

## LA PRODUCTION DES TRANSPORTS AUGMENTE DE 4,4% EN 1987

Michel BRAIBANT - Christian GABET

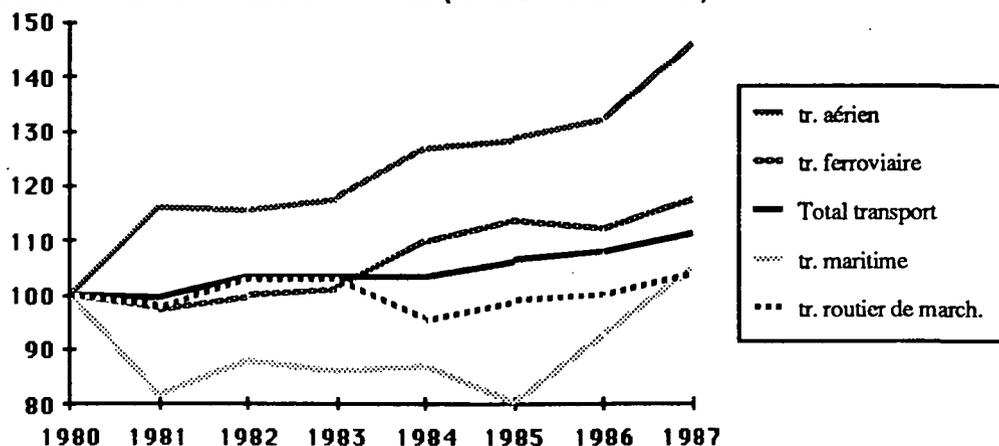
En 1987, pour la troisième année consécutive, la production de la branche «Transport» a augmenté plus vite que l'ensemble de l'économie française. Mais l'écart qui était de 0,3 points en 1985 et 0,2 points en 1986 s'est creusé à 1,7 points en 1987. Deux domaines ont tiré cette expansion : le transport routier de marchandise (+8,3%) et le transport aérien (+ 11,2%). Par contre deux autres activités ont connu une recession le transport ferroviaire (-0,5%) et la navigation intérieure (- 6,5%).

Ces évolutions sont les conséquences de celles des trafics. En 1987 la mobilité des Français a continué de se développer (+3,2% sur les trafics intérieurs de voyageurs), mais plus spectaculaire encore a été l'expansion du trafic marchandise (+4,4%), amplifiant comme on le constate habituellement la forte croissance de la production industrielle (+2,5% sur l'indice de la production industrielle), du bâtiment (+3,3%) et des échanges extérieurs (+8,5% sur les importations, +2,4% sur les exportations). Ces évolutions moyennes se sont accompagnées d'une restructuration importante, conséquences pour partie de la baisse du prix des carburants enregistrée en 1986 ; en voyageurs stagnation du rail, développement de la voiture individuelle et surtout du transport aérien, en marchandise recul du rail et de la voie d'eau et explosion du trafic routier pour compte d'autrui (+10,3%) alors que le compte propre ne connaît qu'une croissance de 2,7%.

**Marchandises :**  
**Les gains de productivité compensent les baisses de prix.**

En 1986 le transport avait maintenu ses prix et conservé ainsi la plus grande part des surplus dégagés par la baisse du prix des carburants. En 1987 dérèglementation et concurrence ont conduit à des baisses de prix appréciables : -4,3% sur les transports routiers et -3% sur le transport ferroviaire. Mais parallèlement des gains importants de productivité, aussi bien sur les matériels que sur les personnels, ont été permis soit par l'expansion des trafics (transport routier de marchandises) soit par des réductions d'effectifs et des déclassés de matériels (SNCF et transports maritimes). On doit cependant avoir présent à l'esprit que, pour partie, ces gains de productivité ne sont que le rattrapage du sous emploi des facteurs de production dus aux fortes baisses des trafics du début de la décennie : seuls les transports publics routiers de voyageurs échappent à ce schéma avec des prix en hausse et une productivité stable.

PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL ( BASE 100 EN 1980 )



Juillet 1988

## **Les Profits consolidés**

Ces gains de productivité ont ainsi permis de consolider (route, mer) et parfois d'améliorer (SNCF, AIR FRANCE), les améliorations de l'excédent brut d'exploitation (approximativement égal à la différence entre valeur ajoutée plus subventions et frais salariaux), enregistrés depuis quelques années en partie grâce à des gains de productivité (SNCF, AIR FRANCE) en partie grâce à la baisse du prix de pétrole de 1986. A cela s'est ajouté l'allègement de l'endettement (en particulier pour la part exprimée en dollars) et la baisse des taux d'intérêts nominaux, qui ont sensiblement dégonflé le poids des frais financiers, permettant au taux d'épargne (rapport du profit brut à la valeur ajoutée) d'atteindre des niveaux importants à l'exception d'Air Inter qui a subi une augmentation importante de ses coûts due aux effets des grèves.

### **TAUX D'EPARGNE DES SOCIETES EN %**

	1983	1984	1985	1986	1987
Transport routier de marchandise	13,8	13,0	13,0	17,0	17,0
Transport maritime	-2,0	7,6	0,2	1,4	4,6
S.N.C.F.	4,2	15,3	15,7	15,8	20,0
Air France	23,9	26,7	29,8	18,7	25,6
Air Inter	14,1	16,1	23,8	28,6	4,0

## **Stabilisation du déficit extérieur des services de transport**

Le panorama des échanges extérieurs est nuancé : en transport routier de marchandises, une légère remontée du pavillon efface l'effet mécanique du développement de l'activité et stabilise le déficit. En transport maritime, la baisse des trafics et des taux de frêt réduit le déficit malgré un nouveau repli du pavillon français. Par contre les excédents du transport ferroviaire et du transport aérien diminuent sensiblement. Au total, le léger déficit de 0,3 milliard enregistré en 1986 se stabilise à 0,1 milliard en 1987.

## **Dépenses publiques: une part croissante des collectivités locales**

Ces dernières années, la part des transports dans les dépenses totales des administrations publiques est restée à peu près stable autour de 5,3% du total. Cependant, depuis 1983, la structure de la décomposition par fonctions s'est légèrement modifiée: ascension de la part des transports collectifs urbains (21,6% en 1986), décroissance des dépenses routières, malgré une légère remontée en 1986 (46,8%), et baisse des contributions au transport ferroviaire, après la forte pointe de 1984. Plus spectaculaire a été l'évolution de la répartition des dépenses entre l'Etat et les administrations publiques. En 1983, le partage était à peu près égal, 54,9 Milliards pour l'Etat, 53,6 pour les collectivités locales. Trois ans après, les collectivités locales distancent nettement l'Etat, avec 79,4 Milliards contre 66,6. Du côté des recettes, on notera également une forte croissance, à partir de 1983, des recettes de la TIPP: 56% en trois ans ■

Le 25<sup>ème</sup> rapport sur les comptes des transports a été examiné le 29 juin par la commission des comptes des transports de la nation réuni sous la présidence de Monsieur Paul Josse, vice président. Ce rapport, "les transports en France en 1987" est édité par l'I.N.S.E.E. (collection C) et disponible dans tous les observatoires régionaux de l'INSEE.