

RENTABILITE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : L'ECART SE CREUSE AVEC LE RESTE DE L'ECONOMIE

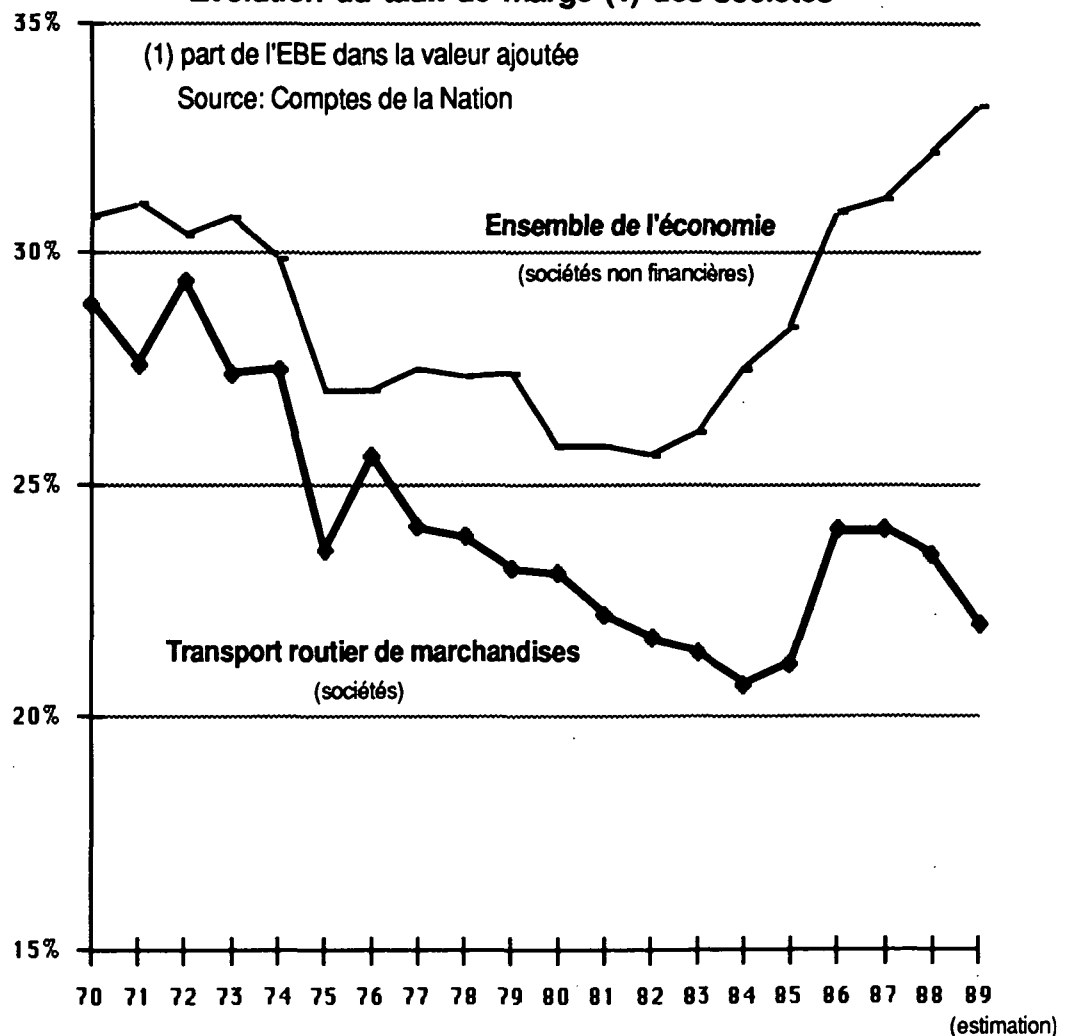
Christian GABET - Maurice GIRAULT

Vif redressement de la rentabilité des sociétés dans l'industrie et les services ...

La rentabilité des entreprises de transport routier de marchandises s'est dégradée entre 1974 et 1980, à l'image de ce qui a été observé pour les autres secteurs de l'économie française. Cette dégradation s'est poursuivie entre 1980 et 1984 sous l'effet de la forte baisse des trafics, alors même qu'un redressement s'amorçait dans l'industrie et les services. Pour ces secteurs ce redressement s'est amplifié depuis 1986, avec une forte expansion des profits et des taux de rentabilité supérieurs à ceux d'avant 1973, facilitant ainsi la reprise des investissements et la modernisation de l'appareil productif.

Dans ce contexte, deux facteurs fortement créateurs de surplus étaient de nature à permettre une remontée de la rentabilité des transporteurs: un facteur externe, la baisse du prix du pétrole en 1986 et un facteur interne, la formidable expansion des trafics (+ 35% en trois ans) génératrice de gains de productivité

Evolution du taux de marge (1) des sociétés



Nous mesurons la rentabilité à l'aide de deux indicateurs : l'excédent brut d'exploitation (EBE), approximativement égal à la valeur ajoutée moins les salaires et charges, et le profit brut, approximativement égal à l'EBE moins les frais financiers et les impôts indirects. Les ratios sont calculés pour les seules sociétés, en raison des problèmes que pose l'interprétation de l'évolution du revenu des entrepreneurs individuels: leur revenu est intégré dans l'EBE alors qu'il pourrait être assimilé à un quasi-salaire.

et les transports de 1984 à 1987-88

En 1986, dernière année de mise en oeuvre de la tarification routière obligatoire, les prix du transport sont restés stables et les transporteurs ont gardé pour eux la quasi totalité du surplus engendré par la baisse du prix du pétrole. Il en est résulté un spectaculaire redressement de la rentabilité qui a retrouvé le niveau du milieu des années 70.

En 1987 et 1988 le relais a été pris par l'expansion des trafics qui a engendré, dans un contexte de sous-emploi de l'appareil de production, de forts gains de productivité. Mais en même temps, le système de la T.R.O. s'est désagrégé. Dès septembre 1986, le Ministre des Transports annonçait que les manquements à la T.R.O. ne seraient plus sanctionnés, la disparition en bonne et due forme de la T.R.O. intervenant au 1er janvier 1988. L'effet sur le niveau des prix a été indéniable, puisque ceux-ci ont chuté de 15% en trois ans .

Cette chute des prix a enclenché un processus vertueux dans un premier temps car elle a permis des gains de part de marché et une expansion de l'activité de transport routier de marchandises, qui ont entraîné des gains de productivité, lesquels ont permis aux transporteurs d'absorber les baisses de prix, et de concéder de nouvelles baisses.

La rentabilité des transporteurs stagne en 1987 -88

Cependant, dans cette deuxième phase, le partage des surplus a été fort inégal: par le biais des diminutions de prix, il a totalement bénéficié aux chargeurs, les transporteurs se contentant de maintenir leur niveau de rentabilité.

...

puis elle chute en 1989

L'article de Michel BRAIBANT et Florent FAVRE publié également dans ce numéro montre que l'on est maintenant entré en 1989 dans une nouvelle phase de moindre progression des trafics, où le retour au plein emploi des capacités de production limite les gains de productivité possibles et, où la poursuite de la baisse des prix entraîne désormais inévitablement la baisse des profits des entreprises de transport.

Ainsi, au total, le redressement de rentabilité observé en 1986 ne s'est pas poursuivi et est même maintenant mis en cause. Le contraste se creuse avec l'évolution de l'ensemble des autres secteurs économiques. L'enjeu n'est pas mince car il s'agit de la capacité des entreprises de transport routier de marchandises à investir pour faire face à l'accroissement des trafics, et surtout à disposer des ressources nécessaires dans les batailles financières qui s'annoncent pour la constitution d'entreprises de taille européenne. En l'absence d'un redressement sérieux de leur rentabilité, les entreprises françaises de transport routier de marchandises s'avèreront des proies faciles soit pour les capitaux venus d'autres secteurs, soit pour leurs concurrents européens. ■

*

*