à longue distance ont baissé de 25% en francs constants

Prix routiers en zone longue



Les prix progressent à un rythme proche de celui de l'inflation depuis deux ans, après avoir fortement baissé entre 1986 et 1989.

La forte diminution du prix du carburant avait amorcé le phénomène, relayé par les gains de productivité permis par la croissance des trafics. Mais l'intensification de la concurrence, liée au plus grand nombre d'entreprises et d'autorisations de transport (distribuées par les Pouvoirs publics à la place des

MARCHANDISES

anciennes licences), pèse à la baisse sur les prix dès 1987, alors que les coûts de revient augmentent, ainsi que la suppression de la TRO, effective début 1989.

Dégradation de la situation financière des entreprises

Cette dégradation est continue depuis 1987, à l'inverse de l'ensemble des autres secteurs économiques qui ont reconstitué leurs marges pendant les années de croissance soutenue jusqu'en 1989-90, après la détérioration de leur situation financière de 1975 à 1985. En transport routier, le taux de marge chute en cinq ans, de 28 à 23% de la valeur ajoutée, en partie à cause du développement du

Principaux ratios des entreprises de transport routier de marchandises

	1987	1988	1989	1990	1991
taux de VA	41,5	40,8	40,5	39,5	39,0
taux de marge	28,1	27,2	25,3	24,1	23,4
taux d'épargne	20,6	19,8	18,4	17,2	16,5
taux d'invest.	20,9	21,5	23,0	19,3	19,0
taux d'autofi.	98,4	92,1	79,8	89,2	87,0

Source: INSEE, OEST

Définition des ratios:

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée/production

taux de marge = excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée

taux d'investissement = investissement/valeur ajoutée

taux d'autofinancement = épargne brute/investissement

crédit-bail. Les défaillances se multiplient. Les investissements demeurent importants jusqu'en 1989, puis ils diminuent en 1990-91.

Plus de 10 000 entreprises de transport sont créées chaque année, environ 13% de la population depuis 1987: ce taux diminue en 1991 mais il n'était que 9,5% en 1982. Ce taux de créations dépasse 15% pour les seuls transporteurs

routiers et taxis, et probablement plus de 20% pour les transporteurs routiers de marchandises.

Taux de créations et de défaillances d'entreprises de transport

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Taux de créations	10	11,2	13,2	13,1	14,0	13,5	12,4
Taux de défaillances	1,3	1,1	1,3	1,6	2,1	2,7	3,1

Entreprises: une très forte natalité

Le nombre de petites entreprises augmente fortement avec la croissance des trafics et la poursuite de la libéralisation du secteur, notamment par création de nombreuses autorisations de transport en zone longue. Toutefois, la croissance des effectifs est encore plus forte depuis 1985, y compris dans les entreprises de plus de 5 salariés qui représentent 77% des effectifs du secteur. Ces entreprises emploient en moyenne 26 à 27 personnes, et les entreprises artisanales deux, y compris le chef d'entreprise.

Transports routiers, urbains et taxis	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Créations d'entreprises (y c. reprises)			8 894	9 112	9 903	9 572	8 612
Nombre d'entreprises *	54 000	57 000	60 000	62 000	62 500	63 500	64 000
Disparitions d'entreprises			6 800	8 600	8 900	9 100	
Défaillances d'entreprises		834	713	850	1 103	1 455	1 913

* Décompte à partir du fichier SUSE (INSEE) en début d'année, estimations à partir de 1989

Sur un nombre estimé de 64 000 entreprises au début de 1991, on compte environ 32 000 transporteurs routiers de marchandises, 3 000 loueurs et déménageurs, 3 000 transporteurs urbains et routiers de voyageurs et 26 000 taxis.

La croissance du nombre d'entreprises en activité, comparée à une très forte natalité montre que nombre d'entreprises disparaissent, 11% à 14% par an des transporteurs routiers et taxis entre 1987 et 1990. Parmi ces disparitions, le nombre de défaillances triple entre 1986 et 1991, et le taux de défaillance passe de 1,1% à 3,1%.