

# LES TRANSPORTS EN 1995

M. Cougard, Insee, J-F Vacher, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme

L'activité des transports a crû de 2,4 % en volume en 1995. Les grèves de fin d'année ont touché les transports de voyageurs : recul sensible pour le transport ferroviaire, plus accentué pour les transports collectifs urbains et activité ralentie sur les lignes aériennes intérieures. En revanche, le transport routier de marchandises a vivement progressé. La situation financière de la SNCF s'est fortement dégradée, mais l'effort d'investissement de la société est resté important, de même que celui de la RATP. Air France a poursuivi son redressement, tandis qu'Air Inter a subi une concurrence accrue. Les résultats du premier semestre 1996 sont plutôt mitigés.

Affectée par le ralentissement général de la croissance, 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. Le profil de l'activité s'est en effet affaïssi dans la seconde partie de l'année, et ce mouvement a été amplifié par les grèves dans les transports. La poursuite d'une vive concurrence internationale et entre les divers modes de transport s'est traduite par une baisse moyenne des prix de 0,5 %. De ce fait, le ralentissement de la croissance de la production est encore plus marqué à prix courants (+ 1,9 % contre + 4,1 % en 1994). La valeur ajoutée de la branche s'est accrue de 2,6 % en volume, à un rythme légèrement supérieur à celui du PIB marchand (+ 2,1 %). Cette progression est essentiellement imputable à la croissance de la valeur ajoutée du transport routier de marchandises (TRM) qui a augmenté de 9,2 % (graphique 1). La progression de l'ensemble des transports terrestres de marchandises (+ 4,4 % en tonnes-km) a été favorisée jusqu'en octobre par l'activité industrielle et le dynamisme des échanges internationaux de biens (la croissance des exportations et des

importations a été supérieure à 9 %). La production manufacturière a en particulier augmenté de 2,5 %.

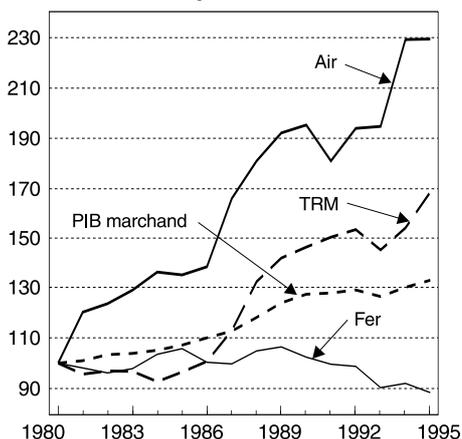
## Forte chute du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de marchandises a été particulièrement affecté par la conjoncture. La production de la branche a baissé de 4 % en volume, alors qu'elle avait progressé de 5,8 % l'année précédente. Bien que sa progression en tonnes-km au premier semestre ait été comparable à celle du transport routier de marchandises (+ 9,9 %), l'évolution annuelle moyenne s'est traduite au total par un recul de 1,7 %. Le ralentissement général de l'activité et le mouvement social de fin d'année ont provoqué l'inversion de cette tendance. En outre, la recette moyenne du fret par tonne-km a encore sensiblement baissé, de 4,1 %, suivant en cela les évolutions tarifaires pratiquées par le transport routier. Le fret ferroviaire ne représente plus désormais que 15,1 % des tonnes-km totales du transport terrestre de marchandises.

Le redressement des transports fluviaux (+ 4,7 % en tonnes-km) marque une pause dans la lente dégradation de leur position relative depuis plus de dix ans. Cette évolution est liée en grande partie à celle des principaux produits qui constituent leur marché traditionnel (produits agro-alimentaires et,

### ① Valeur ajoutée des transports et PIB marchand en volume

Prix de 1980, indice égal à 100 en 1980



Source : Comptes nationaux 1995, Insee

INSEE  
PREMIERE

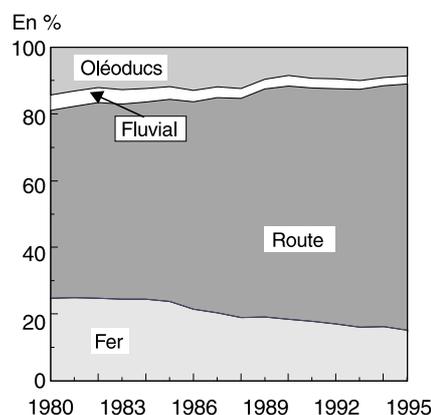
dans une moindre mesure, matériaux de construction).

Le transport maritime a en revanche reculé. La production de la branche a diminué de 1,3 % en volume. Quant à l'activité portuaire, elle a également régressé globalement, de 2,2 %, principalement à cause de la baisse des tonnages de produits raffinés. Toutefois, les échanges de marchandises en conteneurs (à plus grande valeur unitaire) se sont développés, en dépit de la concurrence croissante du "Shuttle" sur la liaison transmanche.

### Dynamisme confirmé du transport routier de marchandises

C'est en définitive le mode routier qui a tiré profit de ces évolutions, puisque sa part de marché s'est accrue de 1,6 point (graphique 2). Le secteur du transport routier de marchandises a en effet bénéficié le plus largement de la conjoncture générale et est parvenu, en outre, à récupérer une partie du fret longue distance de la SNCF lors des

#### ② Partage modal du transport intérieur de marchandises



Source : DAEI/SES, Ministère des Transports

#### ① La production des principales branches de transport

	Évolution 95/94, en %			1995 Mds de Francs
	Volume*	Prix	Valeur	
Transport ferroviaire	-4,0	0,2	-3,8	42,6
Transport routier de marchandises	8,3	-1,7	6,5	145,5
Autres transports terrestres	-2,4	1,4	-1,0	68,7
Navigation fluviale	4,7	-2,1	2,5	1,7
Transport maritime	-1,3	-0,2	-1,5	20,9
Transport aérien	-0,7	-1,1	-1,8	59,3
Activités annexes et auxiliaires	2,8	-0,1	2,7	131,4
<b>TOTAL TRANSPORTS</b>	<b>2,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,9</b>	<b>470,1</b>

(\*) Les volumes sont calculés aux prix de 1994

Source : Comptes nationaux 1995, Insee

grèves de fin d'année. La production en volume de la branche correspondante a augmenté de 8,3 % (tableau 1), mais sa croissance a par contre été un peu moins favorable en prix courants (+ 6,5 %), en raison notamment d'une baisse des prix particulièrement marquée dans les transports de courte distance (moins de 200 kms).

Ce dynamisme s'est traduit par une forte progression de la valeur de la production des entreprises du secteur (+ 6,4 %). D'importants efforts de rationalisation ont abouti à une meilleure utilisation des véhicules (progrès dans la gestion de la chaîne de transport, accroissement de la capacité et du taux de remplissage des véhicules, amélioration des taux de retour à vide). Les entreprises ont vu leur excédent brut d'exploitation (EBE) augmenter de 8,3 %, et leur taux de marge (EBE/valeur ajoutée) se stabiliser pour la première fois depuis plus de dix ans. Leurs investissements ont continué de progresser à un rythme proche de celui de l'année précédente (+ 8,0 %). La mise en place du "contrat de progrès" prévoit une réduction concertée du temps de travail de certaines catégories de personnels, les "chauffeurs grands routiers".

#### Réorganisation du secteur autoroutier concédé

La nouvelle taxe d'aménagement du territoire, répercutée sur des tarifs libérés, et l'augmentation des trafics (+ 3,4 %) ont induit une progression de 6,4 % des recettes de péage à prix courants. Néanmoins, l'accroissement des frais financiers des sociétés concessionnaires a alourdi leurs charges. Cette évolution résulte de la poursuite d'investissements à un rythme élevé

(+ 17 %), dans le cadre de l'accélération du programme autoroutier décidée par les pouvoirs publics en 1993. Cette décision a entraîné en 1995 une réorganisation du secteur et la mise en place de nouveaux liens contractuels avec l'Etat. 2 600 kms supplémentaires d'autoroutes, nécessitant 140 milliards de francs de travaux, devraient être ainsi construits en dix ans.

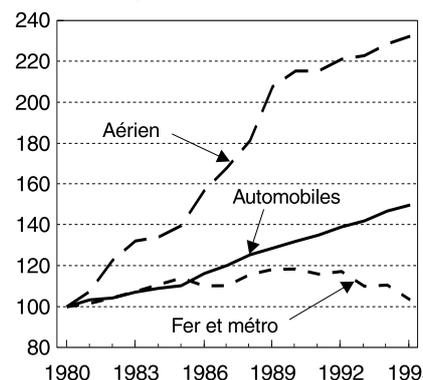
#### Faible progression de la consommation des ménages liée au transport

Les déplacements intérieurs de voyageurs, assurés à 85 % par la voiture particulière, ont enregistré leur plus faible croissance depuis dix ans : + 0,9 % en voyageurs-km (graphique 3). Ce net ralentissement a affecté les services de transport, et notamment les transports collectifs urbains (-10,9 %), qui ont souffert des attentats de l'été et des grèves de fin d'année. Mais il résulte également de l'inflexion de la circulation des véhicules particuliers, qui ne s'est accrue que de 2 % cette année, contre 3,4 % en 1994.

Dans ce contexte, la consommation des ménages liée au transport n'a augmenté que de 0,7 %, contre 1,4 % pour l'ensemble de leurs dépenses. Si les frais liés à l'utilisation des véhicules se sont fortement accrus, en raison notamment du niveau élevé des réparations, les achats de véhicules ont en revanche sensiblement reculé avec la diminution progressive des primes allouées par le gouvernement. Au total, les dépenses consacrées aux transports n'ont représenté que 14,6 % de la consommation totale des

#### ③ Transport intérieur de voyageurs

Mds de voyageurs-km - indices 100 en 1980



Source : DAEI/SES

ménages à prix courants, soit le ratio le plus faible depuis la fin des années 70 (à l'exception de 1993).

## Recul des transports ferroviaires de voyageurs

Au premier semestre, la croissance des transports ferroviaires de voyageurs s'élevait pour le réseau principal à 6,8 % (en voyageurs-km), et à près de 10 % pour le seul TGV. Mais le ralentissement général de l'activité et le climat social de la fin de l'année ont complètement renversé cette tendance. En définitive, les transports ferroviaires de voyageurs, mesurés en voyageurs-km, ont reculé de 5,7 %.

Les pertes de recettes induites, ainsi que la gratuité des voyages et le remboursement de la carte orange aux usagers du RER, fin décembre, ont abouti à un manque à gagner significatif pour la SNCF. Ses charges d'exploitation ont par ailleurs augmenté, avec la hausse de 7,8 % des achats. Le taux de marge s'est encore dégradé en 1995 (graphique 4). Une nouvelle réduction des effectifs de 2,5 % a eu lieu après celle de 3,3 % en 1994. Au cours de la période 1983-1993, les emplois avaient déjà subi une diminution annuelle de 2,7 % en moyenne. L'effort d'investissement est en revanche resté important en niveau, bien que réduit de 5,4 %. Les frais financiers, en augmentation d'environ 8 %, représentent en 1995 14,4 % des charges de la société. La dette s'élève ainsi à 155,7 milliards de francs à la fin de l'exercice.

## Forte chute des transports collectifs urbains et interurbains

C'est en Ile-de-France que la chute de l'activité des transports collectifs urbains a été la plus sévère. Les grèves de novembre et décembre y ont en effet réduit les transports de voyageurs, mesurés en voyageurs-km. La baisse de fréquentation, liée également pour la RATP à des problèmes de sécurité, a atteint 11,8 % pour cette dernière et 10,5 % pour la SNCF. En province, le repli a été moins accentué, mais il a néanmoins été sensible. Quant aux transports routiers de voyageurs, qui auraient pu bénéficier d'un effet de report en fin d'année, ils ont

baissé aussi de 4,9 %, en particulier à cause du fléchissement de l'activité touristique.

## Tassement de l'activité aérienne

La production de la branche du transport aérien a reculé de 0,7 % en volume, malgré les bons résultats de quelques compagnies privées. Bien que les mouvements totaux d'avions enregistrés par les aéroports se soient accrus de 7,6 %, avec le développement de l'offre et l'ouverture partielle du ciel français à la concurrence, les transports de voyageurs par les compagnies nationales -mesurés en passagers-km-transportés- ont faiblement augmenté, voire stagné, sur les lignes intérieures. Les compagnies aériennes avaient pourtant bénéficié en fin d'année d'un flux complémentaire de clientèle provenant de la SNCF, mais les difficultés d'accès aux aéroports ont rapidement interrompu ce phénomène de report. Quant au trafic des vols internationaux, sa croissance de 3 % en volume est davantage imputable à l'allongement des distances parcourues qu'à une augmentation du nombre de passagers. Cette situation résulte aussi de facteurs plus spécifiques comme l'interruption des liaisons avec l'Algérie et la concurrence d'Eurostar sur Paris-Londres.

Malgré l'augmentation des trafics et du coefficient de remplissage de ses vols, la compagnie nationale Air France a vu sa production reculer de 1,6 % en valeur. Elle a néanmoins poursuivi sa stratégie de réduction de ses coûts d'exploitation, notamment en restructurant son réseau et en se recentrant sur son activité de transporteur aérien. Les frais de personnel ont

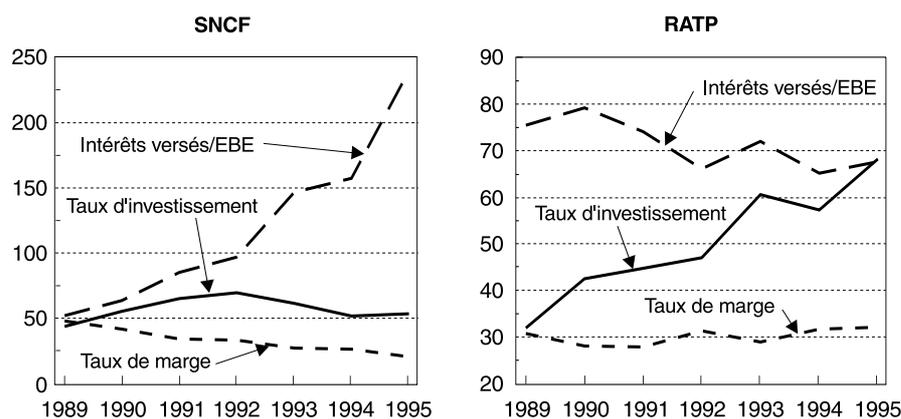
encore baissé de 4,1 %, grâce à une nouvelle réduction des effectifs et à la modération des coûts salariaux. Le taux de marge a de nouveau fortement progressé, pour atteindre 32,5 %, contre 27 % en 1994. La compagnie a amorcé son désendettement par des cessions et grâce à une recapitalisation partielle. Ces deux facteurs ont permis une diminution de 24 % des frais financiers.

L'ouverture partielle du marché intérieur a soumis la compagnie Air Inter (devenue Air France Europe) à la pression de nouveaux concurrents sur des liaisons importantes comme Paris-Marseille (AOM et TAT), Orly-Toulouse (TAT et Air Liberté) ou Orly-Bordeaux. L'activité d'Air Inter a ainsi reculé de 6,2 % (en passagers-km), ce qui, conjugué à une hausse des consommations intermédiaires, a entraîné une réduction de moitié de son excédent brut d'exploitation et une diminution du même ordre de sa capacité de financement.

## Légère augmentation des effectifs

L'emploi salarié a augmenté de 1,2 % dans les entreprises de transport (tableau 2), légèrement moins que dans l'ensemble des secteurs de l'économie (+ 1,6 %), mais à un rythme très faible par rapport à celui de l'ensemble des services marchands (plus de 3 %). Cette évolution résulte de deux mouvements opposés. Dans les grandes entreprises nationales, les effectifs salariés ont continué de se réduire de 1,9 %, après respectivement 2,9 % et 3,3 % en 1993 et 1994. A la SNCF en particulier, le nom-

④ Principaux ratios de la SNCF et de la RATP en %



Source : Comptes nationaux 1995, Insee

## ② Effectifs salariés dans les branches du transport

	% d'évolution				1995 en milliers
	1992	1993	1994	1995	
Transport ferroviaire	-2,6	-2,8	-3,3	-2,5	103,8
Transport routier de marchandises	1,1	-0,2	1,6	3,5	231,4
Autres transports terrestres	0,9	0,0	1,8	0,6	176,7
Navigation fluviale	0,0	0,0	-8,3	-4,5	2,1
Transport maritime	-1,2	-1,2	-12,0	-2,7	14,3
Transport aérien	-0,2	-4,3	-2,0	-1,4	57,8
Activités annexes et auxiliaires	-1,1	-1,2	-1,3	2,3	199,8
<b>TOTAL TRANSPORTS</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,4</b>	<b>1,2</b>	<b>785,9</b>

Source : Comptes nationaux 1995, Insee

bre des salariés a diminué de 2,5 %, après la forte baisse concernant 6 400 personnes en 1994. À l'inverse, les effectifs des autres entreprises ont régulièrement progressé (+ 2,6 % en 1995), essentiellement grâce au transport routier de marchandises (+ 3,5 %) et aux services annexes et auxiliaires de transport (+ 2,3 %).

### Reprise des investissements

Dans les entreprises, les investissements ont repris, de + 4,7 % en volume, après les très fortes baisses des années précédentes. Leur montant reste néanmoins inférieur à ce qu'il était au début des années 1990, puisqu'il est passé de 99,2 milliards de francs courants en 1992 à 83,5 milliards de francs en 1995.

La part des grandes entreprises nationales dans la FBCF globale du transport s'est ainsi maintenue aux environs de 31 %. L'investissement dans ces entreprises suit désormais celui de l'ensemble du secteur, grâce

pour l'essentiel à la RATP (poursuite du projet METEOR) et au maintien d'un niveau encore élevé de dépenses d'équipement à la SNCF (achèvement des lignes nouvelles de TGV, installations des terminaux transmanche et accroissement des travaux sur le reste du réseau principal).

Toutefois, ce sont les entreprises de transport routier de marchandises qui ont le plus contribué à cette reprise, puisque leurs investissements se sont encore accrus de 8 %, après une forte augmentation de 9,7 % en 1994.

### Un début d'année 1996 en demi-teinte

Dans le contexte économique médiocre du premier semestre de l'année 1996, les transports de marchandises se sont ralentis alors que les transports de voyageurs se redressaient globalement. Les premiers résultats d'enquêtes disponibles sur l'évolution du transport routier de marchandises font ressortir un repli marqué de l'activité pour compte d'au-

trui, une baisse des prix et une stabilité de l'investissement des entreprises. Seul l'emploi évoluerait favorablement, en raison probablement des délais d'ajustement. Quant au fret ferroviaire, malgré un rattrapage limité en début d'année par rapport au mois de décembre 1995, son recul n'a cessé de s'accroître.

Les données publiées au cours des premiers mois de l'année 1996 sur l'évolution des transports terrestres de voyageurs mettent en évidence un renforcement des tendances déjà observées précédemment : accentuation du déclin du réseau principal SNCF mais fréquentation soutenue dans le TGV, et poursuite de la baisse des transports en Ile-de-France. Par contre, l'activité aérienne s'est redressée significativement. Le nombre de passagers dans les aéroports a vivement progressé sur les huit premiers mois de l'année et l'activité d'Air France s'est considérablement accrue sur cette période.

Les transports pourraient faire l'objet de réformes structurelles.

Les activités de la SNCF relèveraient de deux entités juridiques différentes, un nouvel établissement public, le " Réseau ferré national " (RFN), étant chargé de la gestion de l'infrastructure et héritant de la plus grande partie de la dette. La SNCF, sous une forme renouvelée, assurerait l'exploitation du service de transport.

À la veille de l'ouverture totale à la concurrence du ciel européen, prévue le 1<sup>er</sup> avril 1997, des regroupements sont par ailleurs envisagés dans le secteur aérien français.

### A RETOURNER A : INSEE-CNGP, B.P. 2718, 80027 AMIENS CEDEX 01

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 1997

1 an, 60 numéros = 530 F (France)     663 F (Europe)     827 F (Reste du monde)

Nom ou raison sociale : \_\_\_\_\_ Activité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Tél : \_\_\_\_\_

Ci-joint mon règlement en Francs par chèque à l'ordre de l'INSEE : \_\_\_\_\_ F.

Date : \_\_\_\_\_ Signature

Direction Générale :

18, Bd Adolphe-Pinard  
75675 Paris cedex 14

Directeur de la publication :  
Paul Champsaur

Rédacteur en chef :

Baudouin Seys

Rédacteurs : F. Magnien,

C. Dulon, A.C. Morin, S. Tagnani

Maquette : P. Lapierre de Melinville

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 1997