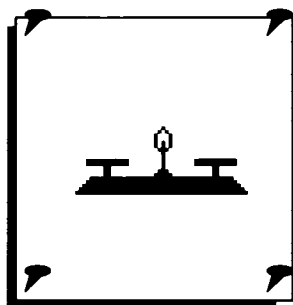


COMPTES DES TRANSPORTS 1994 : ANNÉE DE REPRISE CONTRASTÉE



Secrétariat de la Commission
des Comptes des Transports de la Nation

La Commission des Comptes des Transports de la Nation s'est réunie le 27 Juin 1995, sous la présidence de M. Christian Brossier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, pour approuver le rapport* sur les comptes des transports de l'année 1994, dont nous avons extrait le résumé des faits les plus marquants, ainsi que quelques tableaux caractéristiques.

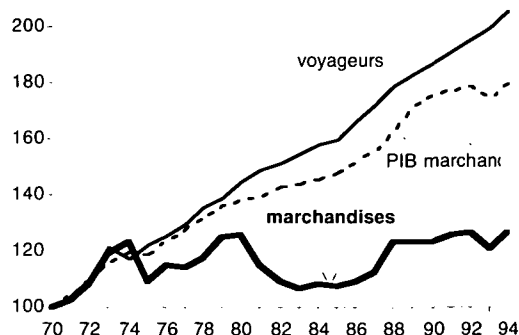
Dans un contexte mondial très dynamique, l'Europe renoue avec la croissance, et la production de l'industrie française augmente de plus de 3% en 1994.

Pour les transports de marchandises, la forte reprise des secteurs de l'automobile et des biens intermédiaires dope les transports de produits pondéreux. L'ensemble des trafics intérieurs de marchandises augmente de 5%, effaçant ainsi le repli de 1993. Surtout, cette progression est tirée par le transport international qui croît de près de 10%, comme en témoigne le succès du transport combiné (+21%).

Evolution des trafics intérieurs

base 100 en 1970

	1990	1991	1992	1993	1994
Voyageurs (voy-km)	2,4	1,9	2,5	1,8	2,9
Marchandises (t-km)	-0,4	2,0	1,0	-4,9	5,2
PIB marchand (F 1980)	2,7	0,4	1,1	-2,1	2,7



Par contre, les trafics portuaires français restent peu dynamiques, influencés par la baisse des importations de pétrole et de charbon et par celle des exportations de céréales.

Pour les transports de voyageurs, la reprise est plus modérée, en écho à la faible croissance de la consommation.

Représentant 85% du trafic, les déplacements automobiles retrouvent des taux de croissance de plus de 3% caractéristiques de la décennie 80, contre 2% seulement en 1993.

Malgré le dynamisme des trafics en TGV (+8%), les déplacements par chemin de fer ne se redressent que faiblement, après la chute de 1993. De même, le trafic aérien intérieur n'augmente que de 3%. A l'inverse, Aéroport de Paris enregistre une croissance de 10% des déplacements internationaux, suite à l'expansion mondiale et à la baisse des prix aériens.

Au total, **le secteur des transports a créé environ 1000 emplois**. Ce gain a été obtenu malgré la suppression de 7000 emplois dans les grandes entreprises nationales, contraintes de compresser leurs effectifs pour limiter leurs déficits.

Avec la reprise de l'activité, **les comptes des entreprises de transport routier**

COMPTES

se redressent. La valeur de la production augmente de plus de 6% et les achats de poids lourds s'accroissent de 18%. Cependant, la concurrence reste vive, et limite l'augmentation des marges : le léger redressement des prix compense la hausse des coûts.

L'effort de redressement des Grandes Entreprises Nationales se poursuit, face à l'ampleur des déséquilibres révélés par la crise de 1993. Il commence à porter ses fruits :

Air France rétablit l'équilibre de son compte d'exploitation. L'augmentation du chiffre d'affaires et la réduction des charges témoignent des efforts d'adaptation au marché mondial, alors que la maîtrise des coûts lui permet de retrouver un taux de marge comparable à celui des années précédant la crise. Cependant, ce redressement rapide du compte d'exploitation s'est fait au prix d'un désinvestissement notable (6 MdF de cessions d'actifs productifs). Un effort important reste donc à faire pour redonner à la compagnie une dynamique de conquête des marchés européens et mondiaux, maintenant ouverts à la concurrence.

A la SNCF, la situation financière continue de se dégrader², ceci malgré les succès du transport combiné et du TGV, et en dépit de la réduction des effectifs et de la maîtrise des salaires et des charges. Certes, le taux de marge est stabilisé, et la reprise de la demande des ménages et des voyages d'affaires n'ont redémarré qu'en fin d'année 1994. Cependant, le poids de la dette augmente de 10%, pour atteindre 137 MdF. Aussi, avec l'achèvement d'importants chantiers (TGV Nord, interconnection parisienne, contournement de Lyon, ...), la SNCF a pu réduire ses investissements de plus de 15% pour la deuxième année consécutive,.

Dans les secteurs maritime et portuaire, l'année 1994 n'a pas été à la hauteur des espérances.

Le trafic portuaire stagne, à l'exception de certains petits ports et de Calais. La rénovation de la manutention portuaire est à peine achevée, et ne portera ses fruits que progressivement.

Surtout, la reprise s'est faite au profit des ports du Nord de l'Europe, alors que les échanges méditerranéens souffraient de la stagnation en Afrique et des troubles en Algérie. Ainsi, sur trois ans, le trafic de conteneurs de Rotterdam a augmenté de 25%, alors qu'il a baissé à Marseille et au Havre.

De même, l'armement français reste fragilisé, et la CGM a été contrainte de se restructurer, dans un contexte mondial de vive concurrence et d'émergence des marchés asiatiques. ■

Partage volume-prix de la production effective des branches de transport
en milliards de francs

	1993 niveau	évolution en %			1994 niveau
		vol.	prix	valeur	
68 Tr. ferroviaire	43,8	2,6%	-0,6%	2,0%	44,6
691 Tr. rout. de m.	129,0	3,8%	0,8%	4,6%	134,9
692 Autres tr. ter.	67,3	0,7%	2,1%	2,9%	69,2
70 Nav. intérieure	1,7	-5,8%	-0,2%	-6,1%	1,6
71 Tr. maritime	21,7	-3,5%	0,2%	-3,2%	21,0
72 Tr. aériens	56,2	11,9%	-5,4%	5,8%	59,5
73-4 Act. annexes auxiliaires	122,5	3,5%	1,2%	4,8%	128,4
Ens transport	442,3	3,8%	0,1%	3,9%	459,3

Source : Insee - Comptes de la Nation 1994

Effectifs salariés des transports

en milliers

	1990	1991	1992	1993	1994
GEN de Transport					
. SNCF	202,1	198,6	198,1	192,1	185,7
. RATP	38,3	38,5	38,4	38,2	38,5
. AIR FRANCE	32,2	32,0	37,1	34,9	34,1
. AIR INTER	10,1	9,9	10,0	10,1	9,9
total des GEN	282,7	279,0	283,6	275,3	268,2
<i>en évolution</i>	<i>-0,8</i>	<i>-1,3</i>	<i>1,6</i>	<i>-2,9</i>	<i>-2,6</i>
Hors Gen transp.	594,0	603,7	601,2	603,1	611,1
<i>en évolution</i>	<i>3,1</i>	<i>1,6</i>	<i>-0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>1,3</i>
Total transport	876,7	882,7	884,8	878,4	879,3
<i>en évolution</i>	<i>1,8</i>	<i>0,7</i>	<i>0,2</i>	<i>-0,7</i>	<i>0,1</i>
Total Economie	19560	19652	19583	19446	19536
<i>en évolution</i>	<i>1,5</i>	<i>0,5</i>	<i>-0,4</i>	<i>-0,7</i>	<i>0,5</i>

Source : Insee - Comptes de la Nation 1994