

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : TASSEMENT DE L'ACTIVITÉ EN FIN D'ANNÉE 1995

Danielle LEMARQUIS

Selon l'enquête d'opinion réalisée fin décembre auprès des transporteurs, l'activité dans le transport routier de marchandises s'est tassée au 4ème trimestre 1995 particulièrement en intérieur.

Si les mouvements sociaux dans le secteur public et à la Poste semblent avoir eu des conséquences directes sur les situations de trésorerie, le ralentissement apparaît surtout lié à la conjoncture économique générale.

L'investissement se tasse et les effectifs de conducteurs stagnent. Les transporteurs envisagent le 1er trimestre sans optimisme.

Environ 80% des entreprises déclarent une hausse ou une stabilité de leur chiffre d'affaires pour l'ensemble de l'année 1995. S'agissant du résultat d'exploitation, le solde des réponses traduit une dégradation en 1995.

Selon l'enquête d'opinion réalisée à la fin décembre 1995 par l'OEST, l'activité du transport routier de marchandises s'est légèrement contractée en intérieur et stabilisée en international au 4ème trimestre 1995. Les transporteurs envisagent au mieux une stabilité de leur trafic en début d'année 1996.

Résultats d'ensemble de l'enquête d'opinion

| Questions | | réalisations 4 ^o trim.95 | | prévisions 1 ^o trim.96 | |
|---------------------------------|---------------------------|--|--|--------------------------------------|----|
| | | en niveau* | | évolutions* | |
| Situation des entreprises | trésorerie | | | | ** |
| | délais de paiement | | | | ** |
| | achats de véhicules | | | | |
| | effectifs de conducteurs | | | | ** |
| Trafic intérieur | activité | | | | |
| | prix des marchés | n.s. | | | ** |
| Trafic international | activité | | | | |
| | utilisation des véhicules | | | | ** |

*Le niveau de l'opinion des transporteurs est mesuré par l'écart entre les opinions «en hausse» ou favorables et les opinions «en baisse» ou défavorables (positif = soleil; négatif = nuages plus ou moins noirs). Les évolutions indiquent la tendance de ce solde, comparée à celui de l'enquête précédente (les flèches noires soulignent une forte évolution). Les séries sont corrigées des variations saisonnières.
(**) = question non posée.

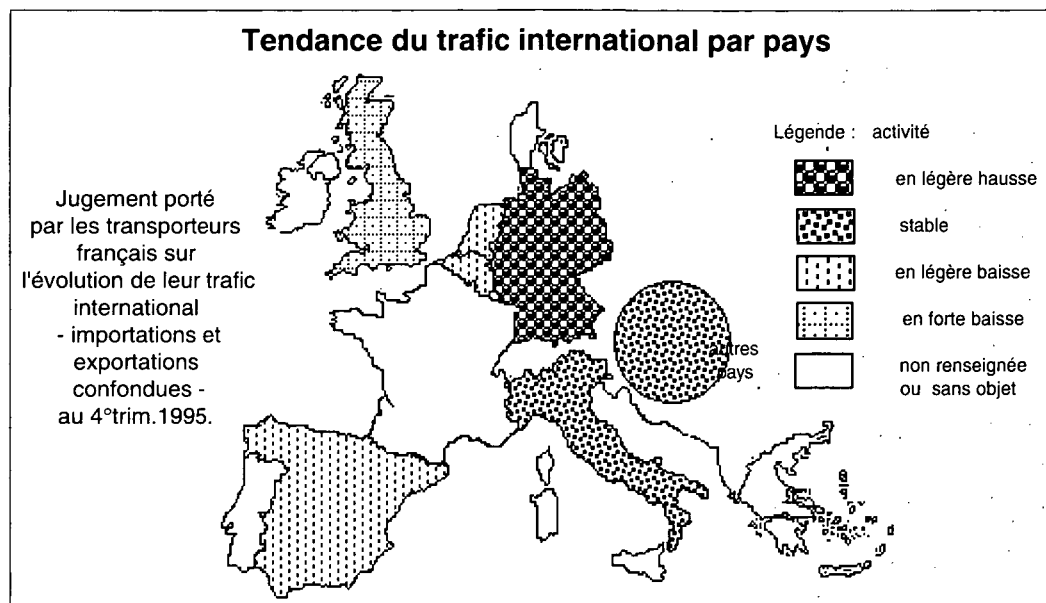
**Transport
international :
stabilisation**

Le trafic international (importations et exportations confondues) s'est stabilisé au quatrième trimestre 1995. L'utilisation du parc a cessé de se détériorer. Toutefois, les transporteurs sont pessimistes sur l'activité de début d'année.

Le regain des trafics avec l'Allemagne fin 1995 a surpris les transporteurs, tandis que ceux avec la Grand-Bretagne enregistrent une baisse sensible. La paralysie des trafics ferroviaires fin décembre explique sans doute une part de ce double mouvement : la substitution par le mode route est possible plus facilement et plus rapidement vers l'Allemagne que vers l'Angleterre.

ENQUÊTE DE CONJONCTURE

Tout au long de l'année, le trafic international s'est ralenti. Ce mouvement s'est fait particulièrement sentir au troisième trimestre dans les échanges avec les pays du Nord (Allemagne, Belgique, Pays-Bas) et a été plus progressif avec les pays du sud (Italie, Espagne).



Transport intérieur : légère contraction

Impact des mouvements de grève

Facteurs de production peu dynamiques

Une situation des entreprises plus difficile en 1995 qu'en 1994

Les trafics intérieurs se sont légèrement contractés en fin d'année, surtout en ce qui concerne les transports en longue distance. Les transporteurs envisagent le début d'année 1996 sans optimisme et même plutôt avec pessimisme pour les petites entreprises.

L'impact des conflits sociaux du secteur public de novembre/décembre sur l'activité des entreprises s'est d'abord fait sentir par un accroissement des difficultés de trésorerie dues aux problèmes de courrier.

S'agissant de l'activité, les situations sont très diversifiées et rend difficile un jugement global. Moins de la moitié (42%) des entreprises ont déclaré que le mouvement social avait eu des répercussions importantes (c'est à dire au delà de 10% en plus ou en moins de ce qui avait été prévu). Parmi elles, 1/3 estiment les conséquences en sens positif et 2/3 en sens négatif. Les trafics récupérés cités concernent la longue distance traditionnellement du ressort du ferroviaire (pondéreux, sable, eau, vin, voitures). Par contre des pertes sont enregistrées dans la distribution agro-alimentaire, le BTP et les transports organisés en "rail-route". Les entreprises de la région Ile-de-France ont plus subi de préjudices (blocage de la circulation) que celles des autres régions. Pour la messagerie ou la distribution urbaine, pertes ou gains de trafics se côtoient, suivant que les colis aient été bloqués (SNCF ou poste) ou au contraire, que l'effet substitution ait joué à plein.

Selon les opinions exprimées dans cette enquête, les prix de transport augmentent au quatrième trimestre sur la longue distance intérieure. Une situation de demande imprévisible et urgente (paralysie du fret ferroviaire) et de l'entrée en vigueur du contrat de progrès, peuvent être des éléments explicatifs à cette hausse. Cependant, sur l'ensemble des transports par véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile, on note une baisse d'environ 2 points sur les 9 premiers mois de l'année (Source : OEST-enquête TRM-indice au véhicule-kilomètre).

Les achats de véhicules se tassent. La contraction de l'objectif à des fins d'extension du parc corrobore le pessimisme des entreprises sur le niveau de leur activité future. Les effectifs de conducteurs restent stables.

Les résultats des entreprises se sont détériorés au cours de l'année 1995, sous le double impact de ralentissement des trafics et de la contrainte des prix. Comme pour l'enquête de la fin de l'année 1994, environ 4/5 des entreprises déclarent nulle ou en progression l'évolution 1995/1994 de leur chiffre d'affaires. Cependant, la proportion d'évolution stable devient plus importante.

Le résultat d'exploitation se détériore plus nettement : autant d'entreprises l'estiment en diminution qu'en amélioration (la proportion était du simple au double en 1994). Cette dégradation est plus sensible chez les entreprises de moins de 20 salariés.