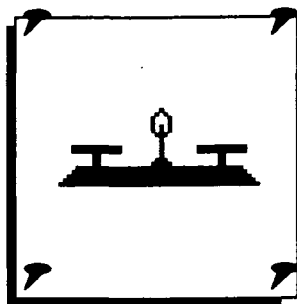


# 1992, REPRISE TECHNIQUE PUIS CRISE POUR LES TRANSPORTS

MICHEL AMAR  
Secrétaire de la CCTN (1)



1992, année qui s'annonçait sous le signe d'une certaine reprise, s'achève dans la récession, à l'étranger comme en France. Le PIB de la France s'accroît de 1,2% contre 0,6% en 1991 avec un profil très contrasté, croissance en début d'année et repli au dernier trimestre. Si les exportations restent relativement bien orientées, l'investissement productif poursuit sa chute. L'emploi s'est dégradé.

Les transports n'ont pas échappé à ce climat. Sur l'ensemble de l'année, la croissance des trafics de marchandises a été de +1%. Seul le transport routier pour compte d'autrui s'est maintenu sur une tendance favorable (+3,4%). Le trafic de voyageurs a plus fortement crû, après une année 1991 marquée par la guerre du Golfe.

De ce fait, la production en volume de la branche transport, en moyenne annuelle, augmente de 3,1%. Mais cette reprise masque une dégradation de l'activité de transporteurs, particulièrement sensible en fin d'année et des résultats des entreprises dus à une modération de la hausse des prix des transports de presque tous les modes de transport

Dans le transport routier de marchandises, cela se traduit par une recrudescence des faillites, alors que la SNCF et Air France connaissent une dégradation de leurs comptes.

Cette situation conduit à un ralentissement des recettes fiscales générées par les transports (principalement la TIPP). A l'inverse, les dépenses que les administrations consacrent aux transports sont restées bien orientées, ce déséquilibre contribuant à l'augmentation des besoins de financement de l'État.

**Trafics :**  
**reprise**  
**pour les voyageurs,**  
**ralentissement**  
**pour les**  
**marchandises**

Le trafic de marchandises a subi le contrecoup de la stagnation de la production industrielle (seulement +1,1% pour le trafic national de marchandises), mais, a contrario, il a profité de la poursuite de la croissance des exportations (+3,8% pour les trafics internationaux dont +7,4% pour ceux assurés par la route). Selon les modes, les évolutions sont très contrastées : poursuite du recul du fer (-2,4%), stagnation du transport pour compte propre (-0,7%) et poursuite de la croissance dans le transport routier pour compte d'autrui (+3,4%).

Le transport ferroviaire a d'abord souffert de la dégradation de l'activité de certains secteurs des biens intermédiaires (sidérurgie et matériaux de construction). Mais les trafics correspondants ont baissé au delà de ces évolutions. Le fer a perdu des parts sur ses marchés traditionnels. C'est sur le trafic de wagons isolés que porte l'essentiel de la baisse (-7%), malgré la réorganisation de l'offre de la SNCF (limitation des points de desserte, augmentation de l'offre "jour A-jour B"). Par contre le trafic combiné continue de croître (+8,3%).

Le blocage des routes de juillet n'a apparemment pas eu d'effet sur l'évolution annuelle des trafics routiers. Grâce au dynamisme des exportations, les trafics des produits manufacturés et agro-alimentaires se développent.

Évolution des trafics intérieurs de marchandises (en %)

	1988	1989	1990	1991	1992
Tr. ferroviaire	2,0	1,5	-3,5	-0,6	-2,4
Tr. routier	11,6	4,8	2,1	2,0	1,9
dont (CU>3t) :					
compte d'autrui	15,9	7,2	3,3	1,5	3,4
compte propre	5,0	-1,1	-1,3	4,0	-0,7
Navig. intérieure	-0,6	1,6	6,1	-4,6	1,1
<b>Tous modes</b>	<b>9,2</b>	<b>0,5</b>	<b>-0,4</b>	<b>2,0</b>	<b>1,0</b>

Source : SNCF, VNF, OEST

Note : Le transit rhénan est exclu de la navigation intérieure.

Les données SNCF excluent les wagons particuliers et le transport routier.

L'évolution tous modes confondus tient compte des oléoducs.

Les trafics maritimes et aériens sont exclus.

(1) Cette note résume la première partie du rapport présenté à la Commission des Comptes Transports de la Nation (CCTN) du 24 Juin 1993, et réalisé par le secrétariat de la CCTN de l'Oest en collaboration avec l'Insee (M. Jean-François VACHER). L'Insee assure la publication du rapport, en vente à l'Oest dès la fin du mois de juillet.

## COMPTES

De plus, la grève des dockers a généré un surcroît de trafic entre les ports du Bénélux et la France. Du fait de la stagnation de l'activité dans l'industrie et le bâtiment, les trafics routiers nationaux n'augmentent que faiblement, et ceux réalisés pour compte propre baissent (-0,7%), bien que certains industriels, dans les matériaux de construction notamment, aient rapatrié depuis deux ans une partie des trafics qu'ils avaient tendance auparavant à confier, en période de haute conjoncture, aux entreprises de transport.

### La grève des dockers a pénalisé les ports français

Les **trafics portuaires** sont en repli en 1992 de 1,2%. Ce ralentissement s'explique par la réduction des débarquements d'hydrocarbures et la grève des dockers au printemps 1992, qui a affecté surtout les trafics de conteneurs.

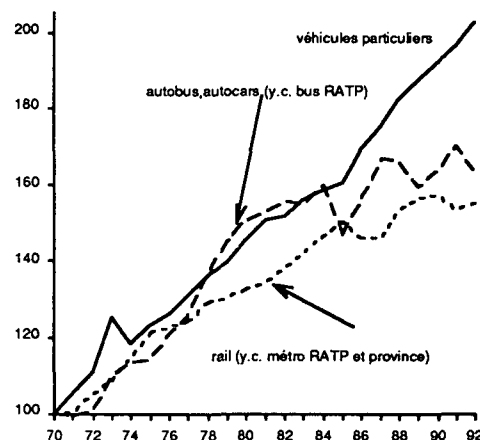
Le **transport maritime**, qui contribue plus fortement à l'acheminement de nos importations qu'à celui de nos exportations (2), a, de ce simple fait, perdu des parts de marché, face à la route, dans l'acheminement du commerce extérieur français.

Evolution des trafics intérieurs de voyageurs en milliards de voyageurs-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
Véh. particuliers	2,6	2,6	2,3	3,2	618,3
Autobus, -cars	-3,8	2,6	3,9	-4,2	41,1
dont RATP	1,5	0,1	-1,1	2,4	2,2
Tr. ferroviaires	2,4	0,2	-2,3	1,1	73,0
dont SNCF	1,7	-0,4	-2,3	1,1	63,0
TGV	9,7	29,6	19,8	6,2	19,0
RATP	5,8	4,0	-3,0	1,4	9,5
Tr. aériens	14,6	3,6	-0,3	2,8	11,7
Ensemble	2,3	2,4	1,9	2,6	744,1

Source : SNCF, RATP, DGAC, OEST

Comparaison des évolutions des trafics terrestres de voyageurs base 100 en 1970



### Reprise de la circulation

A l'opposé du trafic de marchandises, le **transport de voyageurs**, après avoir ralenti en 1991 sous les effets de la guerre du Golfe, a renoué en 1992 avec la croissance (+2,6%). Cette année les revenus des ménages se sont accrus de 4% en valeur et leur consommation a augmenté de 1,6% en volume. La part qu'ils consacrent aux transports est restée stable. De plus les dépenses de transport des touristes étrangers en France augmentent de 12% en valeur.

La plus forte contribution à cette évolution provient du **trafic des voitures particulières** (+3,2%). Cette reprise s'explique par la baisse des déplacements pendant l'hiver 1991, par la baisse du prix des carburants et par la poursuite de l'accroissement du parc (+1,8%) de plus en plus orienté vers le diesel. Elle serait plus marquée dans l'urbain, alors que le trafic sur autoroutes continue d'augmenter mais à un rythme inférieur à celui de l'année précédente, grâce notamment à l'allongement du réseau (+249 Km en 1992).

Le **trafic de la SNCF**, après une année de net repli (-2,3%), repart légèrement (+1%). Mais la croissance du trafic TGV qui s'était faite en partie au détriment du reste du réseau, s'infléchit (+6% en 1992).

Les **trafics des transports collectifs urbains** connaissent des situations diverses. En région parisienne, la RATP et la SNCF bénéficient d'une hausse des trafics, tant pour le bus que pour le réseau ferré. En province, malgré la croissance dans certaines grandes agglomérations (Bordeaux, Lille et Strasbourg), la tendance générale serait plutôt contraire, (-2%), notamment dans les villes moyennes.

(2) Le transport du commerce extérieur français ne représente que 50% de l'activité des armateurs français.

## COMPTES

### Le rebond des trafics aériens ..

Le transport aérien avait été le mode le plus affecté par la guerre du Golfe (-7,7% pour Air France en 1991). Aussi, mécaniquement, c'est celui qui rebondit le plus fortement en 1992. Le trafic international d'Aéroport de Paris s'accroît de 15% et celui des lignes intérieures d'environ 5%. Si Air Inter maintient ses positions, par contre Air France voit son trafic n'augmenter que de 8,7%, face à une concurrence internationale très agressive qui l'oblige à baisser ses prix.

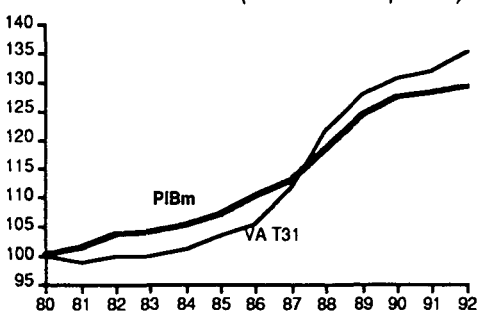
### .. explique une croissance assez élevée de la production

Aussi, grâce à une demande encore forte des ménages (+3,3%) et des entreprises (+3,6%), la production de la branche des transports a crû de 3,1%, contre 1,3% pour l'ensemble des branches marchandes. Au début des années quatre-vingt le secteur des transports avait subi un ralentissement plus marqué que celui des autres branches, depuis il a bénéficié d'une croissance plus forte, tout particulièrement en 1992 (cf. graphique).

Deux branches ont bénéficié d'une croissance forte, les activités annexes et les auxiliaires de transport (+4,1%) et surtout l'aérien (+6,5%).

Pour l'aérien, rapporté à 1990, l'année d'avant la guerre du Golfe, le rythme de croissance en moyenne annuelle n'est plus que de 0,6%, loin des scores de la période 1988-1990. Hors ces deux branches, la croissance est, en moyenne inférieure à 2%. Le transport routier de marchandises résiste encore (+2,8%) alors que la situation est plus critique pour le maritime, le ferroviaire et la navigation intérieure.

Evolution de la valeur ajoutée du transport et du PIB marchand (en volume au prix 80)



### L'emploi ne se dégrade qu'en fin d'année..

Meilleure que les autres branches en terme de production, la branche des transports l'est aussi pour l'emploi qui continue de croître en moyenne annuelle, sur sa lancée des années antérieures.

Si la SNCF réduit encore ses effectifs de 5000 personnes en 1992, et de 59000 en 10 ans, par contre les transports routiers de marchandises et de voyageurs auraient encore créé près de 7000 emplois. Il s'agit ici de l'emploi annuel moyen. En glissement, c'est à dire de la fin 1991 à celle de 1992, l'évolution est bien moins favorable: par exemple, pour le transport routier de marchandises, l'emploi s'est stabilisé.

### .. et les gains de productivité restent modestes

Dans ce cadre, l'évolution de la productivité du travail, qui avait été très légèrement négative en 1990 et 1991, redevient positive.

La SNCF et Air France, confrontées au choc conjoncturel de la guerre du Golfe, n'avaient pas réduit dans les mêmes proportions leurs effectifs.

Ce choc passé, tous les modes renouent avec des gains modestes de productivité.

Evolution de la production des branches de transport % en volume

	1988	1989	1990	1991	1992
	%	%	%	%	%
68 Tr. ferroviaire	3,6	1,8	-2,0	-1,3	-0,2
691 Tr. rout. de m.	15,0	7,3	4,4	3,9	2,8
692 Autres tr. ter.	0,9	1,2	2,3	1,3	2,0
70 Nav. intérieure	-1,4	3,5	3,6	-4,6	1,2
71 Tr. maritime	3,7	8,8	4,5	1,1	1,0
72 Tr. aériens	10,7	8,8	4,7	-4,9	6,5
73-4 Act. annexes auxiliaires	7,7	7,9	3,5	2,2	4,1
<b>Total transport</b>	<b>8,3</b>	<b>6,2</b>	<b>3,2</b>	<b>1,2</b>	<b>3,1</b>
Branch. marchandes	5,2	6,1	3,7	1,2	1,3

Source : Insee (Comptes Nationaux) prix année N-1

### Fausse stabilité du solde des échanges

© O E S T  
Synthèse. Juillet-Août 1993

Du point de vue des échanges avec l'étranger, le solde négatif des échanges extérieurs de service de transport se maintient autour de 1 milliard de francs, mais cette stabilité cache une réelle dégradation du transport aérien, compensée par un rétablissement artificiel des échanges maritimes dû à la baisse des trafics portuaires.

## COMPTES

Si l'année 1992 n'a pas été trop mauvaise en terme d'activité pour les entreprises de transports, il n'en est pas tout-à-fait de même pour ce qui est de leur situation financière.

L'excès de l'offre sur la demande a exacerbé la concurrence et a pesé sur les prix dans l'aérien, le maritime et les transports terrestres de marchandises, routier comme ferroviaire. Dans les

secteurs concentrés des transports et pour les grandes entreprises nationales, particulièrement à la SNCF et à Air France, cela s'est traduit par une dégradation sensible des résultats financiers, dans les autres, cela a abouti à une augmentation des faillites.

Dans le **transport routier de marchandises**, cela a abouti à une augmentation des défaillances des entreprises les plus fragiles.

Dans ce dernier secteur, du fait de l'acuité de la concurrence, les prix ont augmenté de 1,6%, en terme de tonnes-kilomètres et seulement de 0,6% pour les véhicules-kilomètres, alors que les coûts unitaires auraient, selon la DTT, augmenté de 3%.

Les entreprises qui ont survécu, ont pu maintenir leurs marges. C'est ce qui ressort de l'analyse des résultats panélisés des 1300 entreprises de transports routiers ayant déjà répondu à l'enquête annuelle d'entreprise. Ces entreprises ont connu une croissance supérieure à la moyenne (+7,1% contre +5,1% pour le secteur dans son ensemble). Dans ces sociétés, le salaire moyen augmente de 5,5%, conséquence des accords de juillet 1992, mais grâce à des gains de productivité sensibles (+2,4%), le coût salarial unitaire n'augmente que de 3%.

### Comptes du transport routier de marchandises évolution en %

	1990	1991	1992
<b>Quelques évolutions (en %)</b>			
Production	8,8	1	5,2
Consommations intermédiaires	9,4	2,7	4,4
Valeur ajoutée	7,2	-0,8	6,3
Rémunérations	7,9	-0,6	6,3
E.B.E	4,8	-1,4	6,2
Charges financières	10,7	-3,2	2,6
Épargne brute	1,9	-0,7	8,1
F.B.C.F	-11,3	-8,9	1,2
<b>Quelques ratios (en %)</b>			
Taux de marge	24,6	24,5	24,5
Solvabilité	20	19,7	19,2
Taux d'investissement	23,2	21,3	20,3
Taux d'autofinancement	75,4	82,2	87,9

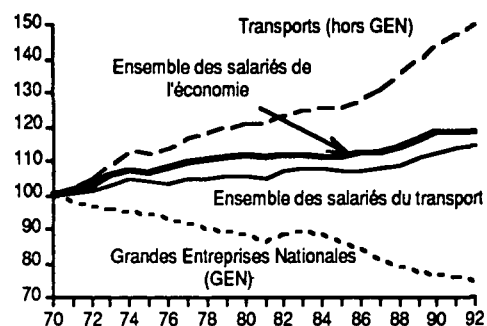
Taux de marge = EBE / Valeur ajoutée

Solvabilité = intérêts / EBE

Taux d'investissement = investissement / Val.ajoutée

Taux d'autofinancement = épargne / investissement

### Evolution des salariés des transports



### Transport routier de marchandises :

**maintien  
des marges...**

**...pour les  
entreprises ayant  
survécu**

### Hausse des tarifs dans l'urbain

Dans le secteur des **transports collectifs urbains**, seule l'année 1991 est disponible pour la province. Du fait de l'augmentation des trafics et surtout des tarifs, les recettes ont sensiblement augmenté (+10% par an en moyenne de 1987 à 1991) et le ratio "recettes / dépenses de fonctionnement" s'est redressé sans retrouver le niveau de 1975. Dans ce secteur, l'effort important d'investissement est plutôt à la charge des autorités organisatrices et la charge financière ne pèse que partiellement sur ces sociétés.

La **RATP** voit sa production n'augmenter que de 3,6% malgré une croissance de 1,8% des trafics et une revalorisation des tarifs de 5,8% au 1<sup>er</sup> août. En effet les usagers ont modifié leurs habitudes d'achats en recourant plus aux cartes hebdomadaires au détriment des coupons mensuels. Comme la masse salariale s'est accrue de 4% et que les subventions d'exploitation ont stagné, l'EBE recule.

## COMPTES

De plus l'important effort d'investissement réalisé ces dernières années (+21% en moyenne de 1989 à 1992) entraîne une hausse de 9% des frais financiers. Le taux d'épargne et le taux d'autofinancement se réduisent (respectivement 6,6% et 13,9% en 1992)

### **Amélioration des comptes des sociétés d'autoroute**

Pour les **sociétés d'autoroutes**, 1992 est encore une bonne année, la hausse des trafics s'est poursuivie (+5%). Les tarifs se sont accrus en moyenne de 2,9% et les recettes ont augmenté de 8,5% contre 10% en 1991. Aussi malgré l'évolution sensible des charges (+8,3% pour les salaires) l'EBE s'accroît de 7,9%.

### **La SNCF ne peut plus autofinancer ses investissements**

La situation de la **SNCF** est plus préoccupante. Si sa production, qui inclut la production immobilisée, s'est accrue de 5%, celle de la branche ferroviaire ne s'accroît que de 2,7% en valeur malgré une augmentation des prix de 2,9%. Cela traduit la réduction du trafic de marchandises bien que les prix n'aient pas été sensiblement augmentés.

La masse salariale augmente de 4% malgré la réduction de 2,5% des effectifs et les subventions d'exploitation ne sont réévaluées qu'à hauteur de 2,7%. Aussi l'EBE poursuit sa baisse entamée en 1990.

Comme, d'un autre côté, la société nationale poursuit son effort d'investissement surtout au profit du réseau TGV et de celui de la banlieue parisienne (+19% en moyenne pour les trois dernières années, soit en 1992 un taux d'investissement de 70%), ses frais financiers s'élèvent de 13% pour représenter la presque totalité de l'EBE (97%).

**Évolution des comptes de la SNCF**

	1990	1991	1992
<b>Quelques évolutions (en %)</b>			
Production	2,9	2,4	5
Consommations intermédiaires	8,5	6,6	10,2
Valeur ajoutée	0,6	0,6	2,6
Rémunérations	0,5	2,8	4
E.B.E	-12,8	-17,5	-1,6
Intérêts versés	6,9	10,3	13
Épargne brute	-33,9	-64,6	-75,1
F.B.C.F	27,7	18,7	10,2
<b>Quelques ratios (en %)</b>			
Taux de marge	41,1	33,7	32,4
Solvabilité	63,4	84,7	97,3
Taux d'investissement	54,9	64,8	69,6
Taux d'autofinancement	28,1	8,4	1,9

*Taux de marge = EBE / Valeur ajoutée*

*Solvabilité = intérêts / EBE*

*Taux d'investissement = investissement / Val.ajoutée*

*Taux d'autofinancement = épargne / investissement*

**Évolution des comptes d'Air France**

	1990	1991	1992
<b>Quelques évolutions (en %)</b>			
Production	-1,2	1,5	-3,1
Consommations intermédiaires	7,7	-4,4	-4,4
Valeur ajoutée	-14,1	12,2	-1,2
Rémunérations	5,7	0	1,7
E.B.E	-56,8	77,7	-11
Intérêts versés	65,7	19,9	5,4
Épargne brute	n.s	n.s	n.s
F.B.C.F	-4	78,3	-45,2
<b>Quelques ratios (en %)</b>			
Taux de marge	16,1	25,4	22,9
Solvabilité	62,3	43,8	51,8
Taux d'investissement	29	55,3	30,7
Taux d'autofinancement	-20,6	13,3	-0,2

*Les évaluations pour 1992 portent sur l'ensemble Air France et UTA pour les évolutions 1992/1991*

### **Air France cherche à limiter ses pertes**

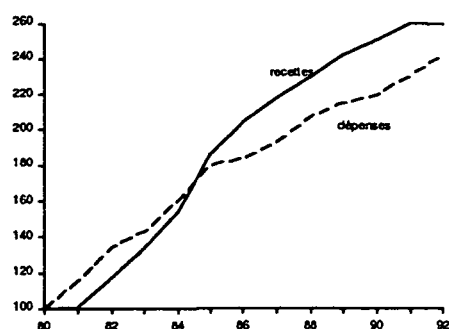
La situation d'**Air France** reste difficile. Certes les trafics ont redémarré, et les perspectives à moyen terme du marché restent prometteuses. Mais la compagnie nationale n'a pu limiter ses pertes de parts de marché que par une baisse de ses prix. Aussi ses ventes baissent, en valeur, de 3,1% alors que les rémunérations augmentent de 1,7%.

Ainsi, malgré la baisse des consommations intermédiaires (-4,4%), l'EBE chute. Malgré une réduction des investissements (-45% en 1992, le taux d'investissement restant en 1992 supérieur à celui de la période 1988-1991), les frais financiers poursuivent leur hausse à un rythme ralenti. Ils représentent 52% de l'EBE contre 11% en 1988.

## COMPTES

### Évolution des recettes et des dépenses des Administrations publiques

en valeur: base 100 en 1980



### Évolution des recettes des Administrations publiques liées à l'activité transport

en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991	1992
Route (*)	23,2	24,7	27,0	28,2	25,9
Voie navigable	0,1	0,1	0,1	0,5	0,5
Aviation civile	2,3	2,6	3,2	3,6	4,0
Taxe sur les hydr.	98,5	102,4	105,0	107,0	108,6
dont TIPP	97,9	102,4	105,0	107,0	108,6
Total	124,1	129,7	135,2	139,3	139,0
Vers. transport	9,0	10,2	10,4	11,3	11,6

### Stagnation des recettes

Les **recettes des administrations** liées à l'activité transport (TVA exclue) stagnent en 1992 après avoir ralenti en 1991 et 1990 (un peu plus de 3% en 1991 contre 6,5% par an sur la période 1985-1990). Les recettes de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) n'augmentent que de 1,4%, contre 1,9% en 1991, et plus de 7% par an pour la période 1985-90. Au ralentissement de l'activité et donc de la consommation de carburants s'ajoutent les effets de la diélation du parc et de la montée en régime du supercarburant sans plomb qui est, comme le gazole, moins taxé.

Le versement transport levé par les autorités organisatrices des transports urbains poursuit sa croissance, +6,7% par an de 1988 à 1992 contre seulement +1% par an de 1985 à 1988.

Par contre, les recettes de l'aviation civile, qui alimentent le budget annexe correspondant, augmentent fortement comme celles des voies navigables. Sur longue période, le total de ces recettes évolue comme les dépenses que les administrations consacrent aux transports (respectivement +8,7% et +8,4% par an de 1980 à 1991). Ces mêmes recettes évoluent aussi depuis 1986 comme la production de la branche transport, après s'être fortement accrues de 1984 à 1986.

### et poursuite des dépenses, ..

Si les recettes stagnent, par contre, les **dépenses** poursuivent leur hausse (+4,9). L'Etat limite ses dépenses de fonctionnement (+2,4%), notamment celles destinées à la SNCF et à la RATP. Par contre, celles des collectivités locales continuent d'augmenter, notamment en matière de transports collectifs urbains.

### ...en particulier pour l'investissement

Pour les **investissements**, État et collectivités locales poursuivent l'effort entrepris depuis la fin des années quatre-vingt (respectivement +6,8% et +5,2% en 1992).

Ensemble, ils ont financé, cette année, 58% des investissements en infrastructures de transport. ■