

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT EN 1986: L'EFFET DE LA BAISSSE DU PRIX DU PETROLE

A titre expérimental, l'O.E.S.T. publie cette année au premier trimestre un bilan partiel et provisoire de l'année précédente. Ce bilan ne couvre pas tous les secteurs, et ne contient que des estimations globales, à partir des chiffres déjà connus pour 1986.

Les trafic routiers en hausse, notamment pour les voitures particulières

Les kilomètres parcourus par les ménages ont fait un bond en avant considérable en 1986 : + 6,5 %, du plus à l'accroissement du parc (développement de la multimotorisation) qu'à celui du kilométrage parcouru . Cette hausse se retrouve, mais plus faible, pour le transport routier de marchandises : +4,1 % en tonnes kilomètres, dont 6 % pour le transport pour compte d'autrui. Ces hausses sont pour les voyageurs essentiellement dues à des déplacements nouveaux, bien que la S.N.C.F. ait perdu 4 % de ses trafics voyageurs. En revanche les transports collectifs urbains ont continué leur croissance .

Pour les marchandises, le dynamisme de la route s'exerce au détriment des autres modes : - 7,5 % de trafic en moins pour la S.N.C.F., - 7,5 % également pour la voie d'eau .

Ce dynamisme peut être relié à la baisse sensible du prix des carburants. Pour le gazole, le prix moyen 1986 se sera situé 21 % en dessous du prix moyen de 1985.

Une hausse spectaculaire de la marge des entreprises de transport routier de marchandises

Les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient de deux éléments favorables : la hausse des trafics, la baisse du prix des carburants. Sur un chiffre d'affaires d'environ 60 Milliards de francs, la baisse des carburants leur procure une économie de 3 Milliards , dont 2,2 Milliards leur restent après prise en compte des différentes hausse des autres postes de leur compte de charge. L'excédent brut d'exploitation se trouve ainsi porté à 11,1 milliards, (soit une hausse de 28 % en un an) .

Transports routiers de marchandises: évolution des comptes (en Millions de Francs)

	1985	86/85	1986
Recettes (1)	57 711	1,040	60000
Carburants	14 428	0,825	11900
Autres consommations interm.	14 428	1,088	15700
Frais de personnel (2)	20 199	1,054	21300
Excédent brut d'exploitation	8 666		11100

(1) Activité: +4 % ; Prix: -1%

(2) Effectifs: +1,8% ; Salaires par tête : +3,5%

**Transport maritime :
la bouffée
d'oxygène de la
baisse du prix du
pétrole**

La légère baisse d'activité, mais surtout la baisse des cotations, ont provoqué une chute des recettes des armements de 10 %. Mais les consommations intermédiaires ont baissé elles aussi : - 33 % sur les soutes (carburants) soit 1,5 milliards d'économie, - 10 % sur les affrètements. En même temps les frais de personnel ont baissé de 5 %, sous l'effet d'une baisse sensible des effectifs. L'excédent brut d'exploitation avant subvention se rapproche donc de l'équilibre et s'améliore notablement après subvention.

**Transports maritimes: évolution des comptes
(En Millions de Francs)**

	1985	86/85	1986
Recettes	23 000	0,90	20 700
Soutes	4 500	0,66	3 000
Affrètements	3 500	0,90	3 150
Autres consommations intermédiaires	10 200	0,959	670
Valeur ajoutée	4 800		4 880
Frais de personnel	5 300	0,95	5 035
Impôts - subventions	- 600	1,00	- 600
Excédent brut d'exploitation	100		445

**Transport routier de
voyageurs : trafics
et marges en
hausse**

La hausse des prix peut être estimée à 3,6% en transport interurbain et 5,7 % en transport urbain. Avec une expansion de 1 % environ du volume de l'activité, cela conduit à une croissance du chiffre d'affaires de 5,5 %. Mais la baisse du prix des carburants a permis de limiter à 1 % la croissance des coûts : il apparaît par différence une vive croissance de l'excédent brut d'exploitation qui peut être estimée au moins à 20 %.

**Le transport aérien
contrasté**

Air France a subi en 1986 une situation difficile: avec un trafic stagnant et une forte concurrence internationale, il a dû répercuter intégralement sur ses tarifs, en partie libellés en Dollars, la baisse de ses consommations intermédiaires, et sa valeur ajoutée a baissé de 8%, pendant que ses coûts salariaux augmentaient d'environ 2%. En revanche Air Inter a bénéficié d'une hausse de ses trafics d'environ 10%, qui a engendré une hausse équivalente de ses recettes. Le renouvellement de la flotte, l'amélioration des taux de remplissage ont limité la croissance des consommations intermédiaires et des frais salariaux. Dans ces conditions l'excédent brut d'exploitation n'a pu que croître, pour la deuxième année consécutive.

En conclusion, il apparaît donc que 1986 a été une année particulièrement faste pour les entreprises privées de transport: elles ont pu garder pour elles l'essentiel de l'allègement des coûts dus à la chute du prix des produits pétroliers. En revanche, pour les entreprises publiques, où les trafics stagnent voire baissent, à l'exception d'Air Inter, les résultats financiers se maintiennent mais au prix de suppressions importantes d'effectifs.