

RENTRÉE SOUS LE SIGNE DE LA REPRISE ET DE LA CONCURRENCE

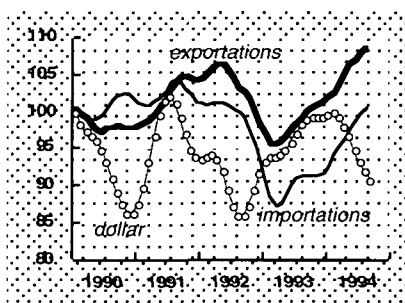
Daniel MICHARD et François LEBRUN *

Les places financières concentrent leur attention sur une hypothétique "surchauffe" américaine, au risque de gêner les économies européennes dans leur phase de consolidation de la reprise. Dans le secteur des transports, un des plus sensibles à la conjoncture, la sortie de crise s'effectue de manière assez différente d'un mode à l'autre. Si la SNCF profite de la meilleure activité pour poursuivre ses efforts de modernisation, les problèmes s'aggravent dans le transport aérien où les compagnies vont devoir s'adapter d'urgence aux règles nouvelles imposées par la concurrence internationale et européenne.

Économie générale : de l'ombre sur la reprise économique

À l'affût du moindre signe de surchauffe ou de résurgence de l'inflation aux États-Unis, les places financières ne cessent depuis le printemps de pousser à la hausse les taux d'intérêt. Cette nouvelle "bulle" spéculative qui se nourrit du boom de l'économie américaine n'est cependant pas sans risque pour le début de reprise en Europe. La hausse des taux longs (+3 % depuis le début de l'année) aggrave la charge des dettes publiques et freine le redémarrage de l'immobilier; la baisse des cours, aux dimensions d'un mini-krach boursier, ne sera peut-être pas sans effet sur certaines catégories de consommateurs.

Commerce extérieur



Néanmoins, au vu des résultats de l'activité du premier semestre (+3,9 %, sur huit mois, pour l'industrie manufacturière), de l'opinion favorable des entreprises et des enquêtes auprès des ménages pour la fin de l'année, l'INSEE vient de

réviser à la hausse sa précédente estimation de croissance pour 1994 : +2,2 % (contre -1 % en 1993 et +1,2 % en 1992). Les éléments positifs de la demande résident dans le renversement du mouvement des stocks, l'accroissement des exportations, vers l'Union européenne et les pays nouvellement industrialisés d'Asie, et l'amélioration de la consommation, tirée par la reprise des ventes dans l'automobile (cf. *infra*). À l'inverse, la reprise de l'investissement est plus incertaine pour les ménages, dans le secteur libre du logement, ou plus prudente qu'attendue pour les entreprises, compte tenu de l'amélioration de leur situation financière.

Entreprises : la santé des entreprises se consolide

À l'issue d'une période de récession au cours de laquelle la situation du secteur s'est sans doute assainie, le redressement de l'activité s'effectue dans des conditions plus favorables pour les entreprises, à l'exception des grandes entreprises nationales dans le transport aérien et des entreprises petites et moyennes de batellerie.

Le ciseau des défaillances (-10 %, sur sept mois) et des créations nouvelles (+3,8 %, sur neuf mois) s'est inversé. Le redressement des achats de véhicules (+11,5 % pour les véhicules légers et +14,4 % pour les poids lourds, sur neuf mois) se poursuit pour le renouvellement et l'extension. Les effectifs ont

CONJONCTURE

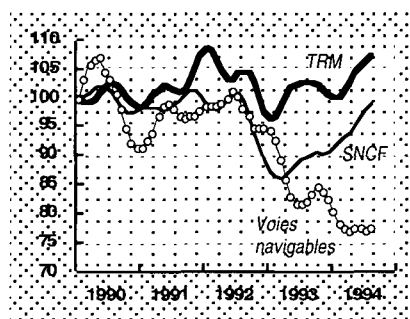
augmenté dans le transport routier, contribuant à infléchir les courbes des offres et des demandes d'emploi et les transporteurs routiers resteraient disposés à embaucher des chauffeurs.

Globalement, d'après les informations disponibles dans le transport routier, les divers facteurs auraient joué favorablement sur la trésorerie et la situation financière des entreprises. En particulier, les prix du fret (+0,1 %, en moyenne sur 8 mois) sont depuis un an stables, voire en légère redressement, et retrouvent leur niveau de mi-1992. La guerre des prix resterait plus vive sur l'international, notamment de la part d'entreprises situées dans les ex-pays de l'Est.

Transports de marchandises : augmentation du volume des trafics

Dans les transports de marchandises, signalons la phase de croissance tout à fait exceptionnelle qui, pour les produits à forte valeur ajoutée, intéresse le fret aérien (+8,5 %, à Paris).

Transports terrestres



La reprise est sensible dans les transports terrestres (+3,3 %, sur 8 mois), beaucoup plus marquée en trafic international (+9,7 %) qu'en trafic intérieur (+1,4 %). L'évolution des produits agricoles et alimentaires (-1,5 %) est irrégulière, voire chaotique; le décollage a été assez tardif sur les matériaux de construction (+4,4 %); la remontée sur les produits manufacturés (+6,2%) est plus ancienne (début 1993), et permet d'atteindre des niveaux sans précédent.

TRM : retour au niveau des années 1991-1992

Le transport routier de marchandises (+2,2 %) est particulièrement concerné par ces grandes tendances, sans cependant sembler être revenu au rythme d'expansion de la période précédente : stabilisation au niveau de début 1992 qui correspondrait peut-être à un meilleur équilibre avec le rail, notamment sous l'effet du développement significatif du combiné rail-route. Après la période difficile traversée en 1993, le retour à la normale suffirait à justifier le regain d'optimisme des dernières enquêtes d'opinion auprès des transporteurs routiers, notamment celle d'octobre présentée par ailleurs dans ce numéro.

SNCF : à la recherche de nouvelles lignes de force

L'élément le plus marquant de la reprise récente du trafic de marchandises concerne la remontée de l'activité SNCF (+7,5 %, sur 9 mois). Si le recul important enregistré sur l'année en 1993 (-8,9 %) semblait accentuer le déclin, la chute amorcée à l'automne 1992 était globalement enrayée dès le printemps suivant, avec depuis un rattrapage régulier jusqu'au niveau précédent des années 1990-91.

L'amélioration de la conjoncture à partir de 1994 n'est donc pas le seul facteur d'explication de ce retournement, variable d'un type de trafic ou d'un groupe de produits à l'autre. La progression est particulièrement forte sur l'international (+13,5 %, contre +3,2 % pour l'intérieur), portée par la relance dans la sidérurgie et l'automobile, ainsi que par le développement des échanges de produits industriels privilégiant plus la voie terrestre européenne que la voie internationale maritime.

Par mode d'exploitation, les contrastes sont aussi marqués, avec une hiérarchie des taux de variation inverse de celle des prix qui pèse sur l'évolution du chiffre d'affaires. Les wagons isolés (+1,7 %), plus chers, continuent en effet à stagner, pendant que les trains entiers (+6,1 %) profitent de la reprise sur les trafics spécialisés; le transport combiné (rail-route et conteneurs), le moins cher et apparemment moins rentable, est celui qui progresse le plus (+22 %) pour représenter maintenant 20 % de l'ensemble du trafic de la SNCF.

Voies navigables : enfermées dans des marchés trop étroits

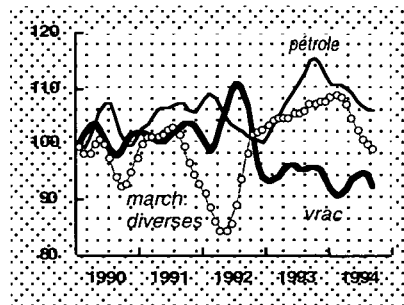
Les voies navigables (-9,1 %, sur 8 mois) n'ont pas bénéficié d'éléments de redressement aussi favorables. Au contraire, plusieurs éléments techniques sont venus se cumuler pour peser ou réduire encore le trafic ou la part de marché de la voie d'eau : sur les hydrocarbures (chute des débarquements, moindres besoins d'EDF), les combustibles solides et les matériaux de construction, et

CONJONCTURE

même sur les produits agricoles. Après des récoltes céréalières réduites par la politique européenne, la campagne de commercialisation de 1994 aurait pris un retard qui ne serait pas sans relation avec le niveau extrêmement bas où sont tombés les stocks.

Ports maritimes :
recul
des produits
pétroliers
et toujours
des conflits sociaux

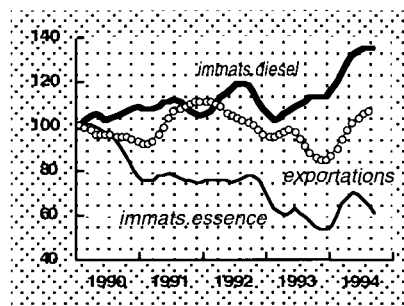
Ports autonomes



Dans les ports, la stabilité apparente des tonnages (-0,8 %, sur 9 mois) d'une année sur l'autre est trompeuse : depuis plusieurs mois l'évolution des tonnages, en entrées et en sorties, est plutôt défavorable sur tous les groupes de marchandises. Pour les produits pétroliers, la faiblesse actuelle des débarquements fait suite à une période de baisse des cours et de stockage, et à une demande encore faible et concurrencée, pour EDF, par les autres sources d'énergies primaires, hydraulique ou nucléaire. Pour les marchandises diverses, la position des ports français semblait s'être revalorisée, après le conflit de 1991-1992 sur le statut des docks. Leur situation a recommencé à se dégrader au profit des ports concurrents, à l'occasion des mouvements locaux qui perturbent à nouveau Le Havre et Marseille depuis le début de l'année.

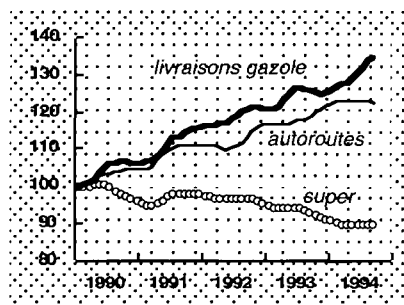
Automobile :
la relance
du marché
se généralise

Voitures particulières



Tombé à son plus bas à la fin de 1993, à 140 000, le niveau des ventes de voitures neuves (+14,4 %, sur 9 mois) est remonté pendant l'été au chiffre 170 000 par mois, comparable au rythme des années 1991-92. Avec les bons chiffres escomptés du salon d'octobre, l'année 1994 se terminerait sur un chiffre proche de 2 millions de voitures. Les éléments de cette reprise ont toutefois évolué depuis le printemps. D'abord, sous l'effet de la prime de rachat de 5 000 F, une poussée de la demande sur les petites voitures, souvent à essence. Ensuite, à partir de l'été, un élargissement de la reprise aux autres gammes moyennes, ramenant les modèles diesel au premier plan. Les constructeurs français, bénéficiaires en premier, ont vu ensuite leur avantage initial s'amenuiser. L'augmentation de leur production (+5,4 %, sur 8 mois), ne s'est cependant pas limitée aux seules ventes supplémentaires sur le marché intérieur (+20 000) pour s'étendre au-delà (de +40 à 50 000 voitures) au marché étranger. Comme au début des années 1990, le débouché stratégique (76 % de voitures exportées en juillet-août) de l'industrie automobile française reste celui à l'exportation sur le marché européen, vers l'Allemagne en premier lieu.

Circulation routière



Ce regain de faveur pour l'automobile n'est pas sans effet sur la circulation routière (+3,2 %, sur 9 mois, sur le réseau national, tous véhicules confondus). L'essentiel de cette augmentation se situe sur les autoroutes (+4,7 %), dont les 7600 km concentrent maintenant pratiquement autant de circulation que les 28 200 km de routes nationales (+1,7 %), avec un effet tangible ici également pour les résultats de la sécurité routière. Cette évolution de la circulation, de pair avec celle du parc automobile vers le diesel, s'accompagne évidemment d'une progression régulière de la part du gazole (+4,8 %, sur 9 mois) au détriment des carburants super (-4,2 %). Le regain passager des ventes de voitures essence est resté sans effet sur cette tendance, des voitures anciennes étant remplacées par des voitures neuves roulant peut-être plus mais plus économiques. En ce qui concerne les ventes du super sans plomb, elles auraient pour la première fois

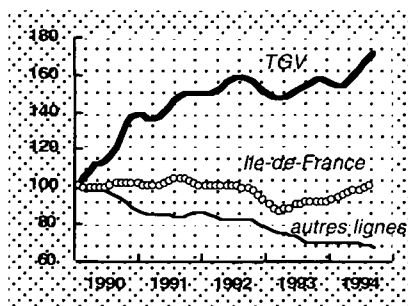
Circulation
routière :
croissance
toujours forte
des déplacements
en voiture

CONJONCTURE

reculé en septembre, les automobilistes étant revenus à leurs achats hebdomadaires dans les grandes surfaces, là où l'écart des prix entre les deux types de super est le moins significatif.

SNCF voyageurs : baisse des prix et ouverture des nouvelles dessertes TGV

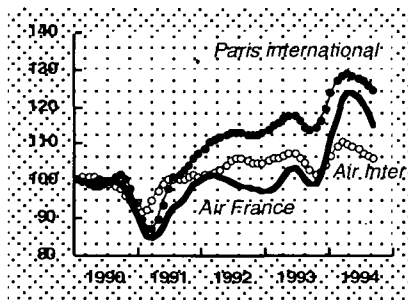
SNCF Voyageurs



concentrée sur les réseaux du Nord, ouvert en 1993, les jonctions (+36 %) et de manière moindre l'Atlantique (+5,8 %), mais nulle sur le Sud-Est, axe économique le plus significatif.

Trafic aérien : les compagnies nationales au pied du mur

Trafic aérien



Il y a un an, à la veille du conflit social d'octobre, la stagnation du trafic d'Air France contrastait avec l'expansion du trafic voyageurs international. Il lui fallait d'abord assurer sa survie commerciale, en sacrifiant aux conditions prix imposées par les compagnies concurrentes. Le redressement fut spectaculaire d'un trimestre sur l'autre en termes de fréquentation (+17,4 %, sur 9 mois), le taux de remplissage des avions frisant son maximum à l'été, mais avec une baisse de la recette unitaire (de -10 à -15 %) du même ordre de grandeur.

À chiffre d'affaires constant, la réduction de moitié du montant des pertes annuelles de 1994 ne pouvait donc être trouvée que dans un plan associant mesures draconiennes d'économie, gains rapides de productivité, fermeture de lignes non rentables ou cessions d'actifs pour réduire la charge financière de l'endettement. Au-delà, en attendant les effets du plan de restructuration, on sait que l'apurement du passif s'effectuera avec le secours de l'État actionnaire à concurrence de 20 milliards de F, sous la réserve mise par Bruxelles que la compagnie n'accroisse plus ses capacités. Bien que plus lente que précédemment, la croissance du trafic d'Air Inter (+1,8 %) se poursuivait à l'abri de la concurrence, en s'étendant à quelques capitales européennes. En demandant sans délai l'ouverture à la concurrence de British Airways et des autres petites compagnies des dessertes les plus fréquentées, Londres, Marseille, Toulouse ou Nice, à partir d'Orly, les autorités de Bruxelles reposent en termes nouveaux le problème de l'avenir même de la compagnie nationale intérieure. ■