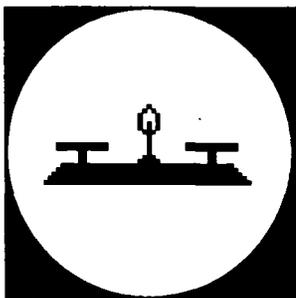


LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1989 * : LE COUP DE FREIN

Michel BRAIBANT



La Commission des Comptes des transports de la Nation s'est réunie le 13 juin 1990. Dans l'ensemble, les principales évolutions des transports en 1989 indiquées à la Commission du 21 février sont confirmées : ralentissement de la croissance des trafics et des gains de productivité dans les transports ; détérioration du résultat comptable des entreprises de transport routier de marchandises. Le rapport établi à l'OEST, avec l'étroite collaboration de l'INSEE, comprend une introduction sur l'environnement économique général et les transports, suivie de 10 chapitres et de tableaux commentés.

Quelques améliorations ont été introduites par comparaison avec l'année dernière : une évaluation, certes provisoire, a été faite pour les comptes de l'Etat et des Collectivités locales en 1989 et la Dépense Nationale du Transport Routier. Les autres "nouveautés" sont : Ch. 1 : estimation des trafics des autobus-autocars en 1989 à partir de l'enquête "T. R. V." ; Ch. 2 : évolution du crédit-bail et du travail intérimaire dans les transports ; Ch. 3 : premiers résultats de l'Enquête Annuelle d'Entreprise 1989 ; comptes des sociétés d'autoroute ; Ch. 4 : structures de coûts par branche "définitives" pour 1988 ; Ch. 7 : données de part de pavillon en 1989 dans les échanges internationaux ; Ch. 9 : connaissance de la plupart des recettes de l'Etat (liées aux transports) pour 1989, notamment la TIPP.

1989 : la croissance se poursuit mais change de contenu

En 1989, le PIB marchand croît de 4,1% en volume, comme en 1988 mais cette croissance change de nature : l'industrie manufacturière augmente de 4,1% après +5,4% en 88 ; si l'activité est toujours bien orientée dans les biens d'équipement et les biens de consommation, on note un net repli dans les biens intermédiaires. De même, le bâtiment et les travaux publics ont retrouvé un rythme de croissance plus modéré.

Dans le même temps, les exportations, avec un taux de croissance en volume de 11,3% sont devenues la composante la plus dynamique de la demande finale. La consommation augmente de 3% ; l'investissement de 6%. Les importations augmentent de 9,6% mais le déficit du commerce extérieur s'accroît du fait d'une forte hausse du dollar (+7%) et du prix du pétrole (+29%), d'où une accélération de la hausse des prix de détail (+3,6% contre +2,7% en 88), surtout des prix des carburants toutefois modérée par une faible croissance des taxes. Le gazole augmente de 5,6% TTC (-2,7% en 88).

Trafics : freinage et rééquilibrage.

En 1989, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs, marchandises et voyageurs confondus, marque un ralentissement : +3,1% (+4,6% en 88). Ce sont surtout les trafics de marchandises, le transport routier augmente de 4,6% contre 10,6% en 1988, qui expliquent cette évolution, témoignant du ralentissement des industries fortement utilisatrices de transports (biens intermédiaires et BTP).

S'agissant des voyageurs, les trafics augmentent de 2,9% contre 3,8% en 1988. Ce ralentissement provient surtout du transport routier par autobus-autocars en forte baisse, le trafic des voitures particulières continuant de progresser à un rythme soutenu (+3,4% contre +4% en 88) de même que le trafic aérien : +7,5% pour les 3 compagnies aériennes.

Dans ce contexte, la production de la branche "transport" progresse de +5,4%, moins qu'en 88 (+7,7%) du fait notamment du transport routier de marchandises et d'une baisse d'activité des autres transports terrestres. En revanche, le transport maritime se redresse depuis 1988.

**Créations d'emplois
pour la route
et baisse de la
durée du travail**

Pourtant, la croissance des effectifs se poursuit (+2%), entraînant, malgré une baisse de la durée du travail, une moindre croissance de la productivité horaire du travail (+3,6% contre + 5% en 1988) avec notamment en transport routier de marchandises, +4% contre +8,3% en 88 alors que les effectifs ont progressé de 5,7% (+13 500 emplois en 1989). A l'inverse, la SNCF, dont les effectifs ont diminué de 3,1%, voit ses gains de productivité se maintenir (+7,1%).

**Forte croissance de
l'investissement et
du crédit-bail**

La croissance de la Formation Brute de Capital Fixe dans les transports se poursuivrait mais à un rythme moindre : +6,8% en volume (+15,4% en 1988) où l'effort d'investissement avait été particulièrement important du fait des sociétés d'autoroute (+18%), du crédit bail "transports" (+22%) et surtout des Grandes Entreprises Nationales (+25,4% du fait d'investissements en matériels de la SNCF pour le TGV Atlantique et des achats d'avions d'Air France).

**La SNCF continue
d'améliorer ses
résultats ...**

La SNCF améliore ses résultats en 1989 grâce à la poursuite de l'effort de compression des achats externes et à la maîtrise de la masse salariale.

La production des compagnies aériennes serait en hausse de 9% par rapport à 1988. Le recul de l'EBE (qui affecte surtout Air France; les résultats financiers d'Air Inter s'améliorent) résulte à la fois de la hausse de près de 12% du prix des carburants et d'une progression sensible de la masse salariale.

En transport maritime, le chiffre d'affaires progresse d'environ 6% dans un contexte conjoncturel plus porteur depuis 1988. Toutefois, les progrès des marges et de la rentabilité ne seraient pas en proportion contrairement à 1988 car si les prix sont presque tous orientés à la hausse après avoir chuté entre 1984 et 1987, les couts ont augmenté de près de 20%.

**... à l'inverse des
entreprises de
transport routier...**

De leur côté, en dépit d'une croissance de 8% des trafics, les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) auraient des résultats en recul après 3 années exceptionnelles (l'EBE augmente de 43% entre 1985 et 1988)(2). D'un côté, les recettes augmenteraient de 8% du fait d'une très légère baisse des prix (-0,2% pour l'ensemble des véhicules qui font de la zone longue). Mais les coûts (gazole, salaires, taux d'intérêt, ...) augmentent de l'ordre de 5%.

**...dont les prix bais-
sent légèrement**

Cette baisse des prix depuis 1986 présente au moins un avantage : la compétitivité des transporteurs français ne cesse de s'améliorer depuis 3 ans. Le pavillon français routier a gagné encore des positions (+0,7 point) - malgré une baisse à l'importation (-0,6%) - du fait des exportations (+2,3%). Sur les trafics franco-allemands, le pavillon français gagne des parts de marché. Par contre, sa faiblesse se situe toujours sur les Pays Bas.

(1) La progression de l'EBE ne devrait pas être aussi forte dans le compte définitif : l'évolution de la masse salariale devrait être révisée à la hausse par rapport au compte provisoire 1989.

(2) Par taille pour un échantillon constant de 1251 entreprises entre 88 et 89, l'EBE chuterait dans les entreprises de moins de 10 salariés de 20% et augmenterait de 18% dans les entreprises de plus de 200 salariés (-4% pour l'ensemble). Les recettes augmentent de 2% dans les petites et de 9% dans les grandes; surtout, l'effort de compression des achats externes est plus marqué dans les grandes entreprises. Notons toutefois que les évolutions du résultat net comptable, après dotations aux amortissements (très fortes dans les grandes entreprises), seraient plus rapprochées selon la taille (-23% globalement).

COMPTES

Principales évolutions issues du Rapport des Comptes des Transports 1989.

(les niveaux sont en caractère normal, sur fond grisé. Ils sont exprimés en milliards de francs pour les agrégats comptables, en milliards de tonnes-km pour les trafics, en milliers pour les effectifs, en pourcentage pour les ratios ; les évolutions sont en pourcentage en caractère italique).

	1986	1987	1988	1989	1989		1986	1987	1988	1989	
						niveau					
les trafics						dont					
merchandises en t-km	0,1	4,0	7,6	3,8	202,7	t. routier (y.c. compte propre)	4,4	6,6	10,6	4,6	
voyageurs en v-km	3,9	3,1	3,8	2,9	698,5	trafics V.P.C.	4,6	3,2	4,0	3,4	
la production des branches (évolution en volume)						évolution des prix de la production					
						(*)					
68 transport ferroviaire	-4,7	-0,5	3,7	2,9	27,2	68 transport ferroviaire	2,0	1,2	-0,9	2,1	
691 t. routier de march.	5,2	10,2	14,4	7,9	69,5	691 t. routier de march.	2,6	-3,8	-3,3	-1,5	
692 autres tr. terrestres	2,8	0,5	3,9	-1,2	30,0	692 autres tr. terrestres	3,7	2,7	2,5	4,5	
70 navigation intérieure	-12,0	-5,6	-2,0	3,5	0,9	70 navigation intérieure	-6,0	0,4	-0,1	0,0	
71 transport maritime	1,9	-1,2	2,2	5,0	11,9	71 transport maritime	-9,7	-1,9	1,7	3,0	
72 transport aérien	2,6	12,5	8,4	8,0	35,1	72 transport aérien	-6,7	-7,5	0,1	2,4	
73-4 act. annexes et auxiliaires des tr.	5,3	5,0	5,2	5,7	56,5	73-4 act. annexes et auxiliaires des tr.	1,7	1,2	2,2	3,1	
total transport	2,8	5,6	7,7	5,4	231,1	total transport	0,4	-1,3	0,0	1,8	
total des branches	3,1	3,3	4,9	4,5	6060,1	total des branches	1,4	2,0	3,0	4,1	
les effectifs (salarisés + non-salarisés)						la productivité horaire du travail					
						(milliers)					
68 transport ferroviaire	-3,2	-4,6	-4,4	-3,1	118,7	68 transport ferroviaire	-1,3	4,1	7,3	7,1	
691 tr. routier de march.	5,7	2,4	5,3	5,7	248,6	691 tr. routier de march.	0,0	8,5	8,3	4,0	
692 autres tr. terrestres	-0,9	2,8	1,4	0,9	196,4	692 autres tr. terrestres	4,8	-0,9	3,0	-2,4	
70 navigation intérieure	-6,7	-5,7	0,0	0,0	6,6	70 navigation intérieure	-	-	-	-	
71 transport maritime	-12,4	-6,5	-8,1	-5,7	14,9	71 transport maritime	5,9	4,0	1,1	26,0	
72 transport aérien	1,7	2,2	3,8	5,8	60,5	72 transport aérien	1,3	11,7	1,4	2,7	
73-4 act. annexes et auxiliaires des tr.	1,6	2,0	2,3	1,2	194,7	73-4 act. annexes et auxiliaires des tr.	2,7	3,0	4,5	3,4	
total transport	0,8	0,9	1,7	2,0	840,4	total transport	1,7	4,7	5,0	3,6	
total des branches	0,1	0,3	0,7	1,6	21981	total des branches	3,0	1,5	2,6	2,6	
la F.B.C.F. (évolution en volume)(*)						la F.B.C.F. (évolution en valeur)(*)					
total transport	5,9	11,8	15,4	6,8	44,1	total transport	13,0	13,7	19,8	10,7	
SQS-EI privées	5,3	23,1	10,6	8,4	28,9	SQS-EI privées	12,8	27,5	13,2	12,5	
GEN	6,9	-6,0	25,4	3,8	15,2	GEN	13,2	-7,7	33,8	7,4	
total des branches	6,3	5,1	10,8	7,1	417,3	total des branches	10,1	7,7	13,3	10,6	
Consommation des ménages (év. en volume) (*)						coefficients budgétaires (volume)(*) en %					
achats de véhicule	10,0	8,8	4,9	5,9	162,9	achats de véhicule	4,0	4,3	4,3	4,4	
dépenses d' utilisation	2,9	2,3	3,3	2,0	317,9	dépenses d' utilisation	8,4	8,3	8,3	8,2	
transport collectif	0,1	0,2	3,8	2,7	77,8	transport collectif	2,1	2,1	2,1	2,1	
Ensemble transport	4,2	3,8	3,8	3,2	558,6	Ensemble transport	14,5	14,6	14,8	14,8	
Total "tous produits"	3,7	2,6	3,0	3,0	3650,0	Total "tous produits"	100,0	100,0	100,0	100,0	
Solde des échanges effectifs						part du pavillon français en tonnage en %					
68 transport ferroviaire	1,3	1,1	1,2	1,4		route					
691 t. routier de march.	-1,9	-1,9	-1,9	-2,1		à l'importation	42,0	43,3	43,6	43,0	
70 navigation intérieur	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3		à l'exportation	46,5	47,1	47,5	49,8	
71 transport maritime	-2,5	-1,8	-1,8	-1,7		ensemble	44,2	45,1	45,5	46,1	
72 transport aérien	3,1	2,2	2,0	2,1		maritime					
total des modes	-0,3	-0,7	-0,8	-0,5		à l'importation	13,5	11,5	9,2	8,8	
total transport y.c. aux.	-1,5	-2,6	-2,4	-2,3		à l'exportation	21,6	18,5	17,2	16,3	
total des services	36,8	26,5	22,6	39,8		ensemble	15,5	13,3	11,2	10,7	
Dépenses des Adm. Publiques en transport						la dépense nationale du transport routier					
Etat (APUC)	1,0	2,1	1,8	2,1	69,5	dép. des usagers	722,0	778,6	829,6	888,3	
dont "capital"	10,4	5,4	18,6	9,0	14,9	dép. due aux accidents	23,1	21,6	23,4	24,4	
Collec. locales (APUL)	6,6	7,5	10,4	7,5	99,1	dép. des pouv. publics	81,7	88,7	99,3	108,8	
dont "capital"	-0,8	7,6	14,8	9,3	37,1	transferts (à déduire)	73,9	81,1	85,2	90,9	
Ensemble (APU)(**)	3,9	5,0	6,5	5,1	166,4	tot. "dépense nationale du transport routier"	752,9	807,8	867,2	930,6	
dont "capital"	1,7	6,8	16,0	9,1	49,7	excédent de couvert. du compte des p. publics	-117,9	-125,8	-126,3	-132,0	
% des dép. en transport des APU dans leurs dép.	8,6	8,7	8,8	8,8							

© O.E.S.T.
Juillet-Août 1990

Source : INSEE - OEST - Direction de la Prévision.

(*) Toutes les évolutions en volume sont évaluées "aux prix de 1980"; les valeurs "aux prix courants".

(**) Le total "dépense des APU" est inférieur à la somme APUC + APUL du fait de certains transferts.

Les pouvoirs publics investissent beaucoup dans les infrastructures à grande vitesse depuis 1986.

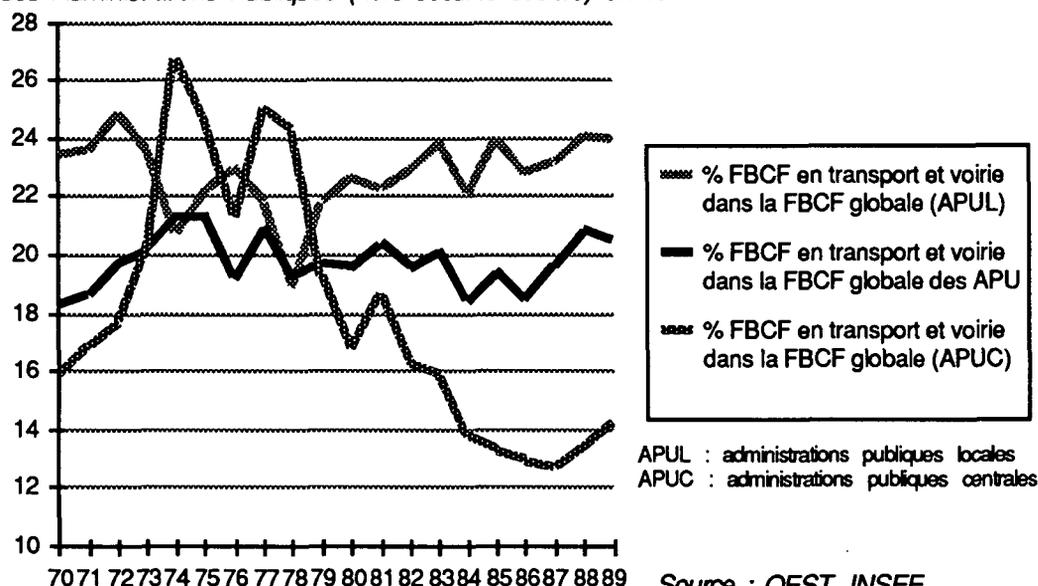
En 1989, les Administrations Publiques consacrent un peu plus de 166 milliards de francs aux transports (estimations encore provisoires), soit +5,1% contre +6,5% en 1988 du fait d'un effort important dans la construction d'infrastructures. La part des transports dans le total des dépenses des APU (hors Sécurité Sociale) serait de 8,8% comme en 1988. Cette part regagne 0,5 points entre 1983 et 1988, après une baisse de 1,7 points entre 1976 et 1983.

Malgré un ralentissement, les dépenses d'investissement continuent d'augmenter assez fortement de +9% (1). Les dépenses d'investissement représentent en 1989, près de 20,4% du total des dépenses d'investissement des APU contre 20,8% en 1988 (18,5% en 1986) marquant ainsi l'effort des pouvoirs publics en matière d'infrastructure routière depuis 1987.

Les administrations publiques consacrent d'ailleurs plus de la moitié de leur budget "transport" à la route et à la voirie urbaine contre 20,5% aux transports collectifs urbains et 19,3% aux transports ferroviaires.

Autre évolution significative, la part des administrations publiques locales continue d'augmenter : de 52% en 1985 elle passe à 59% en 1989.

Evolution de la part des dépenses en capital pour les transports dans les dépenses totales des Administrations Publiques (hors sécurité sociale) en %



APUL : administrations publiques locales
APUC : administrations publiques centrales

Source : OEST, INSEE.

La route dégage un excédent de couverture du compte des pouvoirs publics de 132 milliards TVA comprise en 1989.

Enfin, les entreprises et les ménages ont dépensé près de 888 milliards de francs pour la route en 1989. Au total, la dépense nationale du transport routier qui inclut aussi les coûts à la charge des gestionnaires d'infrastructure s'élèverait à 931 milliards de francs en 1989, soit près de 15% du PIB.

La charge nette au coût du marché de la route s'élève à 814 milliards de francs; elle dégage un excédent de couverture du compte des pouvoirs publics de 132 milliards TVA comprise. Depuis 1977, ce solde, presque entièrement supporté par les ménages, évolue en fonction du cycle des achats de véhicules, de la politique d'infrastructure routière des pouvoirs publics, et surtout des diverses taxes, l'abaissement du taux de TVA en septembre 1987 de 33% à 28%, entraînant ainsi en 1988 une faible progression du solde. ■

(1) Selon diverses sources (dépenses de transport inscrites dans les Lois de Finances du budget de l'Etat, Fonds de Développement Economique et Social), les dépenses d'infrastructures augmenteraient moins en 1989 qu'en 1988 (de l'ordre de 7,5% en valeur). Ce rythme reste néanmoins suffisant pour maintenir une croissance en francs constants, permettant de dépasser le niveau exceptionnel atteint en 1975-76. Ce ralentissement n'affecterait pas les investissements des sociétés d'autoroute qui continuent de progresser fortement. En y ajoutant les dépenses correspondant au TGV et aux aéroports, il apparaît que les dépenses d'infrastructures "à grande vitesse" sont en progression très sensible depuis le milieu des années 80, pour atteindre près de 50% du total.