



LES TRANSPORTS EN 1991 : UNE DEGRADATION DES RESULTATS LIMITEE MALGRE LA CRISE (*).

Florent FAVRE, Karim MOUSSALAM, Brigitte PUTZ

1991 : une année où la reprise s'est fait attendre

Après un premier trimestre morose, suite au conflit du Golfe, la reprise tant attendue s'est limitée à un rattrapage. La consommation des ménages a augmenté de +1,6% en 1991 (contre +3,2% en 1990) alors que l'investissement reculait.

Le ralentissement de la croissance des trafics, amorcé en 1988, s'est poursuivi en transport de voyageurs mais pas en transport de marchandises. La détérioration est très nette pour le trafic aérien qui s'est contracté pour la première fois depuis la crise de 1973. Le rythme de croissance du transport routier de marchandises a cru de deux points malgré un ralentissement du compte d'autrui.

De ce fait, la croissance de la production en volume des transports est passé de +2,4% à +0,4% en 1991. Comme la croissance de l'emploi est passée de +2% en 1990 à +1% en 1991, la productivité du travail aurait reculé.

Malgré cette conjoncture difficile, la dégradation des comptes des entreprises de transport a été limitée par une augmentation des prix de vente et par une baisse des prix des carburants. Les résultats de la RATP s'améliorent nettement alors que ceux de la SNCF stagnent. Les comptes des entreprises de transport routier de marchandises se stabilisent à des niveaux assez médiocres tandis que ceux du transporteurs aérien continuent de se dégrader.

Trafics : légère reprise après la crise du Golfe puis stagnation en fin d'année

Les trafics de voyageurs progressent de 1,2% en 1991 (+1,8% en 1990). Le transport automobile augmente de 1,7% (+2% en 1990); le trafic de la SNCF baisse de 2,8%, (-0,7% en 1990) malgré le succès du TGV-Atlantique. Les trafics par autobus et autocars progressent de 2,6% après un creux en début d'année. L'évolution du trafic passagers des trois compagnies nationales passe de 1,6% en 1989 à -6,6% en 1991, première baisse d'une telle ampleur depuis 20 ans. Le recul est net pour Air France -8,1% (-0,2% en 1990) et pour UTA (-5,2%). Les trafics d'Air Inter ne baissent que de 0,3%, en partie du fait de la reprise à Air France de la desserte Paris-Nice.

Le trafic de marchandises, exprimé en tonnes-kilomètres, croît de 2,6%. La route voit son taux de croissance passer de 2,1% en 1990 à 4% en 1991. La croissance du compte d'autrui se ralentit de 1,1 points alors que celle du compte propre s'accélère (+7,5 points). Le trafic ferroviaire recule de -0,6%.

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) (1) en %, base 100 l'année précédente

	1988	1989	1990	1991	1991		1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	Md t-km		%	%	%	%	Md v-km
Tr.ferroviaire	1,8	1,7	-3,6	-0,6	49,4	Véh.partic.	4,0	3,9	2,0	1,7	597,5
Tr.routier	11,4	5,0	2,1	4,0	147,9	Autobus,cars	-0,7	-3,8	2,7	2,6	42,4
dont (CU>3t):						Tr.ferrov.	5,0	2,5	-0,7	-2,7	71,8
compte d'autrui	16,0	7,5	3,1	2,0	87,9	dont SNCF	5,5	1,9	-0,8	-2,8	62,2
compte propre	5,0	-1,4	-1,4	6,1	30,5	Tr.aériens	7,9	14,6	3,6	-0,3	11,4
Nav.intérieure	-4,1	3,4	3,7	-3,8	7,3	Total	3,8	3,4	1,8	1,2	723,1
Total	8,1	4,0	0,7	2,6	204,5						

(*) Pour 1991, il s'agit d'estimations compte tenu des informations disponibles, voire d'hypothèses. La précision des trafics et des prix est de l'ordre de 0,5 %. Il en résulte, pour l'Excédent Brut d'Exploitation une imprécision supérieure.

(1) Les trafics du transport routier sont estimés à partir de l'enquête TRM "nouvelle méthode".

Amélioration de la compétitivité des transporteurs français... sauf pour le transport aérien .

Le tonnage transporté en commerce international a progressé de 2% contre 2,8% en 1990, la croissance étant plus vive à l'importation qu'à l'exportation. Aussi bien en valeur qu'en tonnes, le pavillon français a globalement progressé en 1991. Seule exception, le transport aérien dont la compétitivité s'est dégradée. Le transport maritime français a vu sa part de pavillon diminuer, ses gains à l'exportation ne compensant pas les pertes à l'importation.

Les tonnes transportées par la route à l'international augmentent de 3%. Pour la troisième année consécutive, le pavillon français a gagné des parts de marché, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Sa part de tonnage transporté s'est accrue entre 1990 et 1991 de 0,6 point à l'importation (44% contre 44,6%) et de 1,3 points à l'exportation (51,3% contre 52,6%). Alors que depuis 1987 la structure des échanges par pays évoluait défavorablement au pavillon français, la situation s'est redressée en 1991. Les gains de part de marché sont importants vis-à-vis de la RFA alors qu'ils se stabilisent avec l'Italie. Par contre, la part de pavillon a encore reculé dans les relations avec la Belgique et le Luxembourg, malgré une hausse importante des trafics. Ce recul est net à l'importation, la part de pavillon français à l'exportation se stabilisant.

La production en volume est très affectée par le ralentissement des trafics...

L'évolution des trafics se répercute sur la production de la branche "transport" qui n'augmenterait que de 0,4% en volume contre 2,4% en 1990. La production en volume baisserait pour le transport aérien (-4,7% contre 1% en 1990), le transport maritime et le transport ferroviaire (-1,8% contre -0,1% en 1990). La croissance en volume de la production du transport routier de marchandises (TRM) ralentit mais reste nettement positive (+2,5% contre +3% en 1990). Les activités annexes et les auxiliaires de transport ont vu leur croissance passer de +3,1% en 1990 à +1,4% l'an dernier.

La production courante de la branche s'établit à 427,6 milliards de francs, en hausse de 3,7% sur 1990. La hausse globale des prix du transport est donc quasiment identique au taux d'inflation.

... mais l'emploi continue de croître

S'agissant des effectifs salariés, leur croissance reste assez forte (+1% contre +2% en 1990), entraînant, un sensible recul des gains de productivité du travail (-1% contre 0,2% en 1990), qui affecte surtout les transports aériens et les transports routiers de marchandises. L'accélération du mouvement de repli des effectifs des Grandes Entreprises Nationales (GEN) résulte de la stagnation de l'emploi dans les GEN de l'aérien, qui, en 1990, avaient créé 1500 emplois. Face à la crise du transport aérien, les effectifs d'Air France reculent de 1% et ceux d'Air Inter voient leur progression se ralentir (+1,8% en 1991). Les effectifs de la SNCF baissent de 1,8% (-2% en 1990). Parallèlement, la croissance des effectifs hors GEN est en retrait (+1,7% contre 2,7% en 1990).

Evolution de la production en volume et production en 1991 (tableau de gauche) et des salaires des branches des transport (tableau de droite) (en %, base 100 l'année précédente)

1988	1989	1990	1991	1991		1988	1989	1990	1991	1991
%	%	%	%	milliers		%	%	%	%	valeur
-4,0	-3,7	-1,6	-1,7	114	68 tr. ferroviaires	3,8	2,0	-0,1	-1,8	45,7
5,7	6,2	4,2	3,0	238	691 tr.rout.marc.	16,6	7,6	3,0	2,5	127,2
1,1	0,7	1,6	1,5	166	692 autres tr.ter.	5,0	1,4	2,2	1,9	66,3
0,0	-4,5	-4,8	-1,9	2	70 navig.inter.	-2,0	3,3	1,7	-3,8	1,5
-5,9	-5,7	0,0	-2,0	15	71 tr. maritime	1,4	8,6	4,6	-0,5	19,6
3,1	6,5	4,5	1,4	64	72 tr. aérien	8,4	8,1	1,0	-4,7	53,4
1,6	2,2	2,2	1,3	599	Total modes	9,4	5,7	2,1	0,1	313,7
2,4	1,2	1,6	0,1	195	73-4 act. annexes	6,3	6,2	3,1	1,4	113,8
1,8	1,9	2,0	1,0	724	Total transport	8,6	5,8	2,4	0,4	427,6

(*) Valeur ajoutée au prix 1980 / durée du travail des effectifs .

COMPTES

La SNCF n'améliore plus ses résultats

L'évolution de la production de la **SNCF** est modeste à +2,7%, ce qui correspond à une stagnation des produits du trafic en hausse de 1% seulement, et à une augmentation sensible de la production immobilisée (+19%). Les charges augmentant d'environ +6,4%, la valeur ajoutée est quasiment stable à +1%.

La masse salariale progresse de 3% alors que les effectifs ont été réduits d'environ 1,8%, l'évolution à effectifs constants est donc comparable à celle des autres entreprises. Les subventions, hors concours exceptionnel, augmentent de +4,6% tandis que les impôts diminuent de 5,8%, ce qui permet à l'excédent brut d'exploitation (EBE) de ne pas se dégrader (+0,1%).

Les investissements croissent de +21,9%, à un rythme certes un peu ralenti par rapport à l'évolution très vive enregistrée l'année précédente. La formation de capital de la SNCF est à présent d'un ordre de grandeur voisin de celle de l'EDF. Elle représente les deux tiers de la valeur ajoutée, ce qui est considérable.

Redressement des comptes de la RATP

L'année 1991 marque une évolution favorable pour les comptes de la **RATP**. En effet, en dépit d'une stagnation des trafics, l'ensemble des produits, production et indemnité compensatrice augmente de 5,2%, ce qui est entièrement imputable aux revalorisations tarifaires. L'évolution de la production, qui comprend les éléments tarifaires au sens strict, est de 4,5%, tandis que les subventions progressent de 6,7%. Les charges ayant été contenues, la valeur ajoutée gagne 4,8%.

En masse, les charges de personnel progressent de 4,3%, ce qui compte tenu d'une augmentation des effectifs de 0,5%, correspond à une évolution modérée des salaires moyens par tête (3,9%). Il en résulte une progression de l'EBE de +9,8%. Par ailleurs, les investissements, qui avaient notablement augmenté l'année précédente, progressent encore de +13% (contre près de 45% en 1990).

le transport aérien : les difficultés persistent

Le chiffre d'affaires **du transport aérien**, augmenterait de 2,3% contre +5,1% en 1990. Cette dégradation résulte surtout d'une chute de la production en volume de 4,7%. Les prix auraient fortement augmenté (+7,3%), ce qui a dû contribuer pour partie au recul des trafics. L'évolution des prix des consommations intermédiaires serait modérée du fait en particulier de la baisse des prix du carburéacteur (-5%). Dans cette situation, si l'EBE ne recule pas de 75% comme en 1990, son évolution reste nettement orientée à la baisse. De tous les secteurs, c'est celui qui a le plus souffert de la crise économique et plus spécifiquement du conflit du Golfe. ■

Cet article a été réalisé à partir des données du Rapport sur les premiers résultats de 1991 présentées à la commission des comptes des transports de la nation le 25 février 1991. Les estimations de chiffre d'affaires et d'EBE sont calées sur les comptes de la Comptabilité Nationale, qui sont ceux de la campagne de comptes précédentes (Rapport de juin 91); l'INSEE diffusera en avril la série révisée des comptes qui sera intégrée par l'OEEST dans le Rapport des Comptes des Transports de juin 92. Les trafics 1991 sont estimés à partir des données disponibles au début du mois de février 1992. Dans cet article, seules les données de commerce extérieur sont définitives.