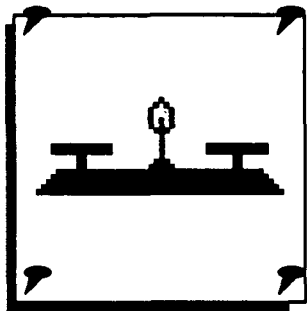


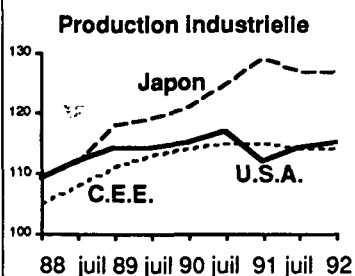
COMPTES DES TRANSPORTS 1991: APRES LA CRISE, UN CERTAIN ASSAINISSEMENT

Georges HONORE



La Commission des Comptes des Transports de la Nation s'est réunie le 23 juin 1992, sous la présidence de M. Paul JOSSE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Le lecteur trouvera ci-après quelques extraits du rapport, dont le texte intégral est publié par l'Insee (Insee-Résultats N° 205 en vente à l'Insee ou à l'Oest; prix: 84F).

Economie mondiale: une reprise qui se fait attendre

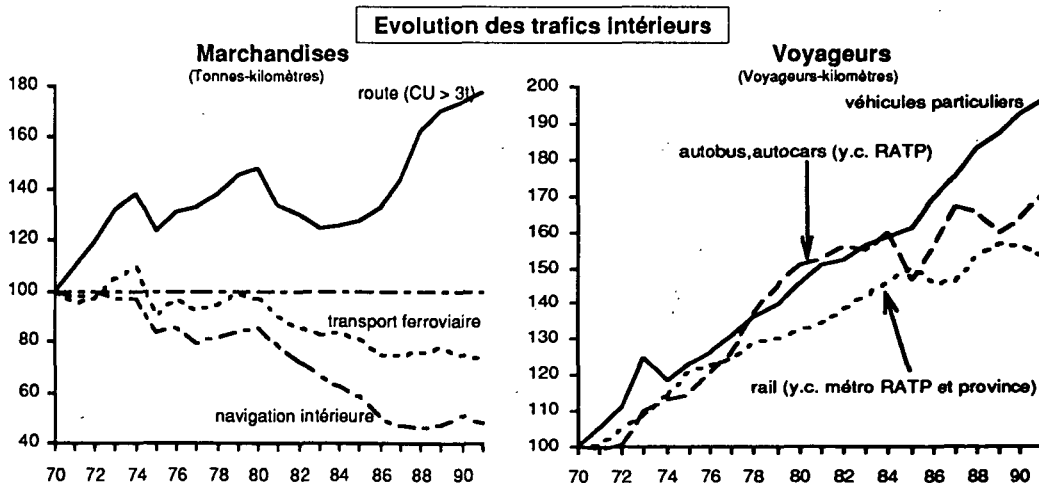


La guerre du Golfe a accentué le ralentissement économique mondial amorcé en Europe fin 1989. La faiblesse de la croissance aux Etats-Unis a été partiellement compensée par la très forte demande de l'Allemagne réunifiée. En 1991, le PIB de l'économie française croît de 1,2% en volume, contre 2,2% en 1990. La production de l'industrie diminue de 1,7%, en recul de 3 points. Malgré la faiblesse du dollar, nos exportations ont bien résisté, témoignant d'une compétitivité accrue et d'une forte demande de l'Allemagne. Le volume de l'investissement est en net repli (-1,2%), malgré la hausse des investissements publics (+4,5%).

Le rythme de croissance des trafics intérieurs est resté faible en 1991. Le trafic intérieur de marchandises bénéficie d'une reprise (+1,9%), après avoir fléchi en 1990. Contrairement aux années précédentes, le trafic international décroît (-0,4%). Le trafic ferroviaire s'est presque stabilisé (-0,6%), après avoir fortement décliné en 1990. Le transport routier a accru sa part de marché (72%). Après avoir stagné en 1990, le trafic des ports métropolitains a augmenté de 2,2% en 1991 grâce aux produits pétroliers; mais le trafic de conteneurs a stagné (+0,4%, après une baisse de 4% en 1990).

Reprise des trafics de marchandises et ralentissement du trafic de voyageurs

Le trafic intérieur de voyageurs a connu une croissance ralentie (+1,9%), mais un recul accentué sur les transports ferroviaires (-2,3%) et aériens (-0,3% pour Air-Inter et -7,7% pour Air-France) du fait de la guerre du Golfe.



L'emploi ne s'est pas adapté à l'évolution de la production

Le ralentissement de la croissance de la production de la branche "transport" est très net depuis 1989 (+0,8% en volume en 1991, contre +8% en 1988). Le transport aérien a même vu, dans un contexte très particulier, sa production reculer pour la première fois depuis 1968.

Cependant, la croissance des effectifs reste positive (0,9%, contre 2,1% en 1990). Ces deux éléments, conjugués à une hausse de la durée annuelle du travail, ont entraîné un recul de la productivité horaire du travail, qui traduit une rigidité de l'emploi à l'évolution de la production.

COMPTES

La formation brute de capital fixe reste très contrastée, diminuant dans le secteur privé (-6%), mais poursuivant une très forte croissance dans le secteur public (+15%), particulièrement pour le TGV et dans l'aérien.

Pour les entreprises du secteur des transports, la modération des trafics a été accompagnée d'une augmentation des défaillances (+14%) et des disparitions d'entreprises, à peine compensées par les créations, inférieures à 10 000.

TRM: baisse des investissements

Transport routier de marchandises	1989 %	1990 %	1991 %	1991 MdF
Production	7,6	9,3	6,1	134,6
Sous-traitance	3,3	12,0	10,1	20,1
CI hors sous-traitance	10,0	10,8	6,0	62,0
Valeur ajoutée	6,8	6,7	4,7	52,5
Rémunérations	9,7	8,4	5,7	37,1
EBE	-0,4	1,6	1,7	12,3
Charges financières	13,0	12,7	7,8	2,7
Epargne brute	-1,0	-0,2	0,5	8,7
FBCF	14,2	-10,8	3,1	10,0

Dans le transport routier de marchandises, l'évolution en valeur de la production a fortement ralenti, mais reste vive (+6,1%). L'excédent brut d'exploitation (EBE) serait en légère croissance (+1,7%), grâce à la modération des coûts salariaux (5,7% contre 8,4% en 1990). Notons

aussi un ralentissement de la progression des charges financières lié à la baisse importante des investissements depuis deux ans. Ainsi, les transporteurs ont répercuté la crise sur le secteur de la construction de véhicules.

Les autoroutes remboursent des avances à l'Etat.

Les sociétés d'autoroute ont bénéficié d'un rattrapage des tarifs de péage et

Sociétés d'autoroutes	89/88 %	90/89 %	91/90 %	91 MdF
Production	15	9	9	17,7
Conso. inter.	3	9	11	2,6
Rémunérations	8	10	8	2,1
Intérêts	16	12	5	7,2
Profit brut	30	4	10	5,2
Emprunts	2	7	7	83,0
Investissements	13	11	11	11,1

d'une résistance des trafics. Les recettes ont augmenté de 8,5%, comme en 1990, permettant une hausse du profit brut (10%) et des capacités de financement (1 milliard de francs d'avances de l'Etat ont été remboursées).

Mais l'insuffisance de l'autofinancement conduit les sociétés à s'endetter (+6 milliards de francs) pour financer 11 milliards de francs d'investissements justifiés par la saturation croissante du réseau.

La SNCF cherche à retrouver son équilibre

Lancée dans une politique d'investissement très ambitieuse (27 milliards de francs de FBCF), la SNCF se heurte à une certaine stagnation de la demande et à un recul de ses résultats (EBE). Au-delà des hausses de recettes sur le réseau TGV, elle cherche donc à réduire ses coûts (+3% pour les rémunérations), et à associer aux contraintes du service public les collectivités locales bénéficiaires.

SNCF	1989 %	1990 %	1991 %	1991 MdF
Production	4,0	2,9	2,4	62,2
Conso. inter.	6,2	8,5	7,2	20,0
Valeur ajoutée	3,1	0,6	0,3	42,2
Subv. - impôts	6,3	-13,4	-13,5	14,0
Rémunérations	3,4	0,4	3,0	42,2
EBE	5,4	-12,3	-19,1	14,1
Intérêts versés	6,4	6,9	14,5	12,6
Epargne brute	9,6	-33,2	-73,4	1,7
FBCF	-0,5	27,7	18,9	27,5

RATP	1989 %	1990 %	1991 %	1991 MdF
Production	4,9	10,5	4,5	10,6
EBE	-33,2	28,7	11,8	2,9
FBCF	-4,8	46,7	13,0	3,7

La RATP recommence à investir

Les comptes de la RATP ont poursuivi l'amélioration entamée en 1990, grâce à la revalorisation des tarifs. Notons une reprise des investissements, dont le niveau était particulièrement bas.

COMPTES

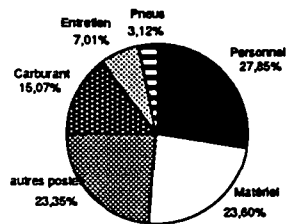
Passage difficile pour le groupe Air France

Après la dégradation brutale de 1990, Air-Inter et Air-France sont parvenus à redresser partiellement leurs résultats en 1991. Mais les difficultés structurelles persistent, obligeant le groupe à pratiquer une politique de restructuration, de maîtrise des coûts et de hausses tarifaires.

Air-France	1989	1990	1991	1991	Air-Inter	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	MdF		%	%	%	MdF
Production	11,8	-0,9	1,2	35,6	Production	19,3	11,6	6,8	10,5
Conso. inter.	25,9	7,7	-3,5	21,8	Conso. inter.	18,5	20,5	5,1	5,8
Valeur ajoutée	-3,8	-13,4	9,6	13,8	Valeur ajoutée	20,2	2,1	9,1	4,7
Subven. - impôts	6,4	16,5	-6,4	-0,5	Subven. - impôts	15,3	44,0	15,9	-0,3
Rémunérations	8,0	5,7	0,0	10,0	Rémunérations	9,6	12,6	4,3	3,4
EBE	-21,7	-54,7	58,4	3,3	EBE	57,8	-29,1	25,5	1,1
Intérêts versés	19,5	63,5	19,9	1,5	Intérêts versés	144,0	9,0	2,3	0,1
Epargne brute	-39,3	ns	ns	0,5	Epargne brute	120,3	-33,6	22,9	1,0
FBCF	-14,6	-12,0	34,9	4,5	FBCF	0,7	-8,3	12,5	1,5

Hausse des prix, dans les transports de voyageurs

Coût du transport routier



Les ménages dépensent moins

Ainsi, surpris par la crise en 1990, le secteur des transports a réussi à rétablir ses résultats en 1991 par une double politique de baisse des investissements dans le secteur très concurrentiel de la route, et surtout de hausse des prix. Cette augmentation concerne surtout l'aérien (+9%) et dans une moindre mesure les transports urbains et le ferroviaire. Pour l'ensemble des transports la hausse des prix est de 3,4%, supérieure au reste de l'économie. Seuls les prix du transport maritime diminuent pour la deuxième année consécutive.

Les prix du transport routier de marchandises n'augmentent plus que de 0,6% en 1991 (contre 3,9% en 1990); cette modération concerne surtout la courte distance. La hausse des coûts reste assez faible sur longue distance (+1,2%).

Le volume des dépenses des ménages en transport a baissé (-4,3% contre +1,7% en 1990). Contraints de freiner leur consommation globale (+1,3%, contre 2,6% en 1990), les ménages ont surtout ajourné leurs achats de véhicules (-10,8%). Mais les dépenses d'utilisation et de transports collectifs ont également diminué pour la première fois depuis dix ans. Le tourisme, secteur dynamique et gros utilisateur de transports, connaît aussi un léger ralentissement. La circulation automobile est cependant restée dynamique,

Consommation des ménages	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	MdF
Achats de véhicules	7,0	1,2	-10,8	155
Dép. d'utilisation	2,2	2,1	-1,7	345
Tr. collectifs	3,2	1,3	-1,5	88
Ensemble transports	3,7	1,7	-4,3	588
Consommation finale	3,1	2,6	1,3	4 067

sauf pendant la guerre du Golfe (voir à ce propos le bilan "Parc-Circulation-Energie" du rapport).

La croissance des échanges avec l'extérieur se ralentit

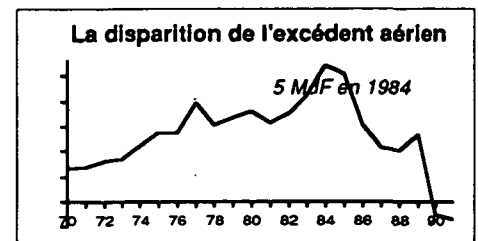
(+2,2%). Le déficit des échanges de transport a été contenu à 2 milliards de francs, comme en 1990.

La croissance du transport routier reste supérieure à celles des autres modes, mais concerne essentiellement les relations avec l'Allemagne.

Pour le transport aérien, le ralentissement amorcé en 1988 s'est transformé en un recul net. Les compagnies françaises perdent des parts de ce marché.

Le déficit aérien s'installe

Mode	1989	1990	1991
Ferroviaire	1,5	1,4	1,6
Routier	-1,3	-1,0	-0,7
Fluvial	-0,3	-0,3	-0,3
Maritime	-1,7	-1,6	-1,8
Aérien	2,7	-0,5	-0,7
Tous modes	0,9	-2,0	-1,9



COMPTES

Infrastructures: 90 milliards de F

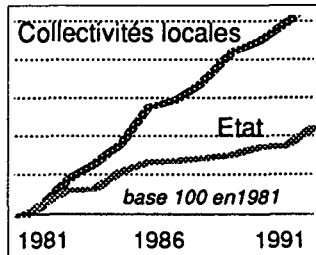
Pour la première fois depuis dix ans, les dépenses de l'Etat augmentent plus vite que celles des collectivités locales (+9,7% contre 8,1%).

La part des investissements en transports dans les dépenses publiques d'investissement se redresse. Les recettes que les Pouvoirs publics tirent des transports progressent modérément (+ 2,2%).

Les dépenses d'infrastructures sont d'environ 90 milliards de francs en 1991. Les collectivités locales sont le principal financeur des infrastructures. En 1991, les dépenses de transport et de voirie des administrations publiques s'accroissent (+8,6% contre 3,8% en 1990).

Dépenses en Infrastructures en MdF	APUC	APUL	Autofin. des ent.	Emprunt net	Total
Réseau routier	5,1	43,8	6,4	6,4	61,7
dont:					
* routes	5,2	43,8			49,0
* autoroutes concédées	-0,1		6,4	6,4	12,7
Grandes lignes SNCF	0,5		4,0	12,5	17,0
Transports urbains	1,1	1,3	2,4	2,7	7,5
dont:					
* RATP	0,5	0,6	1,0	0,6	2,7
* SNCF-banlieue	0,3	0,4	0,4	0,6	1,7
* province	0,3	0,3	1,0	1,5	3,1
Voies navigables	0,3		0,3	1,0	1,6
Aéroports	0,1	0,3	1,6		2,0
Ports maritimes		0,6	0,8		1,4
Total	7,1	46,0	15,5	22,6	91,2

Dépenses en transport des Administrations publiques



Administrations publiques	1991 en MdF
APUC (Adm. cent.)	77,9
APUL (Coll. locales)	108,6

Coût de la route: 1000 milliards de francs...

...hors nuisances

Le chapitre "Coût du transport routier pour la collectivité" retrace l'ensemble des dépenses à la charge des gestionnaires d'infrastructures, des utilisateurs, etc., soit 1 008 milliards de francs (15% du PIB). La route dégage un excédent de 133 milliards de francs pour les Pouvoirs publics.

La dépense moyenne pour l'automobile est d'environ 29 500 F par ménage équipé. Mais ce compte reste partiel, car il n'estime pas les nuisances. Aussi, un dossier méthodologique sur l'évaluation des gains et des coûts externes de la route vient compléter les données comptables.

Si l'évaluation des nuisances semble possible pour le bruit, elle devient plus incertaine pour la pollution.

Le coût de l'insécurité routière reste arbitraire et les externalités de la

voiture en zone urbaine particulièrement délicates à évaluer. La **situation sociale** est très différente d'un secteur à l'autre. Notons cependant que la durée hebdomadaire moyenne du travail augmente de 0,8%. Depuis 3 ans, le taux de salaire horaire augmente moins que dans les autres secteurs.

La route reste soumise à des durées de travail particulièrement longues. Le taux d'incapacité temporaire augmente nettement. Les demandes d'emploi sont en croissance. ■

Coût du transport routier Compte des Pouvoirs publics	1991 en MdF
Voirie HT	100
TVA sur voirie	15
Sécurité sociale	6
Dépenses des P. publics	121
Transferts perçus:	56
* taxes sur assurances	10
taxe à l'essieu	5
* péages HT	18
* autres impôts	22
Total TVA:	98
* TVA carburants	21
* autres TVA sur usagers	61
* TVA sur voirie	15
Taxes sur carburants (hors TVA)	100
Recettes des P. publics	254
Recettes - dépenses	-133

Un bilan social dégradé