

LA SITUATION À LA VEILLE DE LA GRÈVE DES TRANSPORTS PUBLICS

Richard DUHAUTOIS,
Daniel MICHARD
et Jean-François VACHER

À l'instar de l'ensemble de l'économie, les transports de marchandises et de voyageurs auront connu en 1995 des conjonctures décalées : croissance soutenue jusqu'à l'automne pour le trafic de marchandises, plus ralentie dès le début de l'année pour le trafic de voyageurs. On en retrouvait la trace dans les premiers éléments provisoires du compte annuel des transports. Même si le dernier trimestre s'annonçait moins favorablement, la lancée du premier semestre semblait suffisante à la mi-novembre pour permettre à la branche de terminer l'année sur un taux croissance très positif... jusqu'aux grèves qui paralysèrent les transports publics à partir du 24 novembre. Il restera à en mesurer les conséquences d'ici quelques semaines.

Bons résultats pour les transports de marchandises

En raison des bons résultats enregistrés simultanément jusqu'à la fin de l'été par la SNCF et les transports routiers de marchandises (TRM), 1995 aurait dû se solder par une croissance forte dans le transport de marchandises. Même les voies navigables, pour des raisons techniques, renouaient avec un taux de croissance, de même que les ports autonomes. Par contre, à partir du mois de septembre, le trafic des deux principaux modes de transport terrestre commençait à se ralentir.

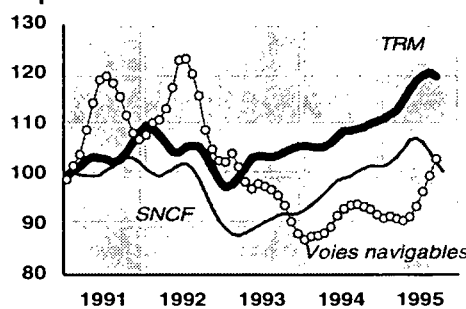
L'international à la pointe pour la SNCF

À la fin du mois d'octobre, la croissance du trafic de la SNCF atteignait encore +6,8 %. Le trafic international (+13,1 %), moteur principal de la croissance cette année, avait été particulièrement tiré par le transport des produits manufacturés (+13,4 %). Le trafic intérieur avait connu un peu plus d'aléas, du fait au début de l'année de la baisse du trafic des matériaux de construction et de l'agro-alimentaire, mais il restait sur une tendance positive (+2,1 %).

Le transport combiné (+14,1 %) a continué à se développer, en profitant à la fois du dynamisme du transport international et de l'amélioration de sa compétitivité sur la longue distance; à ce rythme, il ne tarderait pas à rattraper les wagons isolés. Quant aux trains entiers (+4,1 %), les bons résultats du trafic international leur restent aussi particulièrement profitables.

Toutefois, la croissance des trafics s'est ralentie à partir du mois de septembre,

Graph 1 : Trafics de marchandises

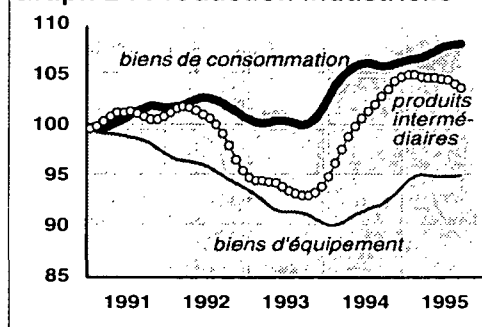


lorsque l'activité dans l'industrie a commencé à plafonner, notamment dans les biens intermédiaires et les biens d'équipement professionnel. Aux niveaux de la production et du négoce, des mouvements de stockage auraient eu lieu pendant l'été, à l'approche de la hausse de la TVA du mois d'août; mouvements suivis d'un déstockage à la rentrée, quand il s'est avéré que la reprise de la demande, consommation et investissement, marquait le pas dans beaucoup de domaines importants.

Été record pour les TRM

Contrairement à l'activité ferroviaire, l'augmentation des trafics dans le transport routier de marchandises (TRM) a concerné principalement le trafic intérieur (+8,4 %), l'international, ayant pour sa part crû de +4,9 %. Les produits agricoles (+27,1 %) et les produits manufacturés (+18,5 %), ainsi que les mouvements de stock, ont stimulé cette croissance.

Graph 2 : Production industrielle



Les statistiques de TRM, beaucoup moins favorables en septembre, semblaient cependant marquer une rupture. Les résultats de la dernière enquête de conjoncture de l'OEST étaient même jugés tellement mauvais pour septembre qu'ils suffisaient à ternir l'image plus favorable des mois d'été.

À l'inverse du compte d'autrui, le compte propre continuait à être très actif, en raison sans doute de l'importance des trafics de produits agricoles, en général traités par des filières professionnelles pro-

pres (location) différentes du fret traditionnel.

Les effectifs salariés du TRM ont augmenté de +4,1 %, dans le prolongement de l'augmentation des trafics. L'évolution à venir est plus incertaine, si l'on tient compte des effets spécifiques de l'application des clauses du "contrat de progrès" dans une période de moins bonne conjoncture.

Remontée des voies navigables, stabilisation des ports autonomes

Pour les voies navigables (+4,4 %), la meilleure conjoncture du marché céréalier européen et mondial, avec des expéditions tardives pour la campagne 1994 et plus précoces pour 1995, mais plutôt vers les ports du nord via la Moselle que vers Rouen, permet depuis quelques mois de compenser la faiblesse persistante des autres postes (matériaux, charbon et produits pétroliers).

Dans les ports autonomes (-1,2 %), le recul du tonnage du total des trafics est en train de se combler sous l'effet de la reprise des débarquements de pétrole brut (Marseille et Dunkerque) dans une période où les cours mondiaux exprimés en dollars sont retombés au plus bas.

L'évolution récente est moins favorable pour les marchandises, pour lesquelles la concurrence des ports du nord continue de peser : du côté des vracs (-2,9 %), à Rouen notamment, et surtout du côté des marchandises diverses.

À l'inverse des trafics de marchandises, les trafics de voyageurs ont très vite commencé à plafonner en 1995, après avoir beaucoup progressé en 1994.

Coup d'arrêt à la circulation routière

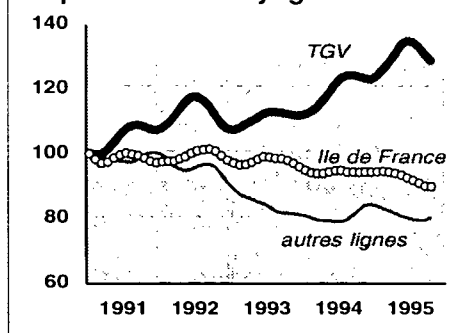
Cette tendance est particulièrement marquée pour le trafic routier (+3,2 %). Constamment croissante ces dernières années, la circulation routière plafonne depuis le début de l'année sur les autoroutes comme sur les routes. Sans que l'on ait retrouvé, cette fois-ci, la trace dans la circulation de la reprise des immatriculations de voitures neuves, concentrée sur les seules petites voitures plus faibles routières. Outre l'effet des autres prix propres à la voiture (carburants et services annexes), il ne faut pas négliger l'effet consommation qui pèserait sur les longs déplacements et les séjours touristiques.

Pour les moyens de transport collectif, la demande n'a pas augmenté dans la même proportion que celle du nombre des dessertes et des places disponibles dans le ferroviaire et l'aérien (nouveaux tronçons TGV et ouverture des principales lignes aériennes intérieures à la concurrence), ni dans celle des baisses de prix pratiquées de part et d'autre.

Croissance à deux vitesses pour le train

Pour la SNCF (+5 %), alors que la remontée sur les réseaux classiques ne dépassait pas +1,5 %, la croissance continuait à friser les 10 % sur les réseaux TGV (+9,9 %, hors Eurostar).

Graph 3 : SNCF voyageurs



Profitant de la politique d'assouplissement des prix engagée en 1994, après les déboires de 1993, la SNCF se trouvait dans une meilleure situation pour résister à l'offensive des prix de l'aérien, tout en lui permettant de bénéficier à plein de son avantage coût/temps sur les moyennes distances de transport du marché intérieur et du trafic international (par exemple 600 000 passagers pris à l'aérien par Eurostar).

La situation a cependant commencé à se dégrader à partir du début de l'automne

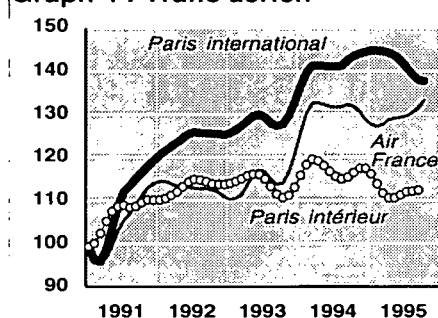
sous l'effet de plusieurs éléments : concurrence de l'aérien; climat économique moins favorable aux déplacements particuliers et professionnels; risques d'attentats, jouant sur les voyages individuels, et annulation des départs collectifs de groupes (scolaires) et de certaines manifestations publiques.

S'inscrivant sur une tendance médiocre pour les transports publics de l'Ile-de-France (SNCF, -0,8%, RATP -1,9%), la chute s'était accélérée à partir de l'attentat sur le RER du mois de juillet, avec un report durable vers le véhicule particulier pour les trajets quotidiens ou hebdomadaires de courte distance.

Passe difficile pour les compagnies aériennes nationales

Jusqu'alors, les structures du secteur aérien étaient bien différenciées. Le transport intérieur se réduisait quasiment à une compagnie, le transport international était exposé à la concurrence étrangère. La déréglementation du marché intérieur rapproche les deux structures de marché. Les deux compagnies nationales en sont amenées à passer par des phases alternatives de lutte pour le remplissage à tout prix des avions et le maintien des parts de marché ou d'amélioration de la recette unitaire et du compte d'exploitation, sans plus disposer de l'assise financière leur permettant de traverser la phase la plus critique sans danger vital.

Graph 4 : Trafic aérien



Air Inter (-2%), en situation de monopole il y a quelques mois, aurait déjà perdu 20% de sa part sur un marché intérieur où le nombre de places offertes semble avoir, en un premier temps, beaucoup plus augmenté que le volume du trafic, avec des taux de remplissage des avions insuffisants et un véritable encombrement de l'espace aérien. Les compagnies nouvellement installées se battent de différentes façons : sur certaines lignes, comme Paris-Toulouse, la guerre des prix paraît de rigueur pour la compagnie Air Liberté; sur d'autres, les stratégies se

fondent sur des ententes ou sur des politiques de différenciation par la qualité, selon les clientèles, la demande de déplacement personnel restant la plus sensible aux prix. Pour pouvoir aligner ses tarifs, Air Inter n'a d'autre moyen que de rechercher les gains de productivité maximum au niveau des conditions d'exploitation du personnel navigant.

En international, Air France a également perdu des parts de marché : sur 10 mois, la baisse est de -2,0%, en milliards de passagers-kilomètres en opposition avec la tendance du trafic international — à Paris et en province — qui reste positive. Sur ce marché, la concurrence se durcit, en effet, à nouveau en termes de prix et de dessertes et la compagnie française est confrontée à un double problème. D'après une étude récente, elle aurait des coûts directs de fonctionnement supérieurs de 40 à 100% à ses deux principales concurrentes européennes (British Airways et Lufthansa), notamment par rapport à la compagnie anglaise depuis la réduction de ses effectifs des années 1980 quand celle-ci fut privatisée. Quant au détournement de trafic, observable également au profit des aéroports de province, il est principalement lié aux accords "ciel ouvert" entre pays européens sans trafic intérieur (KLM, etc) et compagnies américaines, permettant au départ des capitales de ces pays de rejoindre directement les villes des États-Unis.

Une prévision de compte annuel, établie avant les grèves

Après avoir ainsi passé en revue les principaux aspects de la conjoncture des transports pour les voyageurs et les marchandises à partir des indicateurs physiques disponibles à neuf ou dix mois, il a semblé intéressant de présenter, pour la première fois en cette période de l'année, un tableau présentant pour l'ensemble de 1995 un premier état prévisionnel du compte de la branche Transports. Ce tableau s'inscrit dans le cadre de la comptabilité nationale de "branche", à l'exclusion donc du compte propre des marchandises et des transports automobiles individuels.

L'exercice de projection sur les tous derniers mois fut effectué à partir des éléments d'information et d'analyse sectoriels disponibles à mi-novembre, sur la base d'un scénario de ralentissement modéré cohérent avec l'hypothèse d'une conjoncture économique générale allant en se dégradant.

Croissance élevée pour la branche transports en 1995

Plusieurs des postes importants risquent cependant d'être déjà affectés par les événements qui ont secoué les transports publics en novembre-décembre, pour lesquels il faudra quelques mois pour pouvoir en mesurer et analyser les conséquences directes, à partir peut-être du présent compte de référence.

En 1995, le taux moyen de la croissance annuelle de la production de la branche Transports pourrait atteindre +3,8 %, en volume, soit le même chiffre global qu'en 1994.

Évolution de la production de la branche Transports (T31)						
Production effective, % et milliards F.	94/93	1994	1995/94			1995
	volume	niveau	volume	prix	valeur	prév.
Ferroviaire	2,6	44,6	3,3	1,4	4,7	46,7
-marchandises	8,4	13,4	4,6	-0,3	4,3	13,9
-voyageurs	0,3	31,3	2,7	2,1	4,8	32,8
Transport routier		204,1				213,5
-marchandises	3,8	134,9	6,5	-0,7	5,7	142,6
-voyageurs et autres	0,7	69,2	2,3	0,1	2,4	70,9
Fluvial	-5,8	1,6	0	-0,3	-0,3	1,6
Maritime	-3,5	21,0	1,9	-2,3	-0,4	21,0
Aérien	11,9	59,5	0,3	-1,7	-1,4	58,7
Annexes et auxiliaires	3,5	128,4	3,8	-0,6	3,1	132,4
Total transports	3,8	459,3	3,8	-0,6	3,2	473,9
-marchandises	3,3	281,3	5,5	-1,3	4,1	292,8
-voyageurs	4,7	178,0	1,1	0,6	1,7	181,0

Croissance acquise au premier semestre, vigoureuse pour les marchandises, ralentie pour les voyageurs

Un tel taux de croissance des transports en 1995 serait élevé, largement supérieur à celui du PIB, surtout après les dernières révisions des prévisions économiques générales en dessous des +2,9 % encore retenus en octobre.

En fait, le profil d'évolution infra-annuelle de 1995 des transports tranche lui-aussi avec celui de la croissance plus franche de 1994. L'infléchissement, voire le retournement des principaux indicateurs économiques conjoncturels — en particulier ceux de l'industrie (production manufacturière notamment) et du commerce extérieur — qui s'est fait jour au début du deuxième semestre de 1995 annulerait en partie les gains du premier semestre. L'acquis de croissance de la fin 1994-début 1995, devrait pourtant rester suffisant à lui seul pour maintenir, à moins d'un véritable "accident" (qui doit maintenant être envisagé du fait de la durée du conflit des transports publics), une croissance largement positive jusqu'à la fin du quatrième trimestre.

L'essentiel de la croissance globale de +3,8 % est imputable aux transports de marchandises, dont la forte croissance annuelle (+5,5 %, dont 6,2 % pour les transports terrestres), tirée par la conjoncture du premier semestre, imprime sa marque sur les résultats d'ensemble de la branche.

À l'inverse de 1994, la croissance est pratiquement cinq fois plus faible (+1,1 %) dans les transports de voyageurs que dans les marchandises, pour des raisons tenant aux conditions de la demande (attentats, faiblesse de la consommation, retard du redémarrage des affaires) et à l'éclatement des structures traditionnelles de l'offre des grands transporteurs nationaux.

Prix consolidés pour les voyageurs, plus fragiles pour les marchandises

Les hypothèses de prix figurant dans le tableau sont plus incomplètes et fragiles. Globalement, le niveau moyen de prix de la branche aurait légèrement baissé (-0,6 %), en raison à la fois d'un effet prix et d'un effet structure.

Dans les transports de voyageurs, après une année 1994 de forte baisse, sous l'effet de la concurrence et en contrecoup des grands chocs de 1993 dans le ferroviaire et l'aérien, les prix semblent s'être stabilisés et consolidés en 1995, et leur évolution moyenne deviendrait même légèrement positive (+0,6 %).

À l'inverse, d'après certaines indications statistiques encore à confirmer, les prix des transports de marchandises s'effriteraient (-1,3 %) à cause des prix du TRM en zone courte, où la concurrence sur les prix resterait la plus vive. ■