

# LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1990 : MOROSITE ET ESPOIR \*

Michel BRAIBANT

Marquée par la crise du Golfe, l'année 1990 se caractérise par une décélération de l'activité chez la plupart de nos partenaires; en France, le PIB croît de 2,6% en volume contre + 3,7% en 1989. La production de l'industrie manufacturière augmente de 2% contre + 5% en 1989.

Les transports subissent le contrecoup de ce ralentissement d'autant que les industries les plus touchées sont fortement utilisatrices de transports, telle la sidérurgie. La croissance du trafic intérieur de marchandises (+0,7% contre +4,1% en 1989) se ralentit sensiblement, devenant même négative en fin d'année pour beaucoup de modes. Le trafic de voyageurs augmente, lui, de 1,8% après +3,4% en 1989.

Pourtant, les entreprises de transport, hors Grandes Entreprises Nationales, continuent de créer des emplois, freinant sensiblement les gains de productivité.

Ces évolutions entraînent une dégradation de leur situation financière. Ainsi, dans les transports routiers de marchandises, même si les prix sont orientés à la hausse pour la première fois depuis 1986, les marges continuent de baisser (-1,5% après -4% en 1989). La SNCF voit aussi ses résultats baisser mais moins que ne le laissait prévoir le fléchissement des trafics. Ce sont surtout les entreprises de transport aérien qui connaissent une passe difficile avec la crise du Golfe. Le trafic d'Air France est en baisse et les prix du carburéacteur augmentent de 21%.

Malgré cette morosité, les "acteurs" des transports pensent à l'échéance européenne. Les entreprises routières améliorent leur compétitivité dans les échanges entre la France et l'étranger, tandis que les restructurations s'accroissent. Les Pouvoirs publics poursuivent l'effort important amorcé depuis 4 ans dans la construction d'infrastructures de transport à grande vitesse (TGV, autoroutes, aéroports...).

**Les transports de marchandises sont plus touchés que les transports de voyageurs**

Pour les marchandises, seule la navigation intérieure connaît une croissance relativement forte. Le trafic routier n'augmente que de 2,1%, cette hausse provenant uniquement du trafic international (+11,5%). Le trafic ferroviaire diminue. Le trafic dans les ports maritimes se stabilise après deux ans de forte croissance: les tonnages transportés avaient augmenté de 6% en 1989. S'agissant des voyageurs, la croissance du transport par voitures particulières se ralentit aussi (+2% après +3,9% en 1989). Le trafic aérien est encore plus freiné: +1,6% pour les trois grandes compagnies aériennes dont -0,2% pour Air France. Le trafic de la SNCF baisse de 0,8% (-0,3% à champ comparable).

Evolution des trafics de marchandises en %, (milliards de tonnes-km)

	1986	1987	1988	1989	1990
Tr. ferroviaire	-7,5	-0,7	1,8	1,8	-3,6
Tr. routier	4,7	7,2	11,4	5,0	2,1
Dont (c.u.>3t.)					
compte d'autrui	5,9	10,2	15,8	7,3	2,1
compte propre	2,1	2,7	5,1	-1,0	0,0
Nav. Intérieure	-7,4	-5,1	-4,1	3,4	3,7
Ensemble	0,2	4,3	8,1	4,1	0,7

Evolution des trafics de voyageurs en %, (milliards de voyageurs-km)

	1986	1987	1988	1989	1990
Véh. partic.	4,6	3,2	4,0	3,9	2,0
Autobus, aut.	6,8	6,8	-0,7	-3,8	2,6
Tr. ferrés	-3,2	0,2	5,0	2,5	-0,7
dont SNCF	-3,6	0,2	5,5	1,9	-0,8
Tr. aériens	12,2	7,2	7,9	14,6	4,1
Ensemble	3,9	3,1	3,8	3,4	1,8

\* La Commission des Comptes des Transports s'est réunie le 24 juin 1991. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1990. Rappelons le caractère provisoire de la plupart de ces données, notamment pour les trafics routiers de marchandises. Les estimations de l'année 1990 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1990 - premiers résultats). Le Rapport est en vente à l'INSEE et à l'OEEST au prix de 80 F..

## COMPTES

### Net ralentissement des gains de productivité ...

Dans ces conditions, la production de la branche "transports" continue de progresser (+2,4%) mais nettement moins qu'en 1989 (+5,8%) et 1988 (+8,6%), du fait d'un ralentissement de la croissance du transport routier de marchandises (+3% après +7,6% en 1989), du transport aérien (+1% après +8% en 1989) et du transport maritime (+4,6% après +8,6% en 1989) et d'une stabilité de l'activité du transport ferroviaire après une hausse de 2% en 1989. Seuls, les autres transports terrestres (+2,2%) se redressent, notamment les transports routiers de voyageurs.

Pourtant, la croissance des effectifs se poursuit (+2%), entraînant un net ralentissement des gains de productivité horaire du travail (+0,2% contre +3,9% en 1989). La productivité du travail à la SNCF et en transport routier de marchandises augmente de 0,8% (les effectifs ont progressé de 3,9%).

Evolution de la production des branches de transport en volume en %, 1990 en milliards de F.

	1987	1988	1989	1990	1990 niveau
68 tr. ferroviaire	-0,2	3,8	2,0	-0,1	27,1
691 tr. rout. de m.	11,0	16,6	7,6	3,0	73,2
692 autres tr. ter.	0,6	5,0	1,4	2,2	31,9
70 navigation int.	-5,7	-2,0	3,3	1,7	0,9
71 transport mar.	-0,7	1,4	8,6	4,6	12,8
72 transport aér.	12,6	8,4	8,1	1,0	35,5
73-4 act. annexes auxiliaires	5,7	6,3	6,2	3,1	59,6
<b>Total transport</b>	<b>6,1</b>	<b>8,6</b>	<b>5,8</b>	<b>2,4</b>	<b>240,9</b>
<b>Total des branches</b>	<b>3,6</b>	<b>5,1</b>	<b>5,0</b>	<b>3,9</b>	<b>6366,4</b>

Evolution des effectifs des branches de transport niveau en milliers (évolution en %).

	1987	1988	1989	1990	1990 niveau
68 tr. ferroviaire	-4,7	-4,0	-3,7	-1,6	116,5
691 tr. rout. de m.	2,3	5,4	5,8	3,9	258,5
692 autres tr. ter.	2,5	1,5	0,9	1,5	198,9
70 navigation in.	-7,1	3,1	-1,5	0,0	6,6
71 tr. maritime	-6,5	-5,8	-5,6	0,0	15,3
72 tr. aérien	2,0	3,1	6,5	4,5	63,1
73-4 act. annexes auxiliaires	2,1	2,4	1,2	1,6	198,1
<b>Ens. transport</b>	<b>0,8</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>2,0</b>	<b>857,0</b>

### ... et baisse des résultats financiers surtout dans le transport aérien.

Ces évolutions affectent la rentabilité des entreprises :

La SNCF n'améliore plus ses performances financières en 1990. Son excédent brut d'exploitation (EBE) baisse légèrement après plusieurs années de hausse. Cette baisse tient à une forte augmentation des consommations intermédiaires (+9,5%), alors que l'évolution de la production est modérée (+3,2%). En revanche, la progression des charges de personnel, +1%, est très modeste car les effectifs ont diminué de 2,1%. En outre, les investissements augmentent de 27,7% en raison des dépenses effectuées pour le TGV-Nord, pour l'interconnexion TGV ainsi que pour le contournement Est de Lyon tandis que le programme du TGV-Atlantique se termine.

Air France traverse en 1990 une passe très difficile : avec les incertitudes liées à la crise du Golfe, le trafic connaît une évolution défavorable en fin d'année. La production recule ainsi en valeur de 0,7%. En dépit des efforts de maîtrise des coûts - les consommations intermédiaires ne progressant que de 8,4%, malgré l'envolée des prix du carburant et des primes d'assurance au deuxième semestre - la valeur ajoutée chute de 13,7%. En revanche, les dépenses salariales progressent à un rythme encore soutenu de 6,4%. Ainsi, l'EBE diminue de moitié. Les charges d'intérêt progressant de 60%, l'épargne brute s'effondre et devient négative à - 0,5 milliards de francs.

A la RATP, l'ensemble des produits du trafic, production et subvention (indemnité compensatrice), progresse d'environ 6%. Les consommations intermédiaires se ressentent des efforts de modernisation entrepris. Compte tenu d'une évolution modérée des rémunérations, l'EBE augmente de l'ordre de 7%. En revanche, les investissements augmentent notablement : +44%.

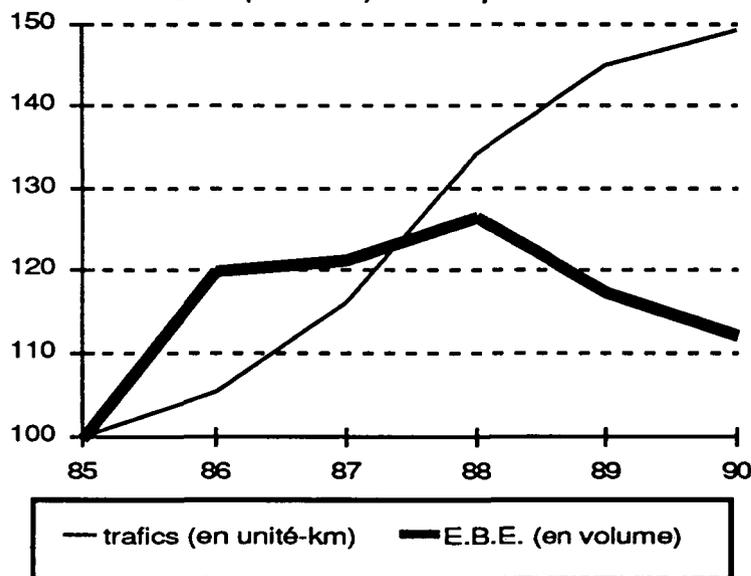
**Les résultats des entreprises routières de marchandises restent orientés à la baisse.**

De leur côté, en dépit d'une évolution plus proche des prix et des coûts, les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) auraient des résultats financiers en légère baisse. Avec une hausse des volumes de 2,2% et des prix de 3,6% (y compris la zone courte)(1) - seuls les prix soumis à forte concurrence (international, gros véhicules en zone longue) restent stables -, le chiffre d'affaires (hors sous-traitance) augmenterait de 5,9%. L'écart "coûts-prix" se réduisant, la valeur ajoutée progresse de 4,6% (2). Les rémunérations augmentant de 6,6%, l'E.B.E. baisserait de -1,5% après -3,9% en 1989. Le taux de marge continue à baisser de l'ordre de 1,5 points; mais la baisse du taux d'investissement (les investissements baisseraient de près de 10% dans TRM en 1990) depuis 1988 maintiendrait le taux d'autofinancement (3).

Les petites entreprises verraient leurs résultats se dégrader plus nettement que les grandes (pour les plus de 200 salariés, l'EBE augmenterait même). Les défaillances d'entreprises augmentent de près de 30%.

Au delà d'une situation financière qui est somme toute moins grave que ne le laissait prévoir la crise du Golfe, il faut noter quelques lueurs d'espoir : le pavillon français améliore ses positions aussi bien à l'importation (+1%), qu'à l'exportation (+1,5%) contrairement à l'année 1989 où les gains n'avaient porté que sur les exportations. Pour l'ensemble, après une progression de 0,6% en 1989, le pavillon français gagne 1,3 points en 1990, sa part atteignant 47,4% (4).

*Evolution des trafics et de l'E.B.E. (en volume) des entreprises T.R.M. entre 85 et 90 en % (\*) .*



\*base 100 en 85 (l'E.B.E. en volume est calculé en déflatant l'E.B.E. en valeur par l'indice du prix du PIB)

(1) Il s'agit des prix à la tonne-kilomètre. Les prix des transports routiers de marchandises augmentent de l'ordre de + 3,6% après trois années de baisse (-7% entre 1987 et 1989 dont -11% pour la zone longue). Ce serait surtout la zone courte qui expliquerait cette progression. Mais même en zone longue, les prix augmenteraient de 2%. Toutefois, les prix baisseraient légèrement au 4<sup>e</sup> trimestre de 1990.

(2) Si la hausse en 1990 des prix du pétrole est de l'ordre de 27% en dollars, elle n'est plus que de 8,5% en francs du fait de la dépréciation de la monnaie américaine. Le prix du gazole augmente de 5%. En outre, le taux de déductibilité de la TVA sur le gazole utilisé en trafic intérieur est passé de 80% en 1990 à 95% au 1<sup>er</sup> janvier 1991. En 1990, l'évolution des prix serait ainsi inférieure à + 4% après déductibilité.

(3) Deux activités s'en tirent en revanche plutôt bien : la location de véhicules industriels et le déménagement. Dans la location, le chiffre d'affaires augmenterait de 6% en 1990 et la valeur ajoutée de 7%. Avec des effectifs stables, les rémunérations augmentent de 4%, l'E.B.E. augmente de 7%; Dans le déménagement, les recettes augmenteraient de 9%, la valeur ajoutée de 6% et l'E.B.E. de 10%..

(4) Par pays, la compétitivité se dégrade en 1990, notamment à l'exportation, avec la Belgique avec qui les échanges sont relativement importants après une amélioration entre 1986 et 1988, et aussi avec les Pays Bas (surtout à l'importation). En revanche, sur les trafics franco-allemands, le pavillon français gagnerait près de 3 points en 1990, et nos positions sur les échanges franco-italiens continuent de s'améliorer.

Dans une conjoncture mondiale incertaine, soutenue par le Plan Marchande du Gouvernement décidé en août 1989 (allègement des charges sociales et fiscales), les entreprises maritimes ont à peu près maintenu leurs principaux équilibres en 1990. Le chiffre d'affaires stagnerait (les prix étant orientés à la baisse). S'agissant des achats, la hausse du prix des soutes (autour de +18% en 1990 en dollars) est compensée par la baisse du dollar par rapport au franc : le coût des soutes exprimé en francs n'augmenterait que de 0,6% contre +28% en 1989. En admettant une baisse des rémunérations (-5%), l'E.B.E. baisserait de - 4,5% après une progression en 1988 et en 1989.

*L'effort d'investissement des pouvoirs publics, notamment des collectivités locales, en transport reste soutenu.*

Dans l'ensemble, l'effort des pouvoirs publics en dépenses de transport, tout en restant important en matière d'investissement, tend à se ralentir en 1989 et 1990 après les années 1987 et 1988 de forte hausse : les dépenses des administrations publiques (APU) augmentent de l'ordre de 5% par an en 1989 et 1990 contre +7,9% en 1988 (1). Globalement, la part des transports (177 milliards de francs) dans les dépenses totales des APU stagne autour de 8,8% (8,3% en 1983 mais 10% en 1970). En revanche, la part des dépenses d'investissement, déjà très élevée (plus de 20% des dépenses des APU) augmente ces dernières années, marquant l'effort des Pouvoirs publics dans le domaine des infrastructures de transport (autoroutes, transports collectifs urbains,...). Ces dépenses continuent donc d'augmenter fortement (+9,8% en valeur en 1990). En outre, la part des Administrations publiques locales continue d'augmenter: de 52% en 1985, elle passe à 62% en 1990.

*Dépenses globales des Administrations publiques en transport en milliards de F. (\* estimation 90)*

	1970	1987	1988	1989	1990*		1970	1987	1988	1989	1990*
<b>transport</b>											
fonctionnement	14,4	109,3	113,4	118,1	121,6	APUC (*)	11,8	66,8	67,6	69,0	70,1
investissement	7,1	39,3	47,0	50,3	55,2	% transport	7,0	5,3	5,1	5,1	4,8
<b>Ensemble</b>						APUL (*)	10,5	83,6	94,0	100,7	108,3
fonctionnement	178	1517	1582	1644	1742	% transport	20,9	17,8	18,3	18,4	18,5
investissement	39	200	227	250	269	Ensemble	21,5	148,6	160,4	168,4	176,8
% transport						% transport	9,9	8,7	8,9	8,9	8,8
fonctionnement	8,1	7,2	7,2	7,2	7,0						
investissement	18,3	19,6	20,7	20,1	20,5						

\* APUC: Administrations Publiques Centrales; APUL: Administrations Publiques Locales.

Concernant l'évaluation du coût du transport routier pour la collectivité, celui-ci prend en compte l'ensemble des coûts engendrés par la construction et l'usage de la route, c'est à dire ceux à la charge des gestionnaires de l'infrastructure d'une part, ceux à la charge des utilisateurs d'autre part.

Quelques grandeurs synthétiques se dégagent: en 1990, la dépense nationale de transport routier s'élève à 976 milliards de francs (dont 931 milliards pour les dépenses de motorisation), soit 8,5% des emplois intermédiaires et finals hors exportations et 15% du PIB; la dépense moyenne pour l'automobile par ménage équipé est légèrement inférieure à 31 000 F en 1990.

S'agissant des transferts entre les différents agents économiques, et notamment entre les utilisateurs de véhicules et les Pouvoirs publics, l'importance de l'excédent des recettes sur les dépenses des Pouvoirs publics est liée aux hypothèses retenues: TVA incluse, les Pouvoirs publics bénéficieraient d'un excédent de couverture de 140 Mds de F; si on exclut la TVA (y compris celle sur les carburants), ce chiffre serait ramené à 40 milliards de F. □

(1) Pour 1991, le budget transport augmenterait de 6,6% après +2,8% en 1990 selon le projet de loi de finances, avec un net ralentissement de la croissance des dépenses routières