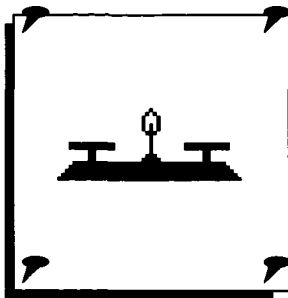


LES TRANSPORTS NATIONAUX EN 1995

Jean-François VACHER



Le contexte économique général a entraîné un ralentissement de la production de la branche transport, l'année reste néanmoins bonne pour le transport routier de marchandises. Le conflit de fin d'année assombrit les résultats de la SNCF dont l'endettement s'aggrave.

La situation est en pleine évolution dans l'aérien et les entreprises du transport maritime amorcent une légère amélioration surtout grâce aux trafics tiers.

Le solde des échanges de services de transport s'améliore grâce au transport aérien.

La mobilité des ménages s'infléchit.

Enfin l'effort public en matière d'infrastructures est globalement maintenu.

Un environnement économique dégradé au dernier trimestre 1995

A l'instar de celle de ses partenaires européens, la croissance de l'économie française s'est sensiblement ralentie en 1995. Le Produit Intérieur Brut augmente de 2,1 % en volume, mais le profil conjoncturel s'affaïsse dans la deuxième partie de l'année. Au dernier trimestre, le PIB a même décru de 0,4%. La demande extérieure reste forte et le redressement de l'investissement des entreprises se poursuit (+ 4,3 %). Par contre, la consommation des ménages, assez dynamique au premier semestre, s'est affaiblie en fin d'année, dans un contexte d'attente amplifié par les grèves dans les transports. La production industrielle reste globalement soutenue en dépit d'évolutions sectorielles contrastées, et subit les effets de l'appréciation relative du franc sur la compétitivité-prix.

Bien que les effectifs salariés aient augmenté, le taux de chômage ne parvient pas à se stabiliser durablement. Les revenus des ménages continuent de progresser (+ 2,5 % en pouvoir d'achat), et leur taux d'épargne s'élève à 14,3 %. Malgré la poursuite de la dégradation des comptes sociaux, le déficit des administrations publiques (404 MdF) diminue légèrement et représente désormais 5 % du PIB.

Production de la branche transport : un ralentissement sensible

Dans ce contexte, la production de la branche transport a progressé de manière moins soutenue que l'année précédente : 2,4% en volume, contre 4,3% en 1994. La poursuite d'une vive concurrence internationale et intermodale s'est traduite par une baisse des prix de 0,5%. De ce fait, le ralentissement de la croissance de la production est encore plus marqué en francs courants (+1,9% contre +4% en 1994). L'emploi dans la branche augmente (globalement de 1,2%), en particulier dans le transport routier de marchandises (+3,5%) et chez les auxiliaires et services annexes de transport (+2,3%). Par contre, les effectifs salariés régressent dans les grandes entreprises nationales (-1,9%).

Une bonne année pour le TRM

La croissance des transports de marchandises, entraînée sur les 9 premiers mois de l'année par l'activité industrielle et la demande extérieure, a dépassé en 1995 celle du PIB. Cette évolution a principalement profité à la route, dont la part modale (mesurée en t-km) s'est accrue de 2 points. Aussi, la production de la

© SES

Synthèse. Juil.-Août 1996

COMPTES

branche du TRM s'accroît-elle de 8,3% en volume. Ce dynamisme reflète l'augmentation des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui (+9% pour les t-km) alors que l'activité pour compte propre est moins bien orientée (+ 5,3%). Par contre, l'évolution en valeur de la production de la branche est un peu moins favorable (+6,5%), du fait d'une baisse des prix particulièrement marquée en zone courte. Néanmoins, les prix s'accroissent légèrement en zone longue intérieure par gros véhicule (+1%).

L'emploi dans le TRM, dynamisé par la demande et par l'entrée en vigueur du "contrat de progrès", est en hausse (+ 3,5%). Du fait des efforts de rationalisation liés à cet accord, la productivité du travail augmente et des économies sont réalisées sur les consommations intermédiaires. Au total, le taux de marge des entreprises du TRM se redresse.

Une fin d'année noire pour la SNCF

En volume, la production de la branche ferroviaire décroît de 3,9% en 1995, pour l'ensemble voyageurs et marchandises. Pourtant, l'année avait bien commencé. Au premier semestre, la croissance du fret était de 9,9% (en t-Km) et celle des transports de voyageurs s'élevait à 6,8% (en voy-Km) pour le réseau principal, et à près de 10% pour le réseau TGV. Mais le ralentissement général de l'activité, le climat créé par la vague d'attentats de l'été et surtout le mouvement social de fin d'année ont infléchi fortement ces tendances.

Finalement, sur l'ensemble de l'année 1995, le transport de marchandises recule de 1,9% et celui de voyageurs de 5,9%. Les prix du fret baissent sensiblement alors que ceux de l'activité voyageurs augmentent comme le niveau moyen des prix à la consommation. De ce fait, la production de la SNCF recule de 2,9% en francs courants, et ses charges d'exploitation s'alourdissent, avec une hausse des consommations intermédiaires de 7,8% et une stagnation des frais de personnels (-0,1%). Comme les frais financiers augmentent de plus de 8%, la situation financière de l'entreprise nationale se dégrade sensiblement. L'effort d'investissement, bien qu'en réduction (-5,4% par rapport à 1994), reste important en niveau, et est totalement financé par emprunt. La dette de la société passe de 136,8 milliards de francs à 155,7 milliards de francs.

Situation contrastée dans l'aérien

Le volume de la production de la branche du transport aérien recule de 0,7%, bien que les mouvements d'avions se soient accrus de 7,6%, notamment sur les liaisons intérieures avec l'ouverture de ce marché à la concurrence.

Les trafics aéroportuaires, mesurés en passagers, et les transports de voyageurs, mesurés en pkt, n'augmentent que de 1% en dépit d'une baisse des prix de 0,8%. Sur l'intérieur, malgré l'augmentation de l'offre et la baisse des prix sur certaines grandes liaisons, les transports baissent de 1,2%. La croissance de 3% des transports à l'international n'est due qu'à l'allongement des distances parcourues.

Ce tassement de l'activité est provoqué par la conjonction de plusieurs facteurs généraux (morosité des ménages, inflexion dans la demande touristique) ou plus spécifiques (interruption des liaisons avec l'Algérie, concurrence d'Eurostar sur Paris-Londres, vague d'attentats de l'été). Air France poursuit son redressement. Si sa production est en repli (-1,6%), la baisse des prix est stabilisée et les coûts d'exploitation reculent fortement. L'EBE (Excédent Brut d'Exploitation) augmente de 24,3% et les frais financiers chutent de 24% grâce à la politique de désendettement de la compagnie. Son épargne retrouve le niveau de 1989. Pour Air France Europe (anciennement Air Inter), la situation est très différente. Confrontée à la concurrence de nouveaux acteurs, son activité, mesurée en pkt, recule de 6,2%. Les rémunérations sont réduites de 4,6%, les consommations intermédiaires augmentent de 5,2% et au total l'EBE est divisé par deux.

COMPTES

Un bilan mitigé dans le maritime

Le volume de la production de la branche du transport maritime recule de 1,3%. Les trafics portuaires baissent de 2,2%, en raison notamment de l'évolution défavorable des tonnages de produits raffinés. Par contre, les importations et exportations de marchandises diverses s'accroissent, malgré la montée en régime du Shuttle qui affecte le trafic transmanche. Si les prix baissent sur les lignes régulières, ceux des transports de vrac augmentent du fait d'un accroissement de la demande sur l'Extrême Orient. Au total, la situation des entreprises du secteur amorce une légère amélioration.

Amélioration du solde des échanges de services de transport

Depuis deux ans, le solde des échanges extérieurs de transport est positif. Cette situation est surtout due à l'aérien, avec la diminution du recours à la location d'avions étrangers, à laquelle s'ajoutent une croissance des exportations et une baisse des importations de services de transport de passagers. Le chemin de fer et le transport maritime évoluent également de façon favorable et le solde du transport routier se stabilise.

La mobilité des ménages s'infléchit

L'année 1995 se caractérise par une moindre croissance de la mobilité des personnes (+0,9% en 1995 contre +2,2% en moyenne pour les cinq années précédentes). Ceci résulte d'abord d'une inflexion de la circulation des voitures particulières, qui assurent 85% de cette mobilité (+2% cette année contre +3,4% en 1994). A cela s'ajoutent les replis, déjà évoqués, des transports aériens et ferroviaires de voyageurs et des transports collectifs urbains, qui ont particulièrement souffert des grèves de fin d'année.

Dans ces conditions, la consommation des ménages en transport (dont 86% pour l'automobile et 14% pour les divers transports collectifs) n'augmente que de 0,7% contre 1,7% (prix courants) pour leur consommation totale. Si les dépenses d'utilisation des véhicules s'accroissent fortement, du fait notamment du niveau élevé des réparations, les achats de véhicules en revanche ont sensiblement reculé, l'efficacité des primes gouvernementales s'estompant. Les dépenses en transports collectifs ont accusé le coup des grèves de la fin de l'année. Au total, les dépenses relatives aux transports ont représenté, en francs courants, 14,6% de la consommation totale des ménages en 1995.

Maintien des dépenses d'infrastructures

En 1995, du fait surtout du ralentissement des rentrées de la TIPP, les recettes des administrations engendrées par les transports n'ont augmenté que de 1,2% contre 8,6% les deux années précédentes. La croissance de l'ensemble des dépenses publiques consacrées aux transports reste néanmoins forte : 2% pour l'Etat et 3,3% pour les collectivités locales. Toutefois, celles destinées à l'investissement baissent respectivement de 2,5% et de 0,3% .

Le volume global des dépenses d'infrastructure est comparable à celui de 1994. Le secteur autoroutier reste dynamique mais les investissements diminuent sur le réseau non concédé de l'Etat et des collectivités locales. La réduction des dépenses consacrées aux lignes nouvelles TGV est contrebalancée par l'accroissement des travaux réalisés sur le reste du réseau principal SNCF. Les dépenses destinées aux transports collectifs urbains progressent légèrement, la pause concernant les réseaux de province étant compensée par la poursuite des programmes engagés en Ile-de-France (SNCF et surtout RATP).

COMPTES

TABLEAU 1 :
Transports intérieurs de marchandises et de voyageurs

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	Md
Tr.ferroviaire	-0,6	-2,4	-9,5	8,1	-1,7	46,4
Transport routier	2,5	2,2	-2,1	6,0	6,3	221,0
Navig. intérieure	-4,6	1,1	-13,9	-5,8	4,6	5,9
Oléoducs	10,7	3,1	-0,4	-4,8	0,1	22,2
Ens. march. terrestres	2,4	1,4	-3,5	5,1	4,4	295,4
Véh.particuliers	2,3	3,0	2,1	3,4	2,0	664,3
Autobus & cars	3,9	-2,6	0,5	1,5	-4,9	40,5
Tr.ferroviaires	-2,2	1,1	-6,1	0,5	-6,5	64,5
Tr.aériens	-0,3	2,8	1,1	2,8	1,1	12,3
Ensemble voyageurs	1,9	2,5	1,2	3,0	0,9	781,6

Source : DAEI/SES
 Tonnes-Km et Voyageurs-Km (champ complet)

TABLEAU 2 :
Production et emploi de la branche Transport

	Production			Emploi		
	94/93	95/94	1995	94/93	95/94	1995
	%	%	MdF	%	%	milliers
Ferroviaire	2,3	-3,9	42,6	-3,3	-2,5	103,9
TRM	5,2	8,3	145,5	1,4	3,0	261,8
Autres tr. terrestres	0,8	-2,4	68,7	1,5	0,5	205,1
Fluvial	-4,3	4,7	1,7	-7,4	-4,0	2,4
Maritime	-1,9	-1,3	20,9	-11,8	-2,7	14,6
Aérien	12,8	-0,7	59,3	-2,0	-1,4	57,9
Annexes et auxiliaires	3,4	2,8	131,4	-1,2	2,3	204,3
Ensemble transports	4,3	2,4	470,1	-0,3	1,1	850,0

Source : Comptes nationaux
 Evolution de la production effective en volume à prix n-1 en % et niveau en francs courants
 Emploi total (salariés et non salariés)