

## Le transport : premier secteur économique à risques

Dans un environnement conjoncturel défavorable caractérisé par la baisse des volumes, des prix et des marges, le TRM inquiète tout autant la profession que les experts financiers. Pour 2003, le potentiel sera en recul d'environ 3% et les marges seront en moyenne dans le rouge. Au-delà, le TRM est handicapé par des aspects structurels liés notamment aux coûts sociaux et surtout au poids de la fiscalité. Une fiscalité qui pèse doublement sur le pavillon français. Une fiscalité spécifique, d'une part, où la France n'est dépassée que par la Grande-Bretagne et une fiscalité globale, d'autre part, où là encore la France occupe le peloton de tête. Et c'est précisément le moment choisi par la Commission européenne pour créer une nouvelle taxe sur les infrastructures. Pas étonnant dans ces conditions que le BIPE considère désormais le transport comme le premier secteur à risques.

D'après le BIPE, le transport est de loin le premier secteur à risques de l'économie française. Pour élaborer la probabilité du risque, il est tenu compte de l'environnement général et de son impact spécifique sur le secteur. Les variantes prises en compte concernent la compétitivité, les conditions de l'offre et la structure de la demande. Le taux de risques global résulte de la synthèse : compétitivité, demande et offre.

Le taux de risques le plus faible concerne la construction, avec un taux global de 21%, tandis que le transport vient nettement en tête de toutes les activités avec 54%. Il ne s'agit pas ici d'une probabilité de risques seulement conjoncturelle mais prenant en compte le moyen terme, c'est-à-dire plusieurs années. Une analyse qui confirme largement le diagnostic des banques sur le secteur et que ressentent les transporteurs eux-mêmes à travers l'attitude très restrictive sur le crédit bancaire. Parmi les autres secteurs également très fragilisés, il faut noter les fabricants d'équipements de télécommunications, les services postaux et de télécommunications, les services financiers, l'agriculture, les produits minéraux non métalliques, la chimie, le textile-cuir-habillement, le raffinage et les services aux particuliers.

Si l'on examine maintenant les facteurs explicatifs de ce taux de risques exceptionnellement élevé dans le transport, on constate que trois éléments dépassent 60% :

- le coût du service lui-même (81%),
- l'évolution boursière et surtout le coût du crédit (80%),
- le coût de l'énergie (78%).

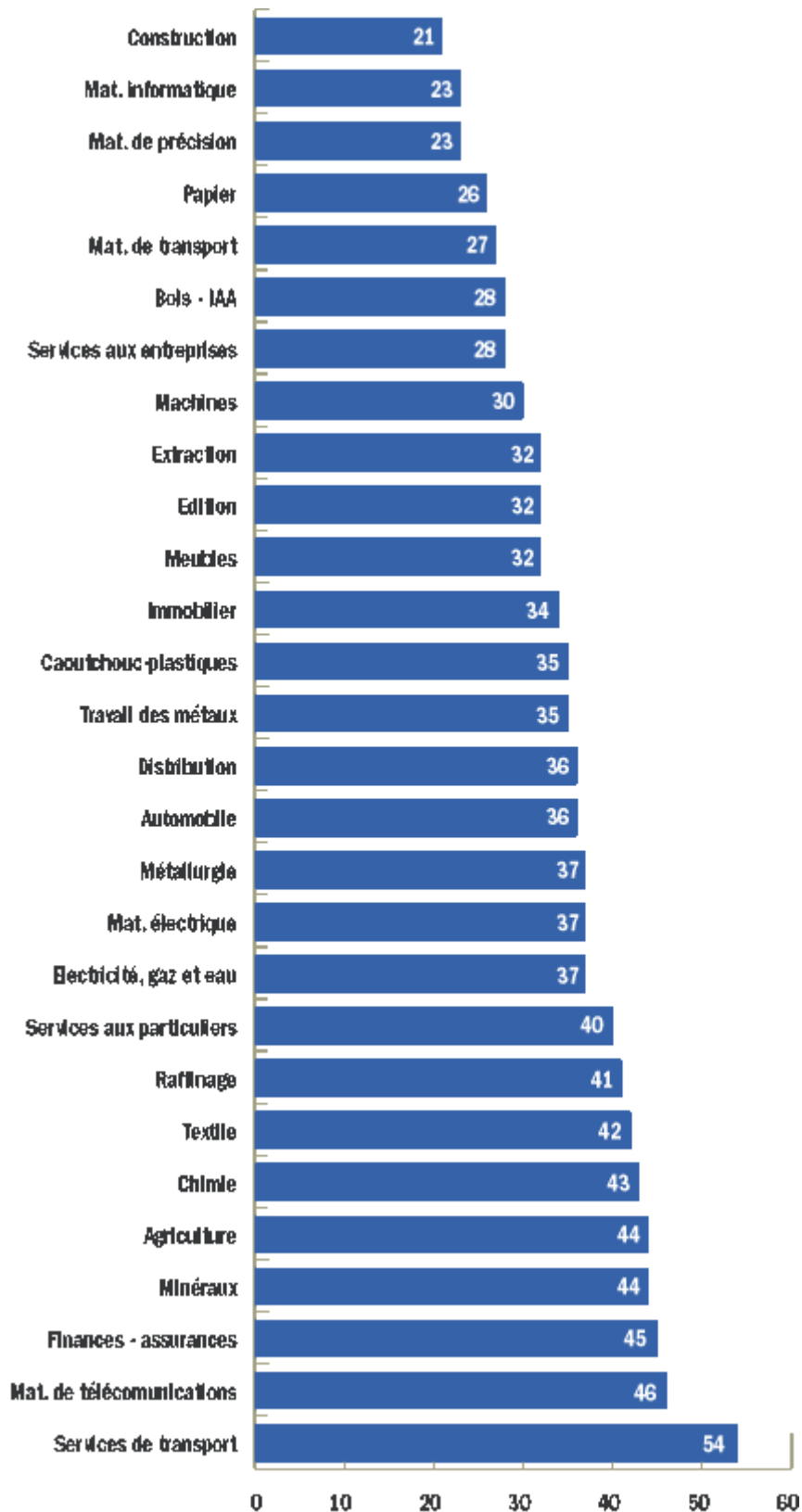
Atteignent ensuite 50% de taux de risques :

- le coût de la main-d'œuvre (56%),
- le revenu, l'emploi et la demande (56%),
- les taux de change (51%),
- la fiscalité indirecte (50%).

Les risques les moins importants concernent :

- la réglementation liée à l'environnement (40%),
- la fiscalité liée à l'emploi (30%),
- la réglementation sur les prix (30%),
- la réglementation sur la production (30%).

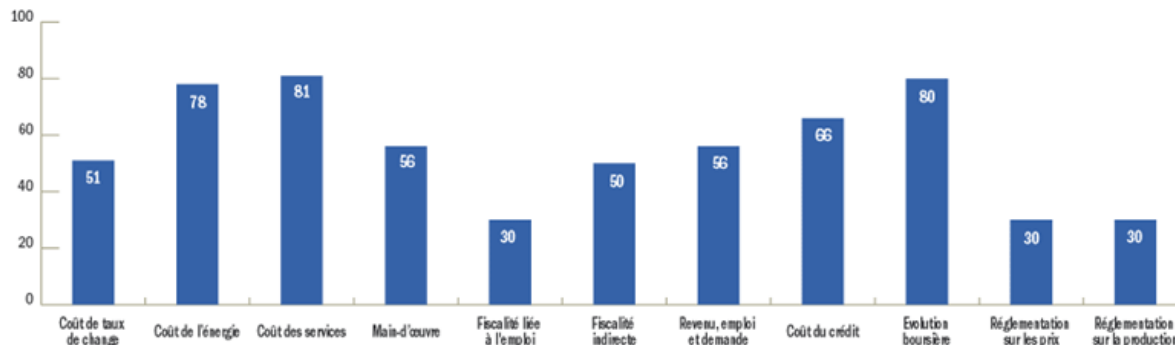
### Taux de risque global (en pourcentage)



Les acteurs du TRM ne seront sans doute pas surpris des facteurs de risques et de leurs taux de gravité. Il est clair que la compétitivité du pavillon est largement hypothéquée par le coût des prestations, en particulier par celui du carburant ; coût du carburant influencé par les taux de change, le prix du baril à la production et enfin la fiscalité. Le risque lié à l'évolution boursière n'est pas significatif, compte tenu du faible nombre d'entreprises cotées. Par contre,

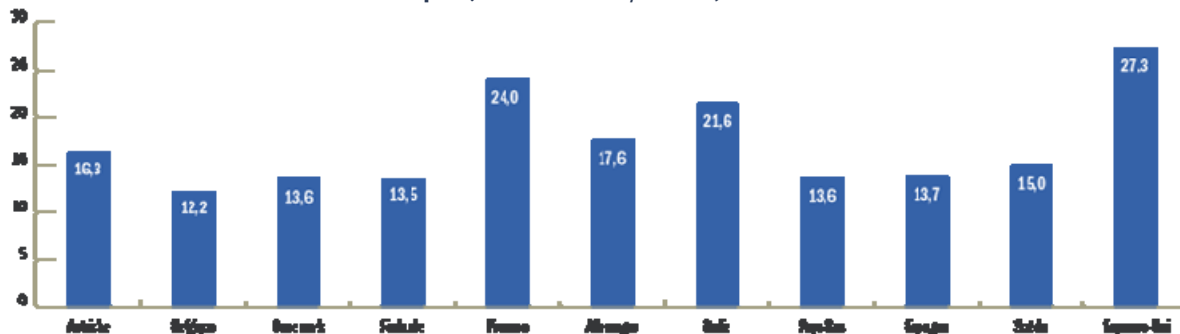
le coût du crédit va peser sur les coûts dans la mesure où les prêteurs se montreront plus restrictifs et plus exigeants afin de couvrir les risques inhérents aux crédits consentis.

**Service de transport : analyse des risques (en pourcentage)**



Les coûts de main-d'œuvre figurent également en bonne place parmi les aspects susceptibles de fragiliser le TRM, de même que l'évolution de la demande ; une demande non pas tellement menacée à moyen terme par son volume mais par les exigences des chargeurs, en particulier en matière de prix. Sur le plan conjoncturel, le déséquilibre offre/demande au bénéfice des chargeurs favorise une baisse tendancielle des taux de fret. Il ne faut guère escompter une reprise très significative des trafics avant 2005. L'année 2003 devrait se terminer avec un recul du potentiel du compte d'autrui de l'ordre de 3% (double effet de la baisse de la production industrielle et de la baisse des échanges internationaux). Pour 2004, les prévisions tablent sur un PIB de +1,7 en France. On sait cependant que, depuis 2001, ces prévisions sont régulièrement revues à la baisse. Il paraît plus réaliste de tabler sur 1,5. En tout état de cause, comme on sait que le potentiel transport ne s'accroît qu'à partir d'une augmentation de 2% à 2,5% du PIB, le transport verra son volume d'affaires encore proche du rouge en 2004. A moyen terme, à partir de 2005, la situation économique devrait enfin repartir de manière plus soutenue et, cette fois, les volumes de trafics devraient assez nettement progresser. Certes, l'équilibre offre-demande sera un peu plus favorable aux transporteurs mais l'offre s'élargit de plus en plus aux transporteurs étrangers. En effet, l'accroissement des volumes sera compensé par une pénétration toujours plus importante des pavillons étrangers qui va peser sur les prix et donc sur la rentabilité.

**Taxes d'infrastructures en Europe (en centimes par km)**



Enfin, la France, déjà affectée par une fiscalité généralement lourde, va encore devoir assumer le coût de la nouvelle tarification des infrastructures voulue par Bruxelles. Officiellement, il s'agit d'harmoniser mais tout autant de trouver de nouvelles ressources pour financer les infrastructures. Plus clairement dit, il s'agit d'un nouvel impôt puisque sa justification se fonde sur la sous tarification des équipements. Dans ce domaine, la France est déjà mal placée puisque seule la Grande-Bretagne présente un taux de fiscalité spécifique supérieur. Un nouvel impôt viendrait plomber un peu plus un pavillon français déjà bien malade. Cela d'autant plus que ce qui compte pour la compétitivité c'est le poids fiscal global, or en matière de fiscalité générale la France occupe encore le peloton de tête tant vis-à-vis de l'Europe que sur le plan mondial.

Poids de la fiscalité globale en 2001 (en pourcentage du PIB)

<b>Allemagne</b>	41,2
<b>Autriche</b>	45,6
<b>Belgique</b>	46,0
<b>Danemark</b>	49,8
<b>Espagne</b>	35,6
<b>Finlande</b>	46,0
<b>France</b>	45,4
<b>Grèce</b>	36,8
<b>Irlande</b>	31,2
<b>Italie</b>	42,6
<b>Luxembourg</b>	41,8
<b>Pays-Bas</b>	40,0
<b>Portugal</b>	35,9
<b>Royaume-Uni</b>	37,5
<b>Suède</b>	54,1

Dès lors que la pression fiscale est déjà excessive, la question qui se pose est de savoir où vont les recettes fiscales du transport. La réponse est claire, les recettes fiscales sont noyées dans le budget général et donc absorbées par le train de vie de l'Etat. Comme la réforme de l'Etat n'est pas pour demain (il suffit pour s'en persuader de constater les réactions corporatistes pour des réformes pourtant mineures), pas d'autre solution que de créer de nouvelles fiscalités, fiscalités qui viendront peser un peu plus sur la compétitivité de l'économie et sur le transport routier français en particulier.

On voit bien que le transport routier français subit une double crise. Une crise conjoncturelle caractérisée par une baisse du volume, un tassement des prix et une hausse des coûts (notamment carburant et effets des mesures sociales). Les marges vont se détériorer à l'issue de l'exercice 2003 (en moyenne le taux de marge sera négatif). Pour 2004, comme la reprise économique générale risque d'être encore assez modeste, les volumes demeureront assez atones, d'où une tension toujours accrue sur les prix et par conséquent sur la rentabilité. Au-delà, le pavillon sera toujours handicapé par une crise plus structurelle liée au niveau de ses coûts (social et fiscal) tandis que les pavillons des nouveaux pays européens vont peser de plus en plus sur le marché. Le coup de grâce pourrait être donné avec une nouvelle fiscalité qui viendrait condamner la compétitivité française. Pas étonnant dans ces conditions que les établissements financiers et les experts considèrent désormais le transport routier comme le premier secteur à risques de l'économie française.

### **Une crise durable de rentabilité**

Pour 2003, avec des résultats globaux négatifs, le TRM français va nettement réduire ses investissements. Ainsi L'Observatoire des Véhicules Industriels de BNP-Paribas prévoit un retrait de l'ordre de 15% pour l'immatriculation de véhicules neufs. A moyen et long terme, le différentiel de croissance (et de coûts) entre les pays de l'Est et la vieille Europe va accroître l'offre étrangère chez les chargeurs français. La croissance du potentiel transport dans les pays de l'Est sera supérieure de 3% à 4% à celle de la vieille Europe. L'augmentation sera encore plus forte en international. Par conséquent, cette offre étrangère recherchera du fret de retour qui va peser négativement sur les prix (différence de l'ordre de 30% en moyenne) et donc sur les marges.

source : Commission européenne – INSEE – FMI – BCE – BIPE – Les Echos

**Gaston BESSAY**