

LES TRANSPORTS EN 1989 : LES RESULTATS FINANCIERS DES ENTREPRISES NE SUIVENT PLUS LA CROISSANCE DES TRAFICS (*).

Michel BRAIBANT - Florent FAVRE

1989 : un environnement économique apparemment peu différent de 1988 mais la croissance change de contenu

En 1989, les évolutions favorables de la consommation et des investissements ont permis une croissance du Produit Intérieur Brut de 3,6% contre 3,9% en 1988 et de la production manufacturière de + 4,1% (5,4% en 1988). Ce ralentissement est surtout le fait des biens intermédiaires (+ 3,7% en 1989 contre + 6,2% en 1988), des BTP (respectivement 3,4% et 6,7%) et des biens d'équipement (respectivement 4,4% et 5,3%). Le taux de croissance a peu évolué dans l'automobile et les matériels de transport (+ 4,9% contre + 4,5%) et dans les biens de consommation (+ 4,1% contre + 4,5%). Les prix augmentent de 3,6% (+ 2,7% en 1988) mais cette accélération est due en grande partie aux produits énergétiques: ainsi, le prix du gazole augmente de 5,6% en 1989 contre - 2,7% en 1988. En revanche, la hausse des tarifs publics (notamment les transports en commun) a été plus faible qu'en 1988 : 1,8% au lieu de 3,8%.

Dans ce contexte, la croissance du trafic de marchandises se ralentit pour tous les modes, surtout pour la route. Si le trafic marchandises augmente plus vite (+ 3,6%) que celui des voyageurs (+ 3,1%), les évolutions se rapprochent : la poursuite de la croissance industrielle a moins d'impact sur celle des trafics de marchandises du fait d'une moindre progression des industries fortement utilisatrices de transports (biens intermédiaires et BTP).

Malgré le ralentissement de la croissance des trafics, les entreprises de transport hors Grandes Entreprises Nationales, continuent de créer des emplois. Les heures travaillées augmentent toutefois moins du fait d'une baisse de la durée du travail. Les gains de la productivité apparente du travail passent de 5,5% à 4% en 1989.

En revanche, la situation financière se détériore notamment en transport routier de marchandises car les prix continuent d'être orientés à la baisse malgré une stabilité relative depuis le printemps alors que les coûts augmentent. La SNCF voit son redressement financier se poursuivre.

Trafics : freinage et rééquilibrage.

Les trafics de voyageurs progressent selon un rythme supérieur à 3% en 1989 (+3,7% en 1988). Le transport automobile augmente de 3,4%; le trafic de la SNCF croît de 2%, en repli par rapport à 1988 (les nouvelles lignes TGV ne sont pas encore exploitées à plein en 1989). La progression du trafic aérien des trois grandes compagnies nationales passe de 7,1% en 1988 à 7,7% en 1989: les passagers-km d'Air France augmentent de 7,1% (8,8% en 1988).

Le trafic de marchandises, exprimé en tonnes-kilomètres, augmente de 3,6%. Cette croissance, identique à celle du PIB (+ 3,6%), est inférieure à celle de la production manufacturière (+ 4,1%). La route (1) voit son taux de croissance réduit de moitié (avec + 8% pour le compte d'autrui et une baisse légère pour le compte propre) alors que la progression du trafic ferroviaire, + 1,8% (comme en 1988), n'est due qu'au seul trafic international.

Evolution des trafics intérieurs de marchandises en milliards de t-km (tableau gauche) et des trafics de voyageurs en milliards de voy. km (tableau droite) en %, base 100 l'année précédente

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau		1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Tr. ferroviaire	-7,5	-0,7	1,8	1,8	51,6	Véh. partic.	4,6	3,2	3,9	3,4	573,1
Tr. routier	4,1	6,8	10,5	4,6	143,9	Autobus, aut.	6,8	6,8	-0,7	-2,5	40,8
Dont (c.u.>3t.)						Tr. ferrés	-3,2	0,1	5,0	2,5	74,3
compte d'autrui	5,3	10,3	15,7	8,0	79,6	dont SNCF	-3,5	0,2	5,5	1,9	64,6
compte propre	2,1	2,8	5,0	-0,8	37,8	Tr. aériens	12,2	8,4	6,7	14,8	11,0
Nav. intérieure	-7,4	-4,8	-1,4	-2,0	7,2						
Ensemble	-0,1	4,1	7,6	3,6	202,7	Ensemble	3,9	3,1	3,7	3,1	699,3

(*) Pour 1989, il s'agit d'estimations compte tenu des informations disponibles (en général sur 11 mois) voire d'hypothèses. S'agissant des comptes des entreprises (TRM, SNCF, aérien, ...), les estimations pour 1989, faites début février 1990, sont calées sur les données du précédent Rapport des comptes des transports (1988).

(1) Le mois de décembre, selon les sources disponibles, semblerait très médiocre en transport routier de marchandises, le taux de croissance de + 4,6% pourrait être alors révisé à la baisse.

COMPTES

Le compte d'autrui est affecté par ce ralentissement ...

Ces évolutions se répercutent sur celle de la production de la **branche "transport"** qui augmente de 5% en volume contre 6,8% en 1988. Ce ralentissement est particulièrement net pour le transport routier de marchandises (TRM) (+ 8% contre + 14% en 1988) et pour le transport ferroviaire (1,9% contre 4,5% en 1988) alors que le transport maritime progresserait pour la seconde année consécutive. La croissance reste forte dans le transport aérien (+ 6,7% contre + 7,2% en 1988).

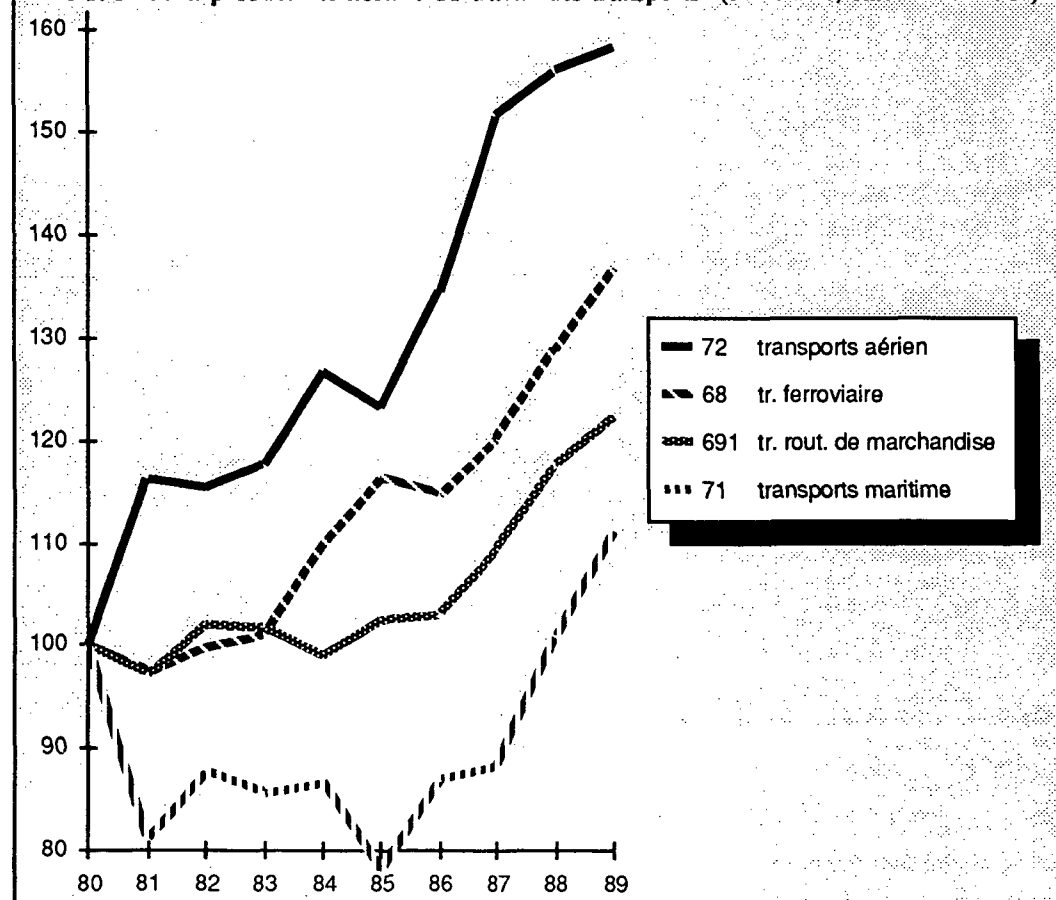
S'agissant des effectifs, leur croissance n'est pas sensiblement affectée (+ 2,1% contre + 1,8% en 1988), entraînant, malgré une baisse de la durée du travail, un sensible ralentissement des gains de productivité du travail (+ 4% contre + 5,5% en 1988). Le contraste reste toujours marqué, mais moins que durant ces dernières années, entre la SNCF, où on enregistre une diminution des effectifs (- 2,9%), et les entreprises privées de transport routier de marchandises où les effectifs continuent de progresser fortement (+ 6,3% en 1989 contre + 5,8 % en 1988, soit plus de 13 000 emplois par an). Il est vrai que la durée du travail y baisse de l'ordre de 2% alors qu'elle progressait d'autant en 1988. Au total, on constate une diminution de près de moitié des gains de productivité du travail (+ 4% au lieu de + 7,5% en 1988) dans ce secteur.

... mais l'emploi continue de croître au même rythme (13000 emplois créés dans TRM), entraînant un ralentissement des gains de productivité malgré une baisse de la durée du travail.

Evolution de la production en volume (tableau de gauche) et des salariés des branches des transport (tableau de droite) (en %, base 100 l'année précédente) (effectifs 1989 en milliers).

	1985	1986	1987	1988	1989		1986	1987	1988	1989	1989 niveau
68 tr. ferroviaire	0,6	-4,7	-0,2	4,5	1,9	68 tr. ferroviaire	-3,2	-4,7	-4,2	-2,9	118,9
691 tr. rout. de m.	2,8	5,3	8,3	14,0	8,0	691 tr. rout. de m.	6,4	2,5	5,8	6,3	222,3
692 autres tr. ter.	2,4	2,8	2,1	2,4	1,4	692 autres tr. ter.	-1,1	3,1	1,2	0,7	161,9
70 navigation int.	-9,9	-9,2	-5,5	-2,0	-2,0	70 navigation int.	-15,6	-14,8	-8,7	-6,0	2,0
71 tr. maritime	-9,4	1,6	0,5	0,3	3,3	71 transport mar.	-12,6	-6,6	-8,3	-5,0	14,7
72 tr. aériens	3,7	2,0	12,9	7,2	6,7	72 transports aér.	1,7	2,2	3,8	6,0	60,4
total modes	1,3	1,9	5,7	7,7	5,0						
73-4 act. annexes	5,2	5,6	6,0	4,3	5,0	73-4 act. annexes	1,6	1,9	2,5	1,4	191,8
total	2,2	2,8	5,8	6,8	5,0	total	0,8	0,9	1,8	2,1	772,0

Evolution de la productivité horaire du travail des transports (en volume, base 100 en 1980).



COMPTES

La SNCF continue d'améliorer ses résultats financiers

Ces progressions somme toute assez fortes de la production ont des conséquences diverses sur les performances financières des entreprises selon les modes de transport. Celle qui "s'en tire" le mieux serait la **SNCF**. Même si sa production progresse moins rapidement qu'en 1988 (+3,3% contre +5,9%), elle améliore toutefois de son excédent brut d'exploitation (EBE) (+ 11%) en dépit d'une stabilité relative des subventions d'exploitation. D'une part, l'effort de compression des achats externes continue, permettant à la valeur ajoutée de progresser de 4%. D'autre part, la masse salariale baisse de 1,2% du fait des réductions d'effectifs. Pour la première fois depuis 1975, l'EBE est supérieur aux subventions. En outre, les investissements se maintiennent à un niveau élevé et progressent légèrement après la forte hausse de 1988 due à des achats de matériels pour le TGV Atlantique. Cette évolution ne devrait pas se démentir dans les années à venir.

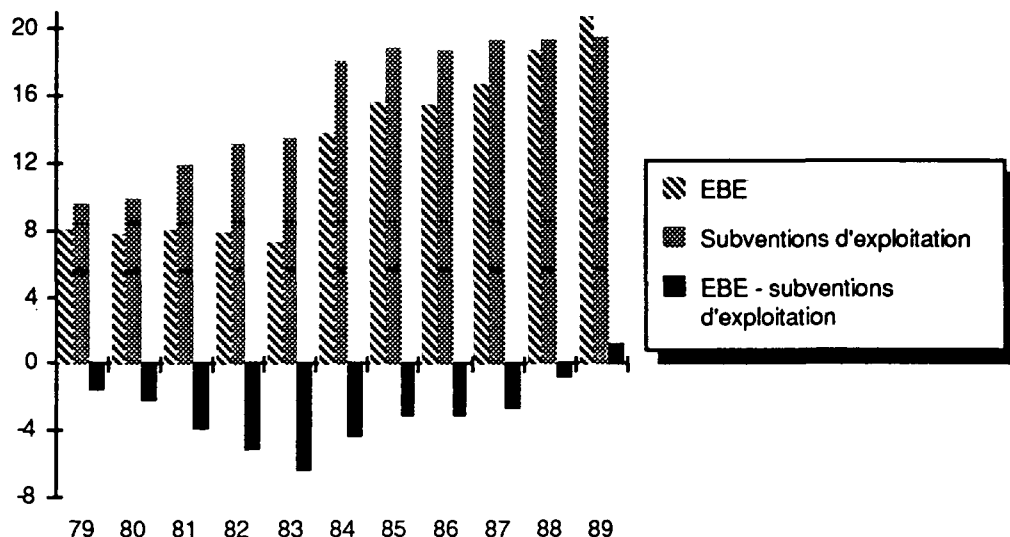
Compte de la SNCF en 1989, 1988 et 1987 (milliards de F) (résultats estimatifs pour 1989) (*):

EN VALEUR	1987			Evolution en %			1988			Evolution en %			1989
	niveau	volume	prix	volume	prix	valeurs	niveau	volume	prix	volume	prix	valeurs	
Production	53,9	5,8	0,1	5,9			57,0	1,8	1,3	3,1			58,8
Consommations intermédiaires	15,7	3,4	0,8	4,2			16,3	-2,0	3,0	1,0			16,5
Valeur Ajoutée	38,2	6,8	-0,2	6,6			40,7	3,3	0,6	4,0			42,3
Subventions	19,3			0,2			19,3			0,3			19,4
Rémunérations	39,2			1,4			39,7			-1,2			39,3
Impôts	1,6			6,0			1,7			3,1			1,8
E.B.E.	16,7			11,4			18,6			11,1			20,7
Investissement	15,6			14,9			17,9			3,5			18,5

(*) Rapellons que les données de ce tableau sont des estimations encore très provisoires.

Reste du secteur "transport" : prix stables ou en baisse, coûts en croissance.

Evolution de l'EBE et des subventions d'exploitation de la SNCF.
en milliards de francs courants



En revanche, en **transport aérien**, la forte hausse du prix des carburants (autour de +12,5% en 1989) pèse sur les coûts d'exploitation malgré une hausse des trafics de l'ordre de 6,5%, fret compris, et malgré la possibilité pour les compagnies aériennes de souvent se fournir dans des pays où les prix pétroliers sont plus bas. Rapellons toutefois que le poste "carburant" ne représente que 15% du chiffre d'affaires des compagnies alors que les rémunérations en font presque le tiers. Or celles-ci augmenteraient rapidement (autour de 9%). Du coup, l'excédent brut d'exploitation devrait baisser de près de 2,5%.

Dégradation des résultats financiers dans le transport routier de marchandises :

Les résultats financiers des entreprises de **transport routier de marchandises** seraient en recul après plusieurs années exceptionnelles (1). Avec une hausse des trafics de **8%**, le chiffre d'affaires augmente de **6,4%** mais la valeur ajoutée de **4,8%** du fait d'une croissance de **4%** du prix des carburants. Les rémunérations augmentent de **8,3%** du fait de la hausse des effectif. L'excédent brut d'exploitation baisse ainsi de près de **3,5%** après 3 années de hausse exceptionnelle (+ 40% entre 1986 et 1988). La capacité de financement, qui doit également assurer la rémunération des entrepreneurs individuels, est légèrement négative du fait du niveau élevé des investissements. Ceux-ci résultent du dynamisme de la demande et, peut-être, de tensions sur les capacités de production. La baisse des prix, même si elle a surtout lieu au premier semestre, reste, de ce point de vue, assez préoccupante. La dégradation des résultats entraîne une baisse du taux de marge de **2%**.

hausse des coûts de près de 4% et orientation des prix à la baisse.

Comptes des entreprises de T.R.M. en 1987, 1988 et 1989 (milliards de francs courants)

EN VALEUR	1987				Evolution en %				1988				Evolution en %				1989	
	niveau	volume	prix	valeur	niveau	volume	prix	valeur	niveau	volume	prix	valeur	niveau	volume	prix	valeur	niveau	
C.A.H.T.	92,6	14,0	-3,5	10,0	101,8	8,0	-1,5	6,4	108,3									
C.I. dont:	53,7	9,3	0,6	9,9	59,0	5,2	2,2	7,6	63,5									
Gazole	11,5	12,9	-3,8	10,5	12,7	6,9	3,8	11,0	14,1									
Sous traitance	12,9	14,0	-3,5	10,0	14,2	8,0	-1,5	6,4	15,1									
Autres C.I.	29,2	5,8	3,6	9,6	32,0	3,3	3,3	6,8	34,2									
Valeur ajoutée	38,9	20,5	-8,6	10,1	42,8	11,8	-6,3	4,8	44,9									
Subvention-impôt	-2,3	14,0	-3,5	10,0	-2,5	8,0	-1,5	6,4	-2,6									
Rémunération	25,2	7,8	3,5	11,6	28,1	4,3	3,8	8,3	30,4									
E.B.E.	11,5			7,0	12,2			-3,5	11,8									
Epargne brute	8,4			8,0	9,1			-3,5	8,7									
Investissement	7,5			14,0	8,6			3,9	8,9									
Capacité ou besoin de financement	0,9				0,5				-0,2									

(1) De toute évidence, il s'agit d'estimations encore très provisoires, avec des marges d'erreur de l'ordre de + ou - 3% sur l'E.B.E. Ce qui compte, c'est la tendance (l'E.B.E. est affecté après trois années exceptionnelles). En outre, il s'agit d'évolutions moyennes, masquant de fortes disparités selon la taille ou selon le type de transport (produits, distance, ...). Ainsi, les résultats par taille d'entreprises montrent qu'en 1987 et 1988, l'E.B.E. a augmenté de près de 13% dans les entreprises de plus de 50 salariés, baissant au contraire de l'ordre de 5% dans les entreprises de 0 à 9 salariés. En 1989, la baisse de l'E.B.E. affecterait, selon l'enquête de conjoncture sur TRM, autant les grandes entreprises que les petites. Mais au total, entre 1987 et 1989, la situation financière se dégrade sensiblement dans les petites entreprises.

Evolution de l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises de transports en volume (en prix constants 1980) en milliards de francs :

