

Evolution de la messagerie et de l'express

Globalement, les évolutions de la messagerie et de l'express sont assez contrastées. Certes, les volumes ont augmenté, notamment au cours des deux dernières années, mais la rentabilité globale de l'activité semble poser problème.

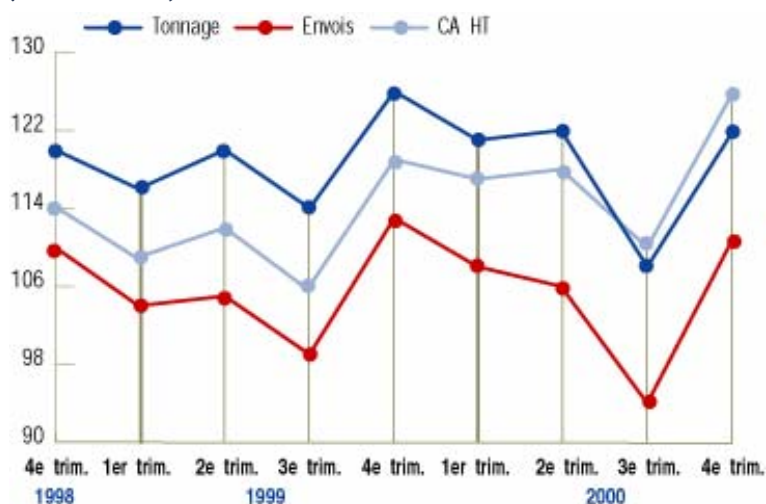
En effet, les prix sont restés pratiquement stables au troisième trimestre 2000 ; ce n'est qu'au cours du 4^{ème} trimestre que ces prix ont réellement connu une progression. Comme les coûts dans le même temps ont augmenté (effet carburant et surtout effet 35 heures), la compétitivité du pavillon français est posée. D'autant que le tassement de la croissance en 2001 pourrait bien à nouveau faire retomber les prix.

Messagerie nationale traditionnelle

Globalement, sur deux ans, le nombre d'envois a peu évolué, le niveau du 4^{ème} trimestre 2000 est celui du quatrième trimestre 1998. Il en est de même du tonnage. Par contre, le chiffre d'affaires a augmenté en 2000. Cette hausse est due à plusieurs facteurs. La messagerie bénéficie, comme le transport complet, d'un déséquilibre en faveur de l'offre et, de ce fait, les prix sont tirés vers le haut. Cependant, il faut aussi prendre en compte qu'il ne s'agit pas, comme en TRM, de prix de traction mais de prix qui comprennent aussi toutes les autres opérations inhérentes au traitement physique de la messagerie (enlèvement, tri, groupage, dégroupage, livraison, etc.).

En outre, ces prix intègrent également des opérations logistiques de plus en plus complexes exigées par les clients. Il convient donc de relativiser cette hausse. Une comparaison pertinente mériterait de mettre en regard de l'évolution des prix celle des coûts. A cet égard, compte tenu des résultats prévisibles des entreprises de messagerie pour l'année 2000, il est probable que l'évolution des prix est inférieure à celle des coûts (effet carburant et mesures sociales notamment).

Evolution des volumes et des chiffres d'affaires (indices bruts)



L'évolution en glissement confirme l'analyse sur les données brutes. On y observe une baisse du poids et du nombre d'envois. Si la baisse du poids peut se comprendre, en particulier, compte tenu de l'évolution structurelle des biens échangés, par contre, la baisse du nombre d'envois correspond à un phénomène structurel caractérisé en transport par un glissement de marché de la messagerie vers l'express.

Evolution en glissement annuel - 2000/1999

(en pourcentage)

	Tonnage	Envois	CA HT
3e trim.	-4,8	-4,8	3,3
4e trim.	-3,2	-2,4	5,9

L'analyse des poids et des chiffres d'affaires moyens confirme l'analyse précédente. On remarque que le poids unitaire de chaque envoi a tendance à régresser. C'est bien la marque que, tendancielle, les biens échangés s'allègent mais sont, sans doute, porteurs de davantage de valeur ajoutée. A noter cependant que ces indicateurs ne prennent pas en compte l'effet volume qui, en dernier ressort, est un indicateur également très pertinent pour une politique tarifaire efficace.

Poids et chiffres d'affaires unitaires moyens

(base 100 = 1er trimestre 1994)

		Kg/Envoi	CA HT/Envoi (en francs)	CA HT/Kg (en francs)
1998	4e trim.	99	167	1,68
1999	1er trim.	101	168	1,67
	2e trim.	104	172	1,66
	3e trim.	104	172	1,65
	4e trim.	101	168	1,67
2000	1er trim.	102	175	1,71
	2e trim.	105	180	1,71
	3e trim.	105	187	1,79
	4e trim.	98	181	1,85

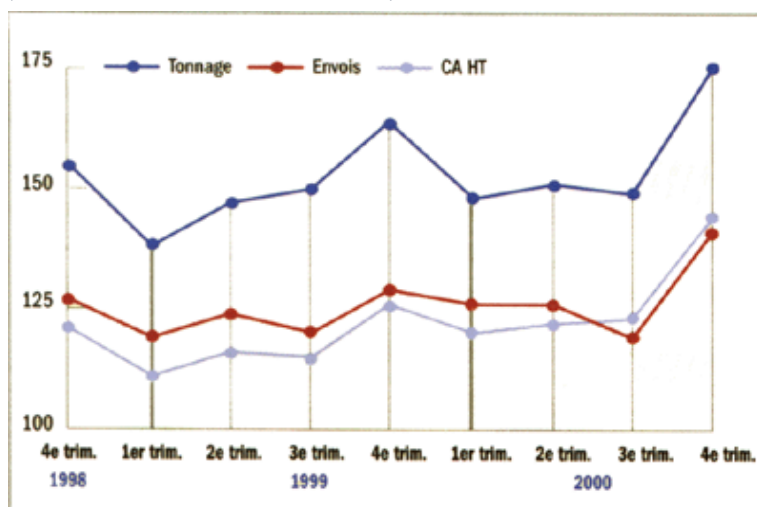
L'évolution du chiffre d'affaires, par envoi et par kilo, est haussière mais, comme déjà indiqué, il faudrait intégrer l'effet volume et les nouvelles prestations logistiques intégrées à la production de la messagerie. En outre, il convient de rapprocher ces prix des coûts afin de vérifier la rentabilité de l'activité.

Express national

Alors que le tonnage de la messagerie classique, globalement, stagne, par contre l'express augmente de manière très significative ; sur le quatrième trimestre 2000 la progression est particulièrement importante par rapport à 1999. En effet, le poids des envois connaît une progression de 7%. Sur l'ensemble de l'année 2000, la croissance est de 4%. Cette évolution de l'express traduit en fait une mutation de la demande. Les flux en messagerie, comme dans les autres activités transport, se tendent et on assiste à un transfert de la messagerie classique vers l'express. Même si l'express est environ trois fois plus cher que la messagerie classique, il correspond à une exigence de la clientèle, à savoir des expéditeurs comme des destinataires.

Evolution des volumes et des chiffres d'affaires

(base 100 = 1er trimestre 1994)



Chez les industriels et les distributeurs, la réduction des stocks ne permet pas de répondre avec autant de rapidité que précédemment à la demande ; il convient donc de gagner en transport le temps perdu en production. L'express est en quelque sorte intégré au processus de production tendu. En outre, avec la spécialisation des sites de production, les distances s'allongent et l'express permet de mieux contracter l'espace par le temps.

On constate que le nombre d'envois progresse également de manière importante (4%) en 2000. La progression du nombre d'envois et du poids de ces envois est identique pour 2000. Logiquement, on pourrait s'attendre, comme en messagerie classique, à une diminution du poids unitaire. Il n'en est rien puisqu'on observe au contraire une remarquable stabilité autour de 30 kilogrammes par envoi. En fait, l'express est aussi affecté par la mutation structurelle de la nature des échanges (marchandise plus légère, plus volumineuse si on prend aussi en compte l'emballage et porteuse de davantage de valeur ajoutée) mais, compte tenu du transfert de la messagerie classique vers l'express, cet effet est annulé.

Poids et chiffres d'affaires unitaires moyens

(base 100 = 1er trimestre 1994)

		Kg/Envoi	CAHT/Envoi (en francs)	CAHT/Kg (en francs)
1998	4e trim.	30	155	5,24
1999	1er trim.	28	151	5,39
	2e trim.	29	152	5,31
	3e trim.	30	155	5,12
	4e trim.	31	158	5,13
2000	1er trim.	29	155	5,38
	2e trim.	30	160	5,39
	3e trim.	31	171	5,59
	4e trim.	30	169	5,59

On constate une augmentation certaine des prix en 2000, surtout au cours du quatrième trimestre. Sur cette année, les chiffres d'affaires connaissent une progression de plus de 8% tandis que le volume augmente de 4%. Même s'il faut, comme en messagerie classique, prendre en compte l'évolution des coûts, il y a vraisemblablement augmentation des prix

réels. Il faut cependant se souvenir qu'au cours de la récente période, l'express a connu une concurrence acharnée, certains n'hésitant pas à considérer qu'«on bradait l'express». De ce fait, par exemple sur deux ans, les prix n'ont pratiquement pas varié jusqu'au troisième trimestre 2000 (ils ont même diminué au premier, deuxième et troisième trimestres). Dans le même temps, les coûts ont évidemment progressé, de sorte que la rentabilité de cette activité s'est considérablement dégradée.

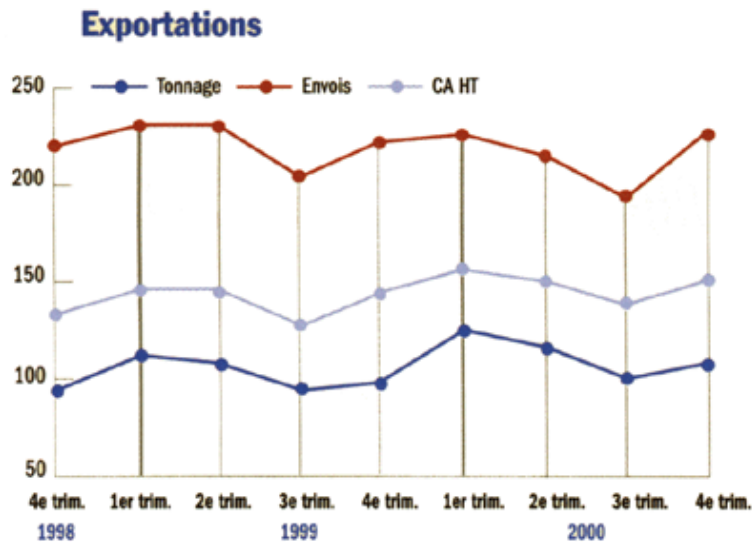
Il était donc temps que les prix se redressent. Cependant, compte tenu du tassement de la croissance en 2001, on peut craindre un nouvel affaiblissement des prix, de sorte que, finalement, la flambée tarifaire aura été très éphémère et n'aura duré qu'un ou deux trimestres en trois ans.

Messagerie et express européens

La croissance en international est logique, elle est le produit de l'internationalisation croissante de l'économie. Les tonnages augmentent de manière considérable dans l'espace européen (40 points en deux ans pour l'exportation) ; on ne prend en compte ici que les exportations pour l'analyse. En effet, la part du pavillon français sur les importations est très faible.

Evolution des volumes et des chiffres d'affaires

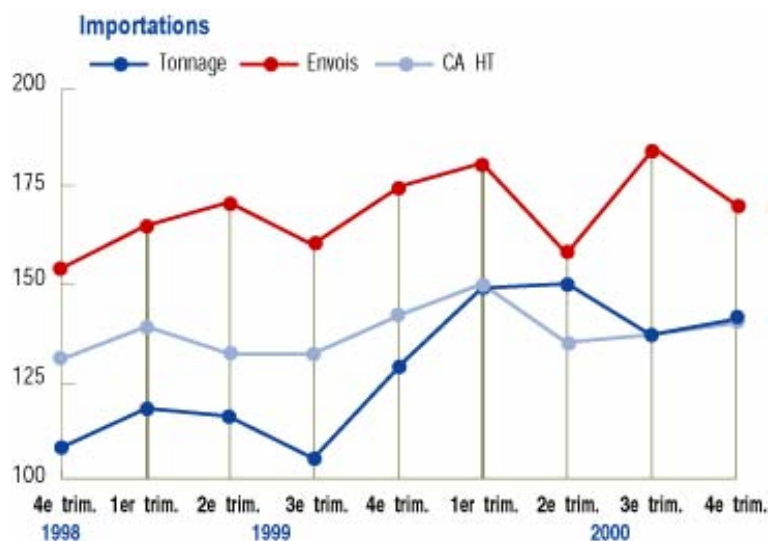
(base 100 = 1er trimestre 1994)



Les taux de croissance en tonnage sont impressionnants (toujours à l'exportation), ceux du nombre d'envois, bien qu'un peu erratique, sont également importants. Par contre, il faut noter que les prix connaissent une croissance nettement inférieure au volume transporté. Les volumes, en 2000, augmentent de 23% mais les prix seulement de 3,1%. Il faudrait, comme en intérieur, distinguer l'express de la messagerie classique. Si on disposait d'indicateurs, on s'apercevrait sans doute que les prix de l'express ont progressé fin 2000 et qu'il y a aussi transfert de la messagerie vers l'express ; ce report est encore plus nécessaire quand il s'agit de contracter un plus grand espace par le temps. A noter, pour les importations, en moyenne, la relative stabilité des indicateurs. Pourtant, il est vraisemblable que la demande, comme en exportation, ne cesse de croître. Cette stabilité marque une certaine dégradation du pavillon français sans doute handicapé par la structure et le niveau de ses coûts. A la fiscalité particulièrement handicapante pour la compétitivité, il faut ajouter le poids des mesures sociales de ces dernières années et, en particulier, l'effet 35 heures.

Evolution des volumes et des chiffres d'affaires

(base 100 = 1er trimestre 1994)



Concernant précisément les 35 heures, il conviendra d'attendre plusieurs années avant de faire un bilan économique et social pertinent. Sur le plan économique, il est clair que cela a alourdi les coûts de production dans le transport et que le pavillon français a été affecté. Du coup, la création immédiate d'emplois pourrait bien être annulée, voire au-delà, par la destruction d'emplois liée à la perte de compétitivité. Ce bilan ne peut pas être fait sur une année mais sur plusieurs. Cette perspective pourrait bien aussi, malheureusement, se vérifier également pour l'ensemble de l'économie.

Evolution en glissement annuel (en pourcentage)

Exportations			Importations		
Tonnage	Envois	CA HT	Tonnage	Envois	CA HT
20,3	13,7	8,4	3,8	1,0	8,2
26,3	9,1	8,0	11,3	-2,2	6,6
28,6	-7,7	2,2	8,0	-6,7	2,9
29,9	15,6	4,3	6,4	-5,4	9,0
8,7	-3,0	-0,9	11,0	1,9	4,6

source : SES

Gaston BESSAY