



APRÈS UNE BONNE ANNÉE 1995 POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES, 1996 A ÉTÉ MOINS FAVORABLE

Françoise BOURIT

Après une période de croissance vive, de la fin de 1993 à l'automne 1995, le secteur du transport routier de marchandises est entré depuis 18 mois dans une phase de stabilisation. De plus, dans cette période, l'actualité sociale du secteur a été dense avec l'entrée en vigueur de l'accord sur la réduction du temps de travail et la grève de novembre 1996. On tente de dresser ici un tableau aussi complet que possible de la situation actuelle du secteur à partir des diverses sources disponibles, notamment les résultats exhaustifs portant sur 1995 et les premières données sur 1996 de l'enquête annuelle d'entreprises, les dernières données concernant les transports par poids lourds pour la totalité de l'année 1996¹ et les résultats 1996 de l'enquête sur la durée du travail des conducteurs.

**Après une forte
augmentation
en 1995,
l'activité
se stabilise
en 1996**

L'activité des transports routiers de marchandises (TRM) avait été très bien orientée en 1995. Les transports pour compte d'autrui (mesurés en tonnes-kilomètres) avaient continué à se développer plus vite que ceux pour compte propre ou que le transport ferroviaire (+9% contre +5,3% et -1,2%). Ce dynamisme s'expliquait par une activité industrielle bien orientée, au moins sur le premier semestre, et par une forte croissance des échanges extérieurs. De plus, à l'occasion des grèves de décembre, le TRM avait gagné quelques parts de marché sur le fret ferroviaire.

En 1996, l'activité du TRM a sensiblement ralenti. En fait, c'est dès la fin de l'année précédente que le secteur est entré dans une phase de recul dont il n'est sorti qu'au printemps 1997. Cette évolution est imputable au repli de la production industrielle et au ralentissement des échanges extérieurs. Après une amélioration au premier semestre, due pour une bonne part au dynamisme de la demande automobile, on constate une nouvelle baisse en automne, accentuée par le conflit social de la fin de l'année².

En 1996, les transports routiers de proximité se sont mieux comportés que les transports interurbains. Grâce à une bonne progression des volumes transportés, associée à une hausse des prix, leur chiffre d'affaires devrait croître. La situation aurait été plus médiocre pour les entreprises opérant en zone longue : baisse de l'activité et baisse des prix (-0,7%), du fait d'une concurrence accrue. Toutefois, la baisse des prix a surtout concerné le transport international du fait de taux de change défavorables avec certains pays de l'Union européenne et d'une pression plus forte de la concurrence étrangère. Pour l'ensemble du TRM, les prix ont augmenté de 1,3% en moyenne annuelle et la production de 0,8% en valeur.

¹ L'enquête TRM ayant été renouvelée à partir de janvier 1996, les données antérieures à cette date ont été rétopolées. Les coefficients de rétopolation sont provisoires. Les évolutions présentées ici sont cohérentes avec celles figurant dans le rapport de la CCTN « Les transports en 1996 » achevé fin juin 1997.

² On estime à environ 0,5 point l'impact de ce mouvement sur l'activité.



TRM

Au cours des années antérieures, au contraire, la situation était plus favorable aux entreprises travaillant en zone longue. Entre 1994 et 1995, d'après l'enquête annuelle d'entreprise (EAE), leur chiffre d'affaires s'était accru de 5,6%, grâce à un accroissement des volumes transportés, les prix étant stables. La progression était plus modérée pour les entreprises de la zone courte (+1%) qui ont connu une hausse plus faible des volumes associée à une baisse des prix. Le poids de la zone courte dans le chiffre d'affaires total du TRM s'est réduit de trois points entre 1993 et 1995 (tableau 1). Parallèlement, pour l'ensemble du TRM, l'importance des petites entreprises diminue légèrement, perdant un point et demi sur deux ans (tableau 2).

Tableaux 1 et 2

Chiffre d'affaires et effectifs des entreprises du TRM selon la zone et le nombre de salariés

		en %		
		1993	1994	1995
<i>CA</i>	Zone courte	34,9	32,3	32,0
	Zone longue	65,1	67,7	68,0
	Ensemble	100,0	100,0	100,0
<i>Effectifs</i>	Zone courte	36,7	34,8	34,1
	Zone longue	63,3	65,2	65,9
	Ensemble	100,0	100,0	100,0

		en %		
		1993	1994	1995
<i>CA</i>	moins de 20 salariés	41,9	41,3	40,4
	plus de 20 salariés	58,1	58,7	59,6
	Ensemble	100,0	100,0	100,0
<i>Effectifs</i>	moins de 20 salariés	37,0	37,3	36,8
	plus de 20 salariés	63,0	62,7	63,2
	Ensemble	100,0	100,0	100,0

Source : EAE - entreprise dont l'activité principale est le transport routier de marchandises de proximité ("zone courte") ou interurbaines ("zone longue").

La situation sociale après la signature du contrat de progrès

Avant octobre 1995, date d'entrée en vigueur du contrat de progrès, la durée du travail des « très grands routiers »³, catégorie de chauffeurs la plus directement visée par l'accord⁴, s'élevait à 62,5 heures par semaine, d'après l'enquête réalisée par l'INRETS. Selon l'enquête trimestrielle mise en place par le ministère des transports pour le suivi de l'application de l'accord, la durée totale du travail est restée élevée en 1996 pour les conducteurs « très grands routiers ».

Certes, une diminution de la durée du travail de 1 heure 40 minutes a été observée entre avril 1995 et mars 1996 mais, du fait de la conjoncture, ce mouvement s'est inversé aux deuxième et troisième trimestres. Fin 1996, la durée du travail se stabilise autour de 61 heures, soit une heure de moins qu'avant l'accord. Cependant, à cette date, 50 % des « très grands routiers » travaillent plus de 60 heures par semaine, alors que l'objectif prévu à partir de janvier 1997 est de 230 heures mensuelles, soit 53 heures par semaine en moyenne, avec un maximum hebdomadaire de 56 heures.

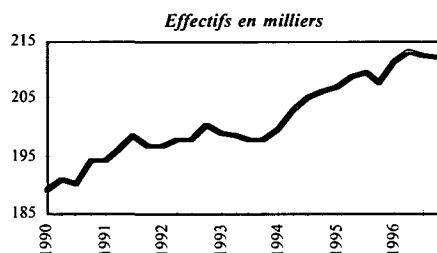
Depuis plusieurs années, l'emploi salarié augmente plus vite dans le secteur du TRM que dans l'ensemble de l'économie. Après une hausse de 2% en 1994, les effectifs salariés ont augmenté de 3,5% en 1995. Cette croissance s'explique avant tout par le dynamisme du secteur en 1995. D'après l'EAE, ce sont surtout les entreprises de la zone longue qui ont créé des emplois (+7,2% entre 1994 et 1995) et principalement les grandes entreprises du secteur. En 1996, malgré le retournement de l'activité, les effectifs salariés du TRM ont encore augmenté (de 1,9% en moyenne annuelle) mais, s'ils ont continué à croître jusqu'au milieu de l'année, ils ont ensuite légèrement diminué au quatrième trimestre.

³ C'est-à-dire les conducteurs passant quatre nuits ou plus hors de leur domicile la semaine d'enquête.

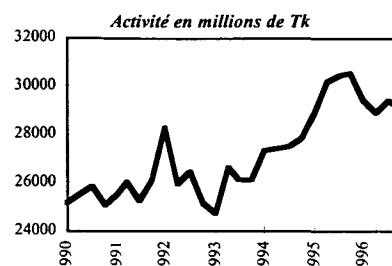
⁴ L'accord concerne les personnels de conduite affectés à des services leur faisant obligation de prendre au moins six repos journaliers par mois hors de leur domicile.

TRM

Graphiques 1 et 2



Effectifs salariés en milliers, établissements plus de 10 salariés, CVS



TRM compte d'autrui, millions de tonnes.km, CVS

Source : Unedic

Source : SES

Le nombre d'entreprises se stabilise

D'après les données du répertoire SIRENE, le nombre d'entreprises du TRM, qui avait sensiblement cru au cours de la décennie passée, s'est stabilisé entre 1993 et 1996 (-0,4%). Après une diminution en 1994 (-1626 entreprises) et une stabilité en 1995, on observe une reprise en 1996 (+1212 entreprises). L'augmentation du nombre d'entreprises concerne uniquement la zone courte (+1487 entreprises en trois ans), tandis que la zone longue enregistre une baisse (-1652 entreprises). Dans la zone courte, l'augmentation du nombre d'entreprises est due à une hausse des créations (943 en trois ans). Dans la zone longue, on enregistre par contre une forte baisse des créations. Entre 1994 et 1995, années favorables au TRM, les défaillances d'entreprises ont sensiblement diminué (-30% en deux ans) mais elles augmentent à nouveau en 1996, essentiellement pour les entreprises opérant en zone courte.

La situation financière des entreprises se dégrade

La situation économique et financière des entreprises a pâti du ralentissement de l'activité : après l'amélioration constatée en 1995, elle s'est fortement dégradée par la suite.

Un élément déterminant pour les entreprises du TRM est l'évolution comparée des prix et des coûts. Or, les prix ont sensiblement baissé en 1995 (-3,4%), pour ne se redresser que partiellement en 1996 (+1,3%), alors que les coûts, qui avaient baissé en 1995, ont augmenté l'année suivante.

Le coût salarial par tête a relativement peu augmenté (+1,7%) en 1995, ainsi qu'en 1996. Cependant, du fait des fluctuations de l'activité, le coût salarial par unité produite a baissé de trois points en 1995, pour remonter en 1996 au niveau de 1994.

Les consommations intermédiaires constituent, par ordre d'importance, le deuxième élément de coût du compte de résultats. Alors qu'en 1995, le coût unitaire des consommations intermédiaires avait baissé, en 1996, en raison de la hausse du prix des carburants (+11%), ce coût unitaire s'est accru de 2%.

Au total, les coûts unitaires de production (salaires et consommations intermédiaires) avaient reculé en 1995 dans la même proportion, induisant une stabilisation du taux de marge (ratio de l'excédent brut d'exploitation rapporté à la valeur ajoutée). En 1996, au contraire, le coût unitaire total est en hausse de 2,5% pour une augmentation des prix de 1,3%, ce qui entraîne une réduction de deux points du taux de marge.

Tableau 3
Comptes des entreprises de transports routiers de marchandises

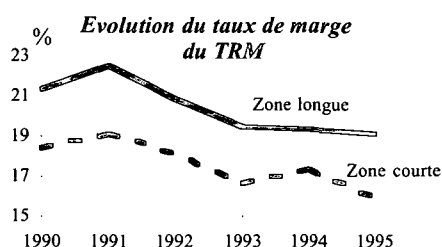
	1994 %	1995 %	1996 %	1996 MdF
Production	8,8	5,3	0,8	164,2
Production hors sous-traitance	7,4	5,8	0,8	141,5
CI hors sous-traitance	8,6	5,3	1,5	80,9
<i>Valeur ajoutée</i>	<i>5,8</i>	<i>6,3</i>	<i>-0,1</i>	<i>60,6</i>
Rémunérations	6,5	6,4	3,0	46,0
EBE	5,1	5,7	-11,7	10,7

Source : SES-EAE - entreprise dont l'activité principale est le transport routier de marchandises de proximité ("zone courte") ou interurbaines ("zone longue").

Les évolutions pour 1994 et 1995 ont été obtenues à partir des exploitations de l'EAE sur un champ constant d'entreprises entre 1993 et 1995. L'estimation provisoire des résultats du secteur TRM pour l'année 1996 est basée sur l'exploitation de 580 premières réponses d'entreprises de plus de 5 salariés.

Pour l'année 1995, les résultats de l'EAE permettent d'affiner l'analyse en distinguant les entreprises de la zone courte et celles de la zone longue. La progression du coût salarial par tête est plus forte pour les entreprises de la zone courte (2,2%) que pour celles de la zone longue (1,3%). Par contre, les entreprises de la zone courte ont réalisé des économies sur leurs consommations intermédiaires : le coût unitaire des consommations intermédiaires baisse en 1995 et les économies réalisées augmentent avec la taille des entreprises. Pour la zone longue, au contraire, ce coût est resté stable entre 1994 et 1995. Au total, pour la zone courte, le taux de marge a sensiblement diminué en 1995 et passe de 17,4% à 15,9%. En zone longue, où les prix se sont mieux maintenus, le taux de marge est resté stable et l'écart avec la zone courte se creuse d'environ 2 points.

Graphique 3



Source : EAE

La relance de l'activité coïncidant avec le besoin de renouveler le matériel, l'investissement s'était sensiblement accru en 1995 (+20,3% pour les entreprises du TRM). Ainsi, les immatriculations de poids lourds neufs avaient fortement progressé (+27,2% au total en 1995). L'accroissement du parc était beaucoup plus faible (+3% pour les entreprises du TRM). En 1996, avec le repli de l'activité, les immatriculations de poids lourds se sont réduites tout au long de l'année et le niveau du dernier trimestre 1996 est inférieur de 29% à celui de la fin de 1995. Cependant, sur l'ensemble de l'année, elles s'établissent au même niveau que l'année précédente.