

LES TRANSPORTS EN 1996

Jean-François VACHER,
François LEBRUN



La production des transports a crû de 2,4% en volume en 1996. Cette progression est imputable en partie au redressement mécanique de l'activité après le ralentissement de la fin de l'année 1995, perturbée par d'importants mouvements sociaux. Après deux années d'une croissance exceptionnelle, le volume de l'activité du transport routier de marchandises a enregistré une baisse de 1,7% en 1996. La croissance de la production de transport ferroviaire (+3,9% en volume) n'est qu'apparente : corrigée des effets de la grève de décembre 1995, elle fait place à un recul. Par contre, l'activité du transport aérien a, quant à elle, enregistré une progression de près de 16% en volume. La situation financière de la SNCF ne s'est pas améliorée et celle d'Air France Europe a continué de se dégrader alors que le redressement d'Air France, amorcé en 1993, s'est poursuivi.

Dans le contexte de faiblesse de la croissance qu'ont connue en moyenne annuelle les économies française et européenne en 1996, la production de la branche transport a progressé l'an dernier à un rythme légèrement inférieur à celui observé en 1995 (+2,4% en volume contre +2,8%), et très en retrait par rapport à 1994 (+4,3%). La progression enregistrée dans les transports correspond en partie au rétablissement mécanique de l'activité après le ralentissement de la fin de l'année 1995, consécutif aux mouvements sociaux qu'ont connus la SNCF et les transports collectifs urbains.

Du fait de la situation de forte concurrence qui se maintient depuis quatre ans, les prix moyens des transports sont restés pratiquement stables (- 0,1 % par rapport à 1995). Aussi les résultats sont-ils du même ordre de grandeur à prix courants qu'aux prix de l'année précédente.

La valeur ajoutée de l'ensemble de la branche connaît, elle aussi, une décélération marquée depuis trois ans (passant de + 4,0 % en 1994 à + 3,0 % en 1995 et à + 1,7 % en 1996), mais elle continue néanmoins de progresser à un rythme supérieur à celui du PIB.

**Recul de l'activité
du transport
routier
de marchandises**

Après les croissances exceptionnelles enregistrées en 1994 et 1995 (respectivement + 5,2 % et + 8,3 % en volume), la production de la branche du transport routier de marchandises a diminué de -1,7 % en 1996. Cependant, comme les prix du TRM ont augmenté de +0,8%, la baisse de la production en valeur a été limitée à - 0,9 %. Ce recul est intervenu malgré la relativement bonne tenue des activités de transport à l'international (+ 1 %), en liaison avec la croissance significative des exportations et des importations et le dynamisme de la demande automobile, qui a entraîné l'ensemble du transport de produits manufacturés. Mais ces éléments positifs ont été plus que compensés par les baisses enregistrées dans le transport de produits agricoles et alimentaires d'une part, et de matériaux de construction d'autre part, ainsi que par les conséquences du conflit social de novembre dont l'impact est estimé à environ un demi-point de croissance.

Si la production a diminué, l'emploi a continué de croître, mais à un rythme ralenti. Par contre la durée du travail s'est très légèrement réduite (- 1 %), sous l'effet du « contrat de progrès » passé par les partenaires sociaux. De ce fait, la productivité apparente du travail s'est réduite et, malgré des hausses de salaires maîtrisées, le coût salarial unitaire s'est accru. A cela s'est ajoutée une hausse

COMPTES

du prix des carburants, entraînant un repli de l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises du secteur (- 11,7 %) et de leur taux de marge (EBE/valeur ajoutée). Ce dernier s'établit, en 1996, à 17,7 %, après avoir connu une stabilisation autour de 20 % au cours des trois années précédentes. Enfin, du fait de la contraction de la demande, les investissements, notamment en poids lourds, se sont stabilisés.

Transport ferroviaire : une reprise en trompe l'œil

Le volume de la production de la branche ferroviaire a crû en 1996 de +3,9% et retrouve ainsi le niveau de 1994. Compte tenu d'une hausse des prix de 1,9 %, la progression à prix courants s'établit à + 5,9 %.

Toutefois, si on neutralise les effets de la grève de novembre-décembre 1995, l'activité marchandises (en tonnes-kilomètres) apparaît en diminution de 3,2 % et l'activité voyageurs sur le réseau principal (en voyageurs-kilomètres) en baisse de 0,3 %.

Des nuances doivent toutefois être apportées à ce constat global. En ce qui concerne les marchandises, si le transport intérieur est retombé à son niveau le plus bas de 1993, il n'en a pas été de même du transport international qui a été soutenu par le dynamisme de la demande extérieure ainsi que par le transfert de trafic trans-Manche sur Eurotunnel jusqu'au mois de novembre. Le transport combiné a continué de se développer fortement et son poids dans l'ensemble des transports ferroviaires de marchandises est passé en six ans de 15 % à 25 %.

Pour les transports de voyageurs, la baisse de fréquentation amorcée depuis plusieurs années sur le réseau principal hors TGV s'est poursuivie, alors que le transport par TGV a continué de se développer durant la majeure partie de l'année malgré la concurrence des transports aériens. Le ralentissement constaté au dernier trimestre est en partie imputable aux effets de l'incendie survenu dans le tunnel sous la Manche.

Les charges d'exploitation de la SNCF sont restées stables, avec notamment une réduction des consommations intermédiaires presque intégralement compensée par une augmentation des frais de personnel. En raison de la hausse de la production et de la stabilité des charges d'exploitation, l'EBE s'est sensiblement amélioré et le taux de marge s'est redressé à 30 % contre 21 % en 1995 et 26 % en 1994. Il reste néanmoins inférieur au niveau atteint au début de la décennie (41 % en 1990). La réduction des frais financiers provoquée par la baisse des taux d'intérêt a, par ailleurs, induit une amélioration du taux d'épargne qui demeure toutefois fortement négatif (- 12,9 % contre - 26,4 % en 1995).

Après avoir atteint le niveau record de 30,1 milliards de francs en 1992, la FBCF s'est très sensiblement réduite jusqu'à revenir à 19,8 milliards de francs en 1995. Elle se redresse à nouveau en 1996, pour s'établir à 23 milliards de francs (+ 19,3 % par rapport à l'année précédente). Cette augmentation sensible, entièrement imputable à la montée en puissance des travaux du TGV Méditerranée, a été intégralement financée par l'emprunt et, malgré la réduction du besoin de financement, la dette financière de l'entreprise s'est encore alourdie passant de 155,7 milliards de francs en 1995 à 176,1 milliards en 1996.

Transports collectifs urbains : baisse de la fréquentation à Paris comme en province

La baisse de fréquentation amorcée au début de 1995 s'est poursuivie en 1996. En province, elle a surtout affecté les réseaux des plus grandes villes. En Ile-de-France, le recul par rapport à 1995 a atteint - 4 % pour la SNCF et - 4,9 % pour le réseau ferré de la RATP (hors effet des grèves). Sur le réseau d'autobus, la réduction du nombre de voyages est moindre (- 0,4 %, après correction). Ce repli s'observe en région parisienne depuis quatre ans et s'effectue au profit de l'automobile. Il résulte d'une part d'un effet de prix relatif (différentiel entre la



hausse des prix du transport collectif et celle du coût d'usage de l'automobile) et, d'autre part, des modifications survenues dans la localisation des emplois et des logements en Ile-de-France.

La production de la RATP a augmenté l'an dernier de près de 10 % en valeur. La paralysie du réseau intervenue à la fin de 1995 ne suffit pas à expliquer cette progression. Il faut également prendre en compte la hausse des tarifs et la progression de 4,8 % de la compensation tarifaire versée par les administrations. La valeur ajoutée de l'entreprise et les subventions d'exploitation qu'elle a reçues ont augmenté dans des proportions nettement plus importantes que les rémunérations, entraînant une progression sensible de l'EBE et du taux de marge qui avoisine 45 %, soit un niveau jamais atteint depuis la fin des années quatre-vingt. Les comptes de l'entreprise ont dégagé, pour la première fois depuis plus de dix ans, une légère capacité de financement et la FBCF, après avoir fortement augmenté en 1995, a diminué dans des proportions analogues pour retrouver son niveau de 1994.

***Forte croissance
de l'activité
de transport aérien***

Le volume de la production de la branche du transport aérien a progressé de 15,6 % en 1996 mais, comme les prix ont baissé de 5,8 %, la croissance en valeur est ramenée à + 8,9 %. De fait, c'est bien la baisse des prix qui a stimulé la croissance de la demande, cette baisse ayant elle-même pour principale origine l'intensification de la concurrence sur les lignes intérieures.

Le redressement des comptes d'Air France amorcé en 1993 s'est poursuivi en 1996, avec notamment une progression de 17,1 % de l'EBE et une croissance de 29,4 % de l'épargne brute. La FBCF de la compagnie s'est réduite de plus de 90 % par rapport à l'année précédente (224 millions de francs contre 2 369). Air France Europe a, pour sa part, connu une évolution moins favorable avec une croissance de la production limitée à 1,4 %, une diminution de l'EBE et de l'épargne brute, ainsi qu'un montant négatif de FBCF (ventes d'avions).

Dans le nouveau contexte concurrentiel, les compagnies privées ont gagné des parts de marché sur les liaisons intérieures. Mais ces gains ont été obtenus au prix d'une dégradation de leur situation financière.

***Stabilisation
du volume
de l'activité
dans le transport
maritime
et léger recul
dans le fluvial***

La stabilisation du volume de l'activité portuaire recouvre des évolutions divergentes selon les ports et les produits. C'est ainsi que les ports autonomes métropolitains ont enregistré en 1996 une progression des vracs liquides sous la poussée des sorties de produits raffinés et un recul des vracs solides en raison principalement de la réduction des sorties de céréales et des entrées de minerais. Si le trafic trans-Manche a souffert de la concurrence d'Eurotunnel, le transport de conteneur s'est bien comporté au profit notamment des ports de Marseille et du Havre.

La production de la branche du transport maritime a, quant à elle, progressé de 0,4 % en volume. Ce taux de croissance relativement faible représente néanmoins une inflexion de tendance par rapport aux deux années précédentes qui avaient enregistré des baisses de 1,9 % en 1994 et de 1,3 % en 1995. Cette légère hausse s'accompagne d'une diminution des prix de 3,5 %, de sorte que la production exprimée à prix courants a diminué de 3,2 %.

Dans le transport fluvial, la conjoncture s'est à nouveau dégradée, après une bonne année 1995 (- 2,1 % en 1996 contre + 4,8 % l'année précédente). Cette évolution est liée en grande partie à celle des principaux produits qui constituent leur marché traditionnel : produits agro-alimentaires et, dans une moindre mesure, matériaux de construction.

***Amélioration
du solde
des échanges
extérieurs
de services
de transport***

Le solde des échanges FAB-FAB des services de transport s'est établi à 3,2 milliards de francs en 1996, ce qui représente un quasi-doublement par rapport à l'année précédente (1,7 milliards de francs). Deux modes sont à l'origine de ce résultat : l'aérien, grâce surtout aux ventes relatives au fret, et le ferroviaire, dont l'excédent résulte à la fois de la baisse des achats de services de transport de voyageurs et de l'augmentation des ventes de services de fret. En revanche, les déficits des échanges de services routiers, fluviaux et maritimes se maintiennent à des niveaux voisins de ceux des années précédentes.

***La consommation
des ménages
en transport
s'est accélérée***

Stimulée par les achats de véhicules qui ont bénéficié de la prime « qualité automobile » et par la progression des dépenses de transports, la croissance de la consommation des ménages au titre de la fonction transport s'est accélérée pour atteindre en 1996 + 3,6 % (contre + 1,4 % en 1995), soit un taux nettement supérieur à celui de l'ensemble de leurs dépenses (+ 1,9 %). Au total, les aides gouvernementales auront porté sur 880 000 véhicules en ce qui concerne la prime « à la casse » (instaurée de janvier 1994 à juin 1995) et sur 770 000 pour la prime « qualité automobile » (d'octobre 1995 à octobre 1996). De ce fait, la croissance du parc automobile se poursuit (+ 1,2 %) et la circulation des voitures particulières a augmenté de 1,5%, en ralentissement sensible par rapport aux années précédentes.

Les dépenses d'utilisation des véhicules, exprimées à prix courants, sont demeurées pratiquement stables. Les dépenses des ménages en transports collectifs augmentent de 7,5 %, en raison non seulement de l'effet des grèves de la fin de l'année 1995 mais aussi de la croissance de la demande de transport aérien. Au total, la part des transports dans le budget des ménages a augmenté (15 % en 1996 contre 14,6 % l'année précédente).

***Augmentation
des effectifs
de la branche
des transports***

Les effectifs salariés de la branche des transports ont augmenté l'an dernier de 2,0 % pour atteindre 808 500 personnes. La progression du nombre des non salariés est du même ordre : +2,1%, avec 67 800 personnes. La progression de l'emploi est restée favorable dans certaines branches qui ont pourtant connu une activité ralentie, telles que le transport routier de marchandises et les transports maritime et fluvial. Dans d'autres branches, telles que les autres transports terrestres et les activités de services annexes et auxiliaires, le nombre de salariés a augmenté, en cohérence avec l'évolution de leur production.

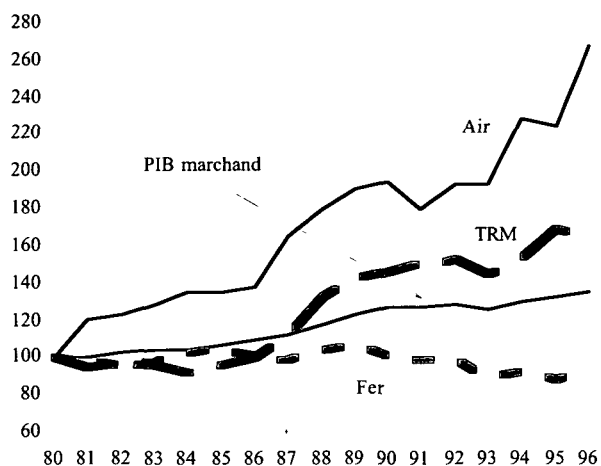
En revanche, la politique de réduction des effectifs menée par les grandes entreprises nationales s'est traduite par une nouvelle diminution de l'emploi dans le ferroviaire (- 1 800 personnes). Il en est de même pour l'aérien, où la stabilisation des effectifs de la branche résulte de deux mouvements qui se sont neutralisés : la compression des effectifs dans le secteur public a en effet été compensée par l'embauche de personnels par les compagnies privées.

***Accélération
du programme
autoroutier***

En dépit d'une réduction sensible des investissements des collectivités locales, les dépenses consacrées aux infrastructures de transport se sont accrues, en valeur, de 8,7 % en 1996, après avoir baissé en moyenne de 2 % par an de 1992 à 1995. Ce rebond résulte de la conjonction de deux phénomènes. D'une part, le programme ferroviaire repart (+ 23 % en 1996) du fait de la montée en régime du chantier TGV Méditerranée mais reste malgré tout en deçà du niveau record atteint en 1992 (15 milliards de francs en 1996 contre 20,8 milliards en 1992). D'autre part, la croissance du programme autoroutier se poursuit (+ 19 %), notamment pour les autoroutes concédées dont les investissements passent de 11 milliards de francs en 1992 à 20 milliards en 1996.

COMPTES

Graphique 1 : Valeur ajoutée des transports et PIB marchand en volume
(Prix de 1980 - indice 1980 = 100)



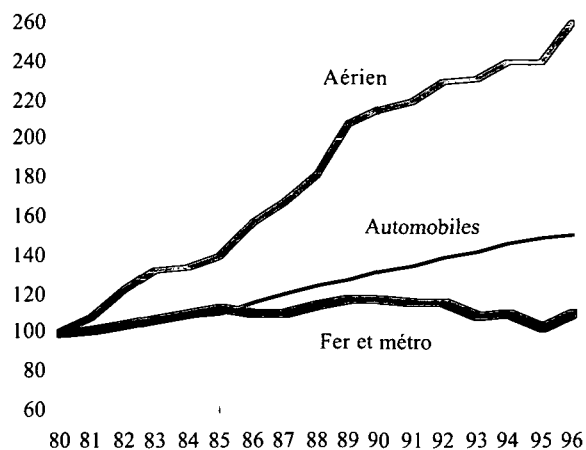
Source : Comptes nationaux

Tableau 1 : La production des principales branches de transport

	Evolution 96/95, en %			1996
	Volume	Prix	Valeur	Mds de Francs
Transport ferroviaire	3,9	1,9	5,9	45,2
Transport routier de marchandises	-1,7	0,8	-0,9	143,9
Autres transports terrestres	1,7	3,1	4,8	72,6
Navigation fluviale	-2,1	-0,7	-2,7	1,7
Transport maritime	0,4	-3,5	-3,2	20,2
Transport aérien	15,6	-5,8	8,9	65,5
Activités annexes et auxiliaires	1,3	0,2	1,6	134,5
TOTAL TRANSPORTS	2,4	-0,1	2,4	483,6

Source : Comptes nationaux

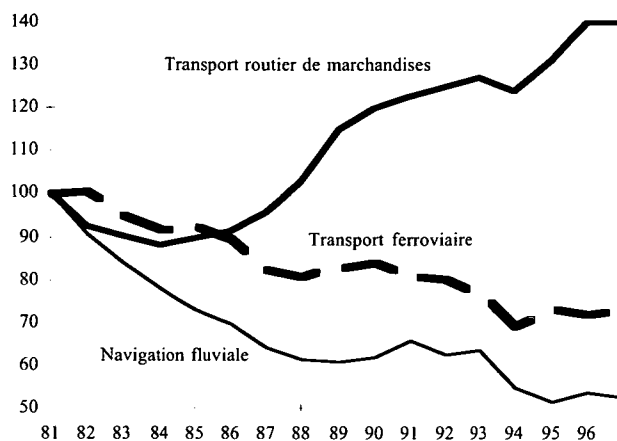
Graphique 2 : Transports intérieurs de voyageurs
(milliards de tonnes-kilomètres - indices 1980 = 100)



Source : DAEI / SES

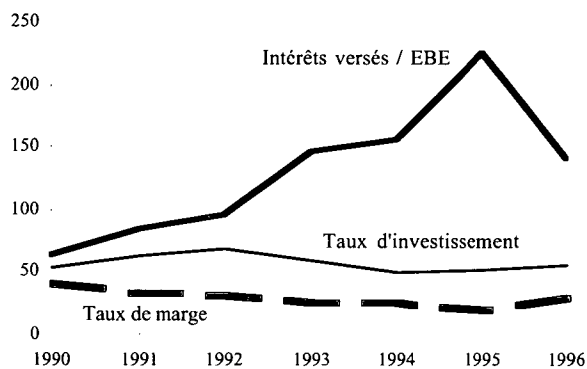
COMPTES

Graphique 3 : Transports intérieurs de marchandises
(Milliards de tonnes-kilomètres - indices 1980 =100)



Source : DAEI / SES

Graphique 4 : Principaux ratios de la SNCF en %



Source : Comptes nationaux

Tableau 2 : Effectifs salariés dans les branches du transport

	% d'évolution					1996 en milliers
	1992	1993	1994	1995	1996	
Transport ferroviaire	-2,6	-2,8	-3,3	-2,5	-1,7	102,0
Transport routier de marchandises	1,1	-0,2	1,6	3,2	2,9	237,4
Autres transports terrestres	0,9	0,0	1,8	2,9	2,5	185,2
Navigation fluviale	0,0	0,0	-8,3	13,6	4,0	2,6
Transport maritime	-1,2	-1,2	-12,0	3,4	3,3	15,7
Transport aérien	-0,2	-4,3	-2,0	0,0	0,0	58,6
Activités annexes et auxiliaires	-1,1	-1,2	-1,3	3,1	2,8	207,0
TOTAL TRANSPORTS	-0,2	-1,1	-0,4	2,1	2,0	808,5

Source : Comptes nationaux