



Baromètre d'opinion des transporteurs routiers de marchandises en Poitou-Charentes

Année 2002

Les points saillants

Publié pour la troisième année consécutive, ce baromètre d'opinion a vocation à appréhender l'évolution de l'activité nationale et internationale des entreprises de transport routier de marchandises (TRM) de la région Poitou-Charentes. Il permet également d'analyser leur situation financière et économique, leur politique de recrutement et d'investissement.

Dans un contexte général de ralentissement persistant de l'économie française, l'année 2002 est marquée par une stagnation de la production du secteur transport dans sa globalité.

En Poitou-Charentes, la morosité de la conjoncture freine l'activité des entreprises de TRM. Pour la seconde année consécutive, les soldes d'opinion se dégradent sensiblement et affichent des valeurs nettement en dessous de zéro, tant pour le transport international que pour le transport national.

Si le transport national longue distance semble le plus durement affecté en moyenne sur l'année, le déclin s'accélère fin 2002, quelle que soit la distance parcourue. Le transport international, qui enregistre des résultats négatifs significatifs, n'est pas épargné par cette récession.

Les prévisions pour les premiers mois de l'année 2003 ne sont guère optimistes. En raison de la crise irakienne et de ses répercussions sur le prix du pétrole, les prévisions sur une reprise de la croissance économique restent incertaines.

Dans un tel contexte, les transporteurs ayant répondu à l'enquête envisagent de nouveau une diminution de leur trafic ou au mieux une stabilisation.

La baisse de l'activité influe directement sur la situation financière des entreprises. Les chefs d'entreprise font part de leurs inquiétudes quant à la dégradation de leur chiffre d'affaires et de

leur trésorerie. Annonçant des charges croissantes (coûts salariaux et coût du carburant) et des prix du transport à la baisse, ils déplorent la réduction de leurs marges et de leur résultat d'exploitation.

Conséquence directe de cette situation, les entreprises freinent vigoureusement leur politique d'embauche. Pour la première fois depuis 1997, les chefs d'entreprise qui réduisent leur nombre de conducteurs sont plus nombreux que ceux qui recrutent de nouveaux conducteurs. Par conséquent, le nombre de transporteurs qui déclare éprouver des difficultés pour recruter du personnel roulant diminue significativement.

Les entreprises répondantes limitent également leurs investissements en véhicules de transport de marchandises. Les 3/4 des achats sont réalisés pour des motifs de renouvellement du parc.

Note de lecture :

Cette publication présente les résultats de l'enquête d'opinion menée chaque trimestre depuis décembre 1995 auprès d'un échantillon de 150 transporteurs routiers de marchandises de Poitou-Charentes.

*La notion de **solde d'opinion** s'entend comme étant la différence entre la part des opinions favorables ou ayant constaté une hausse et la part des opinions défavorables ou ayant constaté une baisse.*

Le transport national

Dans un contexte de fléchissement persistant de l'économie et de contraction des échanges, le transport routier de marchandises (TRM) reflète comme à son habitude la dégradation des conditions économiques.

Par conséquent, le transport national se détériore en 2002. L'opinion des chefs d'entreprises du TRM sur l'évolution de leur trafic national en 2002 est négative. La baisse constatée apparaît même supérieure aux prévisions.

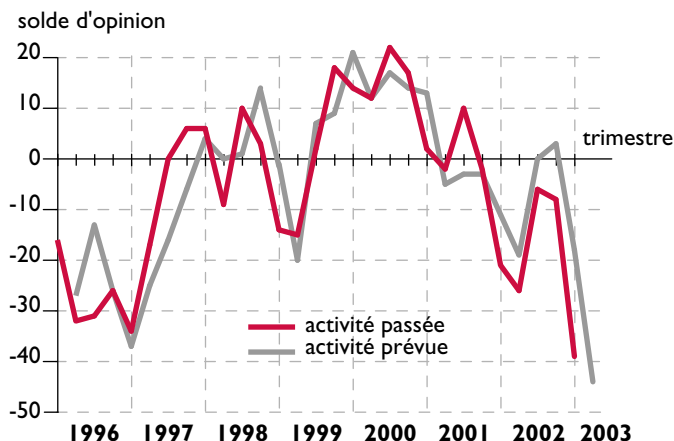
Si le trafic semble s'être sensiblement amélioré durant l'été 2002, la tendance est au déclin de l'activité depuis 2000.

Le ralentissement de la conjoncture observée à l'échelle tant nationale que régionale influe négativement sur la demande de transport et donc sur le recours au transport routier de marchandises.

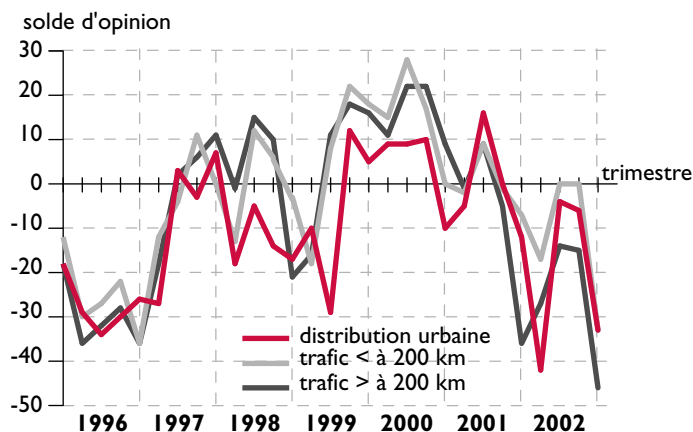
Selon les transporteurs, c'est la longue distance qui est la plus touchée, le transport à moins de 200 Km ayant conservé un niveau d'activité honorable jusqu'en septembre 2002.

Toutefois, les résultats annoncés en fin d'année 2002 sont en chute libre, quel que soit le type de transport.

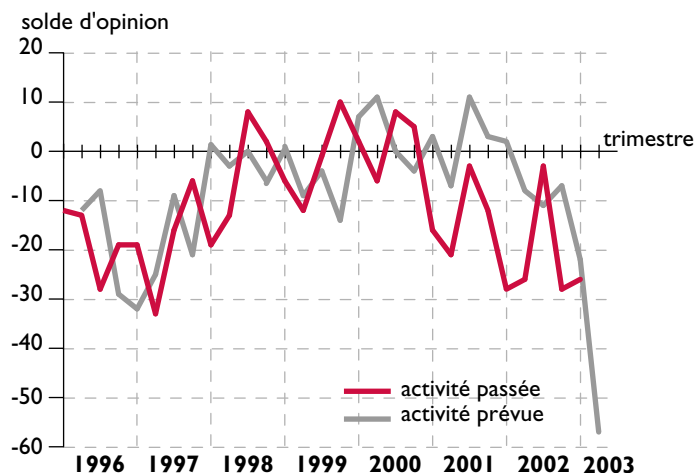
Les projections pour le premier trimestre 2003 sont assez pessimistes.



L'activité des entreprises au national



Le transport international



L'activité des entreprises à l'international

Les chefs d'entreprises font part d'une diminution sensible de leur activité à l'international en 2002. Comme pour le transport national, les trafics se sont légèrement rétablis durant l'été mais la tendance générale est à la baisse depuis 2000. Les soldes d'opinion sont négatifs depuis décembre 2000.

Cette situation est confirmée au niveau national et résulte de la morosité de l'économie.

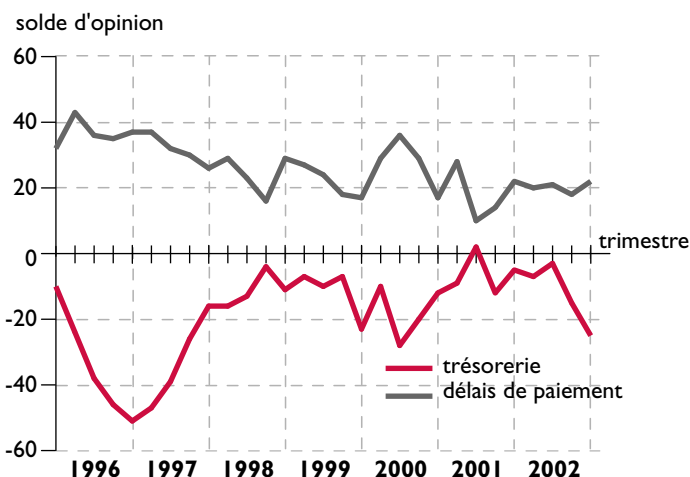
La comparaison des courbes « activité passée et prévue » montre que les chefs d'entreprises ont sous-estimé l'ampleur de la récession de leur trafic. Ils semblent ne pas avoir suffisamment appréhendé les répercussions de la crise économique et de la concurrence des pavillons étrangers.

En raison du faible nombre d'entreprises répondantes qui pratiquent le transport international, il est difficile d'analyser les échanges par pays.

Toutefois, on peut néanmoins dire que les soldes d'opinion sont négatifs et atteignent un bas niveau inégalé jusqu'alors pour toutes les origines et destinations des transporteurs de Poitou-Charentes.

L'optimisme n'est pas de mise pour le premier trimestre 2003 ; les entreprises annonçant une baisse importante de leurs trafics à l'international.

La situation des entreprises



La situation des entreprises

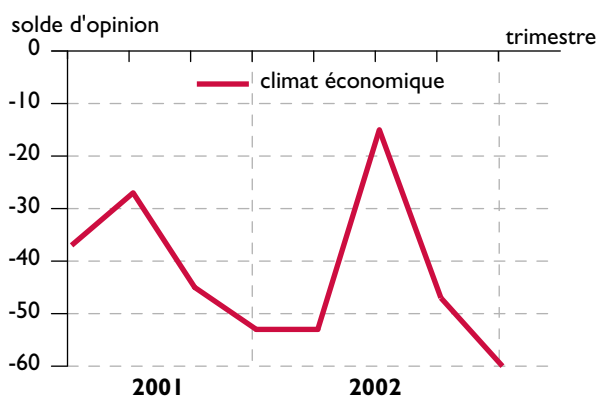
Hormis le pic ponctuel de juin 2002, les entreprises de TRM font part d'une nette dégradation de la situation économique depuis l'été 2001 en Poitou-Charentes.

Le solde d'opinion relatif à l'état de la trésorerie des entreprises, après une relative stabilité, chute fortement durant le deuxième semestre 2002. Toutefois les valeurs ne se retrouvent pas au niveau des années 1995-1996.

Cet indicateur traduit les inquiétudes des chefs d'entreprises en 2002 quant au ralentissement de la croissance économique et à la hausse des charges (gasoil notamment).

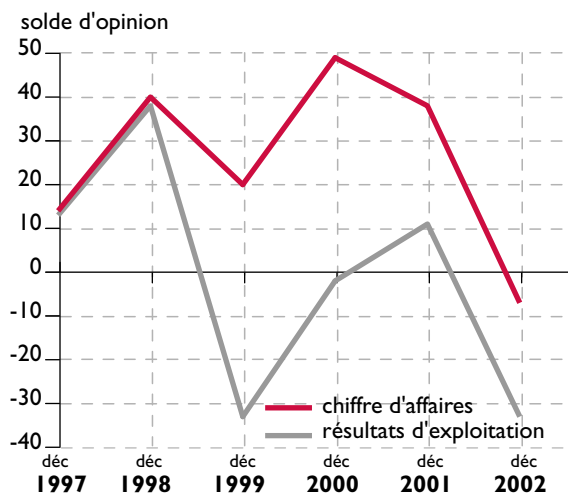
Selon le Comité National Routier, la part du pétrole dans le prix de revient en décembre 2002 s'échelonne entre 18 et 24 % pour le transport longue distance. Le CNR indique que les entreprises ont également enregistré des augmentations de charges, péages, frais de déplacement...

En 2002, les délais de paiement sont perçus de façon relativement stable.



La perception du climat économique

Chiffre d'affaires et prix du transport



Chiffre d'affaires et résultats d'exploitation

Pour l'année 2002, le solde d'opinion relatif au chiffre d'affaires devient négatif et poursuit sa décroissance entamée en 2000. Ce sont majoritairement les entreprises de moins de 20 salariés, plus sensibles à la morosité de la conjoncture économique, qui annoncent une baisse de leur chiffre d'affaires.

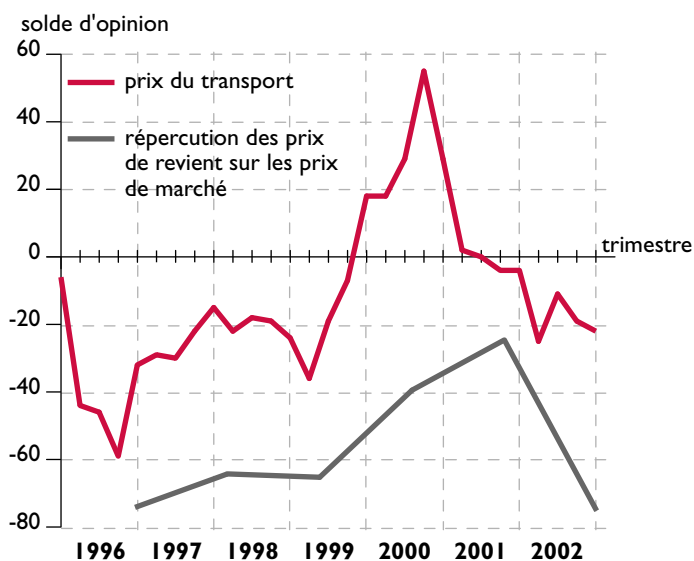
En terme d'évolution des résultats d'exploitation, le solde d'opinion est également en recul et passe en dessous de la barre de zéro. Il retrouve quasiment le bas niveau de décembre 1999.

Le ralentissement de l'activité économique amorcé durant le deuxième semestre 2001 a largement pesé sur les marges des entreprises durant l'année 2002. De plus, la hausse des coûts salariaux (indemnisation du tra-

vail de nuit à compter de juillet 2002) et des prix du carburant tout au long de l'année ont induit une augmentation des charges pour les entreprises.

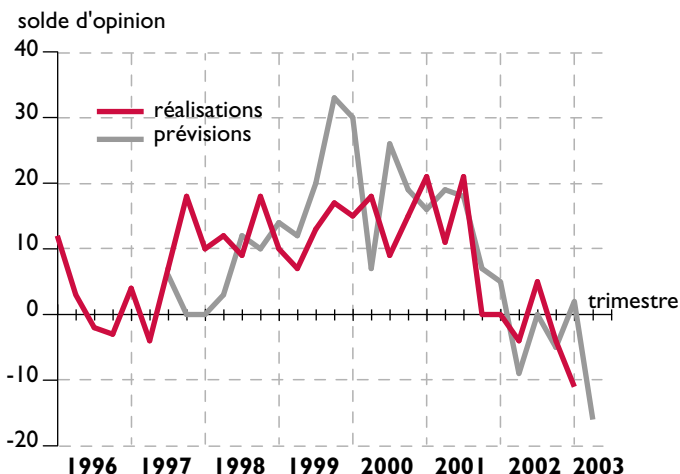
Le solde d'opinion concernant les prix du transport poursuit sa baisse amorcée en 2000, après 2 années d'augmentation, et retrouve les basses valeurs de la période 1998-1999.

Les transporteurs déclarent éprouver des difficultés pour répercuter leurs prix de revient sur les prix du transport.



Le prix du transport

L'emploi et le recrutement des conducteurs routiers



Le recrutement des conducteurs routiers

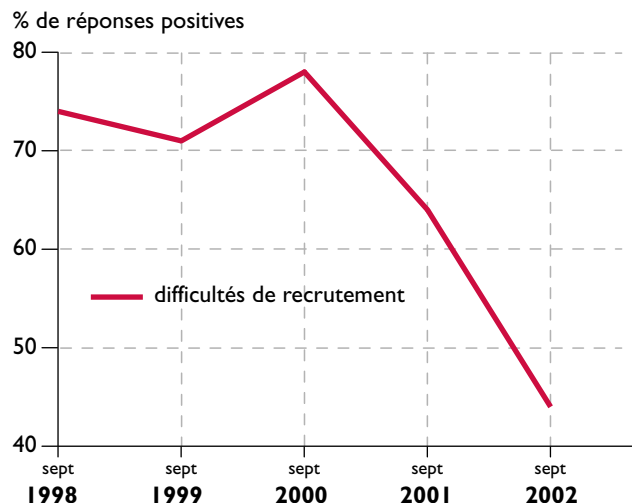
La politique de recrutement des entreprises est directement liée à l'évolution économique. Le secteur du transport de marchandises réagit de façon ultra-sensible à la conjoncture économique.

Ce secteur, traditionnellement fortement créateur d'emploi, subit donc les effets d'une conjoncture défavorable.

Pour la première fois depuis le printemps 1997, le solde d'opinion concernant les recrutements devient négatif. Toutefois, il est important d'observer que les prévisions émises par les chefs d'entreprises se sont révélées en deçà des embauches réelles, exception faite du dernier trimestre 2002.

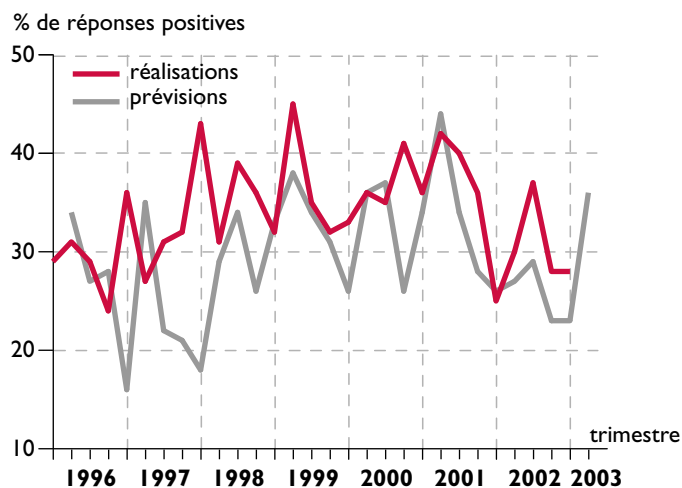
Pour le début d'année 2003, les transporteurs jouent la carte de la prudence et prévoient même à nouveau une forte dégradation de l'embauche.

Dans un tel contexte, le marché du travail apparaît moins tendu. En 2001, 64 % des entreprises disaient éprouver des difficultés pour recruter du personnel qualifié et expérimenté contre 78 % l'année précédente. En 2002, elles ne sont plus que 44 %.



Les difficultés de recrutement des conducteurs routiers

Le parc de véhicules



Les achats de véhicules

La tendance générale est à la baisse des achats de véhicules de transport de marchandises en 2002.

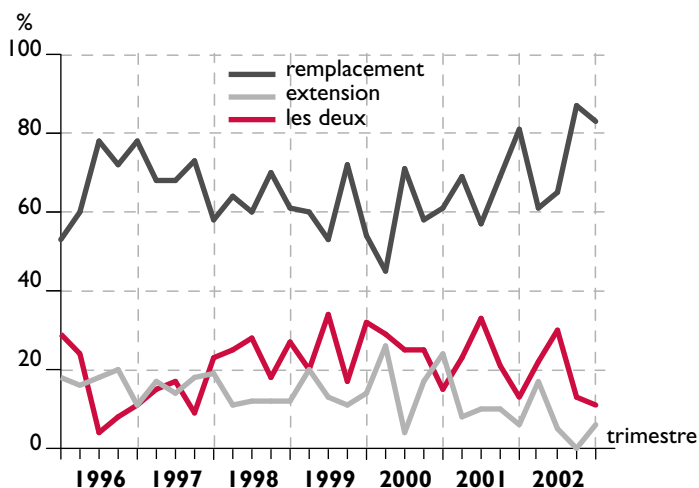
Seuls 30 % des chefs d'entreprise déclarent avoir investi dans du matériel de transport.

On peut supposer que les autres transporteurs cherchent à limiter la croissance de leurs moyens de production et leur niveau d'endettement, durant cette période de morosité conjoncturelle.

Conformément à la tendance nationale, les entreprises enquêtées prévoient toutefois d'accélérer leurs achats de véhicules en début d'année 2003.

Ces perspectives d'investissement répondent sans doute au besoin de renouvellement d'une partie du parc et ce, malgré l'annonce de la poursuite de la baisse d'activité.

En 2002, plus de 7 achats de véhicules de transport sur 10 sont destinés au remplacement du parc existant. Ce taux dépasse la barre des 80 % durant le second semestre.



Les motifs d'achat de véhicules