

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : STABILISATION DE L'ACTIVITÉ

Jérôme MATHIAS

Les résultats de l'enquête d'opinion réalisée fin septembre auprès des transporteurs routiers de marchandises indiquent une stabilisation de l'activité au cours du troisième trimestre : l'activité serait restée éte en trafic intérieur et se serait légèrement redressée en trafic international. Les perspectives des transporteurs pour le quatrième trimestre sont aussi pessimistes que les trimestres précédents.

La situation des entreprises de transport continue à se détériorer en termes de délais de paiement et de trésorerie, de hausse des coûts et de baisse des prix sous l'effet de la concurrence, notamment celle des transporteurs des autres pays européens.

Après deux années de reprise de l'investissement, les achats de matériel sont quelque peu retombés et se limitent au renouvellement. Les effectifs semblent se stabiliser.

En dépit des prévisions peu optimistes de l'enquête de juin, l'activité du transport routier de marchandises s'est, au cours du troisième trimestre, stabilisée pour le trafic intérieur et légèrement redressée pour le trafic international.

Pour le quatrième trimestre, les transporteurs restent cependant pessimistes pour l'international et anticipent une dégradation pour l'intérieur.

Contrairement à leurs prévisions antérieures, les transporteurs considèrent que leur activité passée s'est redressée en trafic international. Cette inflexion à la hausse est d'autant plus marquante qu'elle succède à deux années de baisse.

Résultats d'ensemble de l'enquête d'opinion

Questions	réalisations 3 ^o trim.96		prévisions 4 ^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		**
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). (**) = question non posée.

**Transport
international :
inflexion
à la hausse**

Cette évolution d'ensemble masque des disparités assez importantes selon les zones géographiques. Les trafics se sont redressés avec les Pays-Bas et l'Italie, ainsi que, dans une moindre mesure, avec l'Allemagne. Avec l'Espagne, l'évolution demeure défavorable, tandis qu'avec la Belgique la situation se dégrade nettement après trois trimestres de stabilité. Après un rebond au cours du deuxième trimestre, la situation se détériore avec la Grande-Bretagne et les autres destinations.

Pour leurs prévisions concernant le quatrième trimestre, les professionnels demeurent cependant relativement pessimistes.

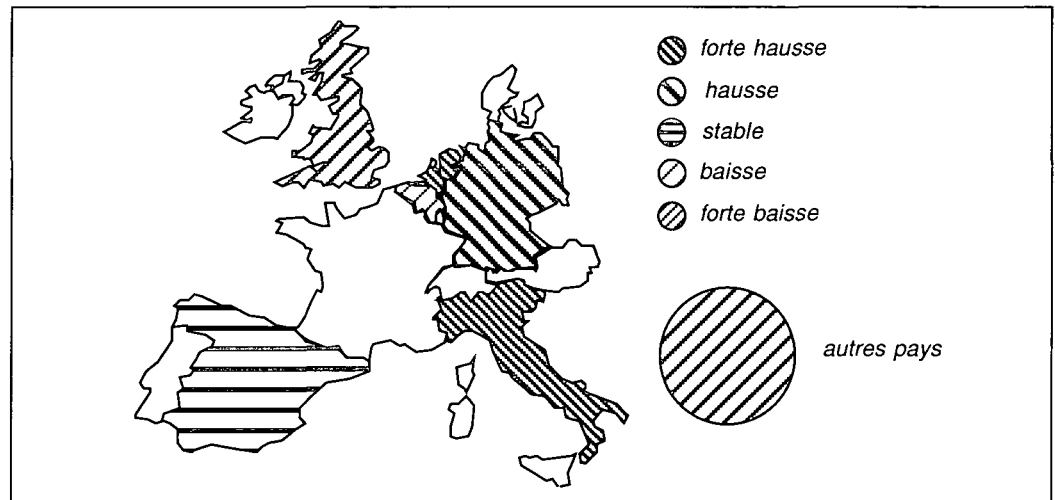
ENQUÊTE DE CONJONCTURE

Transport international : concurrence européenne avivée

L'enquête comportait ce trimestre une série de questions sur les conditions de la concurrence avec les transporteurs étrangers.

La concurrence internationale semble s'être avivée depuis un an et rares sont les transporteurs français qui font état d'une amélioration de leur position en face de leurs homologues européens. La concurrence la plus fréquente est, dans l'ordre, celle des transporteurs belges et allemands puis celle des espagnols, des italiens, des néerlandais et des britanniques et, enfin de ceux des pays de l'Est. En termes de prix, les concurrents jugés les plus offensifs sont les transporteurs espagnols, néerlandais, polonais et belges, devant les transporteurs italiens, allemands et britanniques. Par taille d'entreprises, les petites (moins de 20 salariés) sont celles qui se sentent les plus menacées par la concurrence des transporteurs étrangers.

Tendance du trafic international par pays



Transport intérieur : stabilisation au 3ème trimestre, mais prévisions pessimistes

Après plusieurs trimestres de baisse des trafics intérieurs, l'activité s'est stabilisée au cours du troisième trimestre.

Par zone de distance, l'évolution est pratiquement identique entre la zone courte et la zone longue.

Par taille d'entreprises, l'écart est plus marqué, et l'évolution apparaît sensiblement moins favorable pour les plus grandes entreprises (plus de 20 salariés) que pour les plus petites.

Par contre, l'inflexion de la tendance apparaît moins évidente dans les prévisions. Celles-ci restent orientées à la baisse pour la longue distance et, pour les petites entreprises, le pessimisme des chefs d'entreprises atteint un plancher.

Situation des entreprises : dégradation

La dégradation des indicateurs financiers contraste avec la stabilisation des indicateurs d'activité.

Le niveau de trésorerie des entreprises s'est détérioré, de manière plus marquée pour les grandes entreprises que pour les petites. Mais c'est parmi ces dernières que les difficultés de trésorerie s'accroissent le plus, parallèlement aux problèmes d'allongement des délais de paiement.

La baisse des prix, après la chute brutale du début de l'année, semble s'être ralentie au cours des trimestres suivants.

En matière de prix de revient, les augmentations des charges salariales et, plus récemment, du prix des carburants et leur répercussion difficile sur les chargeurs reviennent régulièrement dans les commentaires.

En matière d'effectifs, le tassement se poursuit au troisième trimestre.

Emploi : ralentissement

Achats de véhicules : stagnation

Quant à l'utilisation du parc de matériel, elle reflète les inflexions de l'activité. Après les niveaux élevés atteints durant la période 1994-1995, l'investissement a très nettement décroché au cours du deuxième trimestre puis s'est stabilisé au cours du troisième.

Par contre, en ce qui concerne les prévisions, la baisse s'accélère.

La diminution des achats d'extension des capacités, alors que la demande de renouvellement est plus stable, entraîne mécaniquement une remontée de la part de cette dernière dans cette phase basse du cycle d'investissement. ■