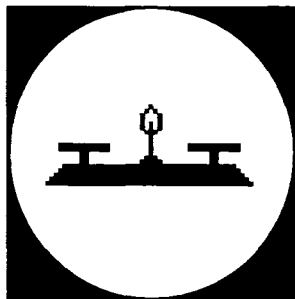


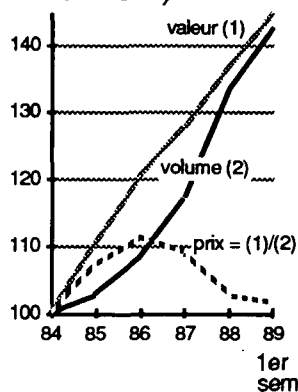
LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES AU 1^{er} SEMESTRE 1989.

Michel BRAIBANT et Florent FAVRE



Ralentissement de la croissance des trafics mais les prix continuent d'être orientés à la baisse

Evolution de la production de T.R.M. (base 100 en 1984):



Ralentissement de la croissance de la productivité horaire du travail

Les comptes de branches laissent apparaître pour le premier semestre 1989 (1) une réduction de la croissance de la production en volume (+6,9% au lieu de +14% en 1988) alors que les prix continuent de baisser. Le secteur (seconde page) verrait ses résultats se détériorer, son autofinancement ne couvrant plus ses investissements. Les résultats disponibles permettent d'estimer un compte du premier semestre 1989. Pour permettre des comparaisons avec les années précédentes, on a construit un compte 1989 en prolongeant les tendances du premier semestre 1989 à l'ensemble de l'année.

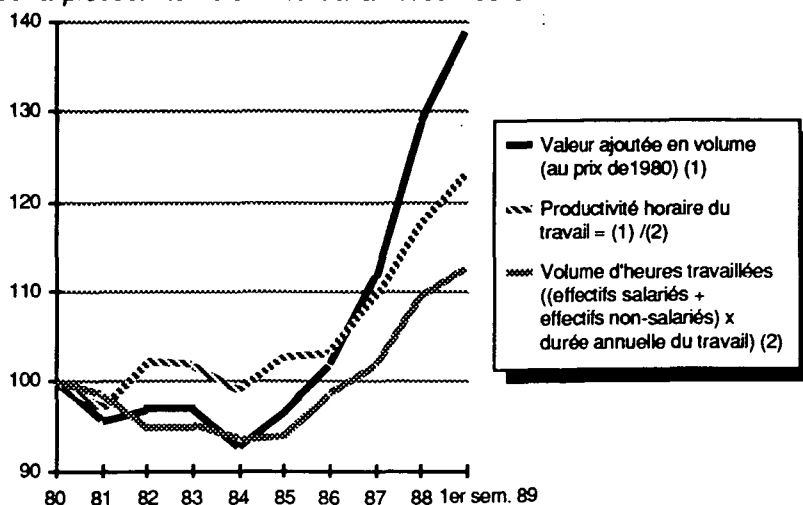
Début 1989, la production en volume augmenterait de l'ordre de 7% ce qui traduit un ralentissement de la croissance de moitié par rapport à 1988. Pourtant les effectifs salariés continuent de croître fortement (les salariés de l'ensemble du secteur des transports augmentent de 3,6% ce qui équivaut à une hausse approximative de +5,3% dans le transport routier de marchandises (T.R.M.)). Néanmoins, les heures travaillées n'augmentent que de 3% contre +7% en 1988 du fait d'une baisse de la durée du travail de l'ordre de 2% (retrouvant un niveau proche de celui de 1987) et d'une quasi-stabilité des non salariés (les créations d'entreprises ont peu augmenté en 1988). Dans ces conditions, la croissance de la productivité horaire du travail accuserait un fléchissement (+4,7% début 1989 contre +7,3% en 1988).

Evolution de la production et des facteurs de production en % base 100 l'année précédente:

EN VOLUME	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1989 (*)
										1er sem	niveau
production											
Production en valeur	18,2	11,1	13,8	9,8	6,0	10,4	9,0	6,0	7,5	5,8	105,6
Production en prix 1980	2,4	-10,1	7,4	-0,2	-1,0	2,8	5,3	8,3	14,0	6,9	67,4
Valeur ajoutée en prix 1980	3,6	-4,4	1,3	-0,2	-4,2	4,2	5,6	9,6	15,3	7,8	37,8
Facteurs de production											
Effectifs salariés	0,1	-0,9	0,8	0,7	-0,8	1,0	6,4	2,5	5,8	5,3	220,2
Effectifs non salariés	0,4	-0,8	-1,2	0,8	2,1	1,2	0,4	1,2	2,7	1,9	26,7
Effectifs totaux	0,1	-0,9	0,6	0,7	-0,4	1,0	5,7	2,3	5,5	4,9	246,9
Volume d'heures travaillées	0,2	-1,6	-3,6	0,2	-1,6	0,5	4,9	3,3	7,4	3,0	429,1
Investissement en prix 1980	-4,3	-9,1	10,8	-5,0	2,6	-6,5	9,3	7,9	10,7	1,8	5,1
Productivité horaire du travail											
Valeur ajoutée par heures	2,1	-2,9	5,2	-0,4	-2,6	3,6	0,6	6,1	7,3	4,7	88,0

(*) Les agrégats sont exprimés en milliards de francs; les effectifs en milliers; les heures travaillées en millions.

Evolution de la productivité horaire du travail base 100 en 1980:



(1) Les chiffres de 1989 sont estimés à partir des évolutions du premier semestre 89 par rapport au premier semestre 88. Ils ne prennent pas en compte les premiers résultats du troisième trimestre. Les chiffres de 1988 sont des estimations, ceux de 1989 résultent d'une confrontation entre diverses sources.

COMPTES

Vers une baisse des résultats financiers de l'ordre de 3% en 1989

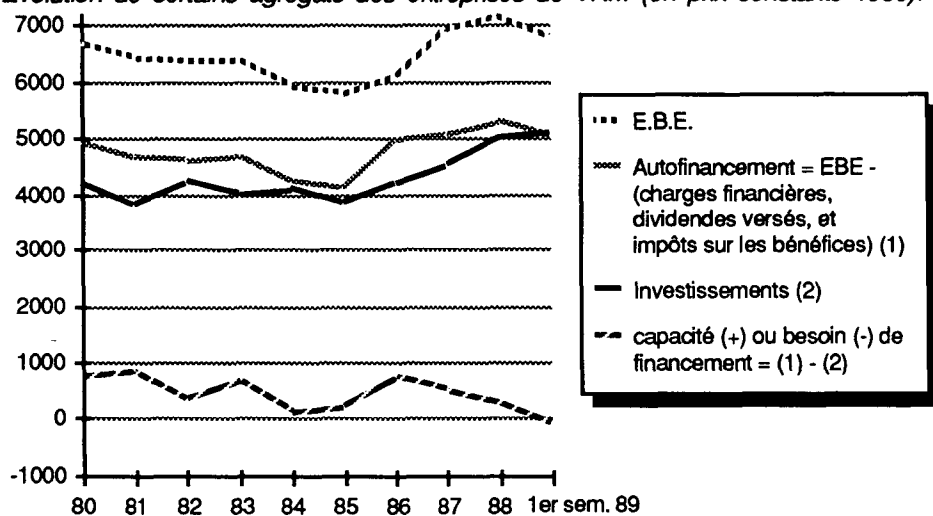
Avec la hausse des trafics de 7%, mais en raison de la baisse des prix de plus de 1%, le chiffre d'affaires augmenterait de moins de 6% par rapport à 1988 contre seulement 3,9% pour la valeur ajoutée du fait d'une croissance de près de 5% du prix des carburants. Les rémunérations augmentent de près de 7%. L'orientation des prix à la baisse alors que la productivité du travail progresse moins vite entraîne un recul de l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'ordre de 3%.

Comptes des entreprises de T.R.M. entre 1987 et 1989 (milliards de francs courants) (1):

EN VALEUR	1987			Evolution en %			1988			Evolution en %			1989 niveau 1er sem
	niveau	volume	prix	Evolution en %	niveau	volume	Evolution en %	niveau	volume	Evolution en %			
C.A.H.T.	92,6	14,0	-4,0	9,4	101,3	6,9	-1,2	5,7	107,0				
C.I. dont:	53,7	9,2	0,2	9,4	58,7	4,4	4,7	9,4	62,8				
Gazole	11,5	12,9	-3,8	10,5	12,7	5,8	4,9	11,0	14,1				
Sous traitance	12,9	14,0	-4,0	9,4	14,2	6,9	-1,2	5,7	15,0				
Autres C.I.	29,2	5,6	3,1	8,9	31,8	2,8	3,1	5,9	33,7				
Valeur ajoutée	38,9	20,6	-9,2	9,6	42,6	10,3	-5,8	3,9	44,3				
Subvention-impôt	-2,3	14,0	-4,0	9,4	-2,5	6,9	-1,2	5,7	-2,6				
Rémunération	25,2	8,0	2,9	11,1	28,0	3,4	3,3	6,8	29,9				
E.B.E.	11,5			6,2	12,2			-3,3	11,8				
Epargne brute	8,4			8,0	9,1			-3,3	8,8				
Investissement	7,5			14,0	8,6			4,6	9,0				
Capacité ou besoin de financement	0,9			0,5					-0,2				

.... qui entrainerait un besoin de financement pour les entreprises car l'investissement continue d'augmenter.

Evolution de certains agrégats des entreprises de TRM (en prix constants 1980):



La dégradation des résultats début 1989 se répercuterait par une baisse de la plupart des ratios, excepté le taux d'investissement. Le taux de marge baisserait notamment de 2 points (il avait déjà perdu un point en 1988), atteignant son plus bas niveau depuis 1980. Le taux d'autofinancement baisserait si bien que la capacité de financement, qui doit également assurer la rémunération des entrepreneurs individuels, deviendrait négative. Dans un marché qui reste porteur, ces difficultés peuvent pousser les transporteurs à être plus fermes sur les tarifs, et à confirmer une tendance au redressement des prix qui apparaît au troisième trimestre 1989. ■

Evolution des ratios du transport routier de marchandises (SQS+ EI) en %.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989 1er sem
Taux de V.A.	42,2	41,1	41,0	41,5	40,4	40,1	41,6	42,0	42,1	41,4
Taux de marge	31,7	30,4	29,6	29,4	27,2	27,0	29,8	29,4	28,5	26,6
Taux d'épargne	23,6	22,2	21,4	21,7	19,6	19,2	21,9	21,6	21,3	19,8
Taux d'investissement	20,0	18,1	19,7	18,6	19,0	18,0	18,6	19,3	20,1	20,3
Taux d'autofinancement	117,8	122,4	108,8	116,8	103,1	106,5	117,8	111,5	105,6	97,7

(1) Entre les comptes de branche (p.1) et ceux de secteur (p.2), il y a toujours des divergences d'évolution résultant de causes multiples: sous-traitance, passage secteur-branche, redressement pour fraude.... Toutefois en 1989, on a supposé les évolutions de ces deux comptes identiques.