

LES PRINCIPAUX RESULTATS DU RAPPORT DES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1988.

Michel BRAIBANT

En 1988, la croissance des trafics s'amplifie pour les marchandises, surtout par route. Pour la seconde année consécutive, le trafic marchandises augmente plus vite (+7,8%) que celui des voyageurs (+3,9%), alors qu'avant 1987 le trafic marchandises stagnait. Avec la relance de la production industrielle, on constate un effet de rattrapage accentué par la forte baisse du prix du gazole. Dans ces conditions, les entreprises de transport exceptée la SNCF, continuent de créer des emplois. Leur progression est nettement moindre que celle de la production permettant des gains de productivité élevés et d'assurer leur situation financière malgré des baisses sensibles de prix. A la SNCF, ces gains sont aussi très élevés malgré une croissance plus faible de la production. Au total, 1988 reconduit les principales évolutions dans les transports en 1987, souvent en les amplifiant (accélération de la hausse des trafics et de la productivité, baisse des prix des transports). Notons cependant certaines inflexions en fin d'année : les trafics augmentent moins vite; les prix se redressent légèrement.

En 1988, les trafics continuent de progresser plus vite que le PIB pour la troisième année consécutive...

L'environnement économique : +3,7% pour le PIB marchand en 1988, contre +1,9% en 1987. La production industrielle augmente de +5%.

... permettant des gains de productivité élevés dans les entreprises de transport.

Les trafics : +4,8% voyageurs et marchandises confondus : +3,9% en voy.-km pour les voyageurs; +7,8% en tonnes-km dont +10,7% pour la route et +23% pour le trafic international pour les marchandises. Durant les années 1987 et 1988, les trafics ont progressé nettement plus vite que la production industrielle, l'écart étant à chaque fois de 3%, permettant ainsi de rattraper le retard accumulé entre 1980 et 1983. Pour l'aérien, le trafic des 3 Grandes Compagnies augmente de 7%. Le maritime est en léger regain.

... et des résultats financiers plutôt satisfaisants

Le transport pour compte d'autrui : la production de la branche transport augmente de 6,8% en volume et l'emploi de 1,9% dont +5,5% pour le transport routier de marchandises alors que les effectifs du transport ferroviaire baissent de 4,2%. Au total, les gains de productivité seraient de 5% en tenant compte de la durée du travail qui progresserait sensiblement dans les entreprises de transport routier, de l'ordre de 50 minutes. Notons aussi la forte croissance de l'investissement en volume (+12,4% en 1988 au lieu de +4,5% en 1987) du fait d'investissement importants à la SNCF et Air France.

Les entreprises : L'évolution dans les Grandes Entreprises Nationales de transport est très diverse : forte croissance de l'EBE à la SNCF du fait d'une réduction des effectifs et d'une reprise des trafics; progression satisfaisante à Air France malgré une quasi-stabilité des prix mais les trafics continuent de progresser fortement (+8,8%). En revanche, dégradation à la RATP et à Air Inter notamment du fait des grèves. Dans le transport routier de marchandises, on estime l'évolution du chiffre d'affaires à +9%, ce qui permettrait une hausse de l'EBE de 5%. On nota aussi la reprise de la croissance des résultats financiers en transport maritime et dans la navigation fluviale après deux années catastrophiques et les bons résultats d'UTA en transport aérien.

Le rapport a été achevé fin-mai. Il avait surtout 3 objectifs.

- 1 maintenir l'acquis dans les mêmes délais que pour le précédent Rapport.
- 2 replacer certains thèmes proposés lors de la précédente commission (emploi, compte propre)
- 3 situer les évolutions récentes dans une longue période : 1970 -1988 , (1970 étant l'année la plus ancienne des comptes en nouvelle base) et les compléter par des exposés méthodologiques.

... malgré des baisses de prix...

Les prix : La baisse des prix dans les transports routiers de marchandises n'est pas aussi forte que prévu : globalement -2% du fait d'une légère hausse en zone courte malgré une baisse de 4,5% pour la zone longue.

La consommation des ménages : croissance relative toujours plus rapide des transports du fait du regain des transports collectifs (+4,1%) et d'une évolution assez forte de la consommation de carburants : +3,5% en 1988 .

Les matériels et l'énergie : forte croissance des consommations énergétiques par les transports (voitures particulières et camions) malgré un ralentissement de la croissance des immatriculations de voitures et de camions.

... qui favorisent souvent les positions du pavillon français.

Les échanges extérieurs : l'année 88 confirme les tendances observées en 1987. Pour la route, le pavillon français continue de gagner des parts de marché (+0,6%) contre +0,9% en 87, aussi bien à l'import qu'à l'export. Par pays, les gains sont surtout importants avec la Belgique et la RFA. Pour la mer, la baisse du pavillon français se poursuit en tonnage du fait des hydrocarbures mais se redresse en valeur, grâce aux gains sur les marchandises diverses. Ces évolutions se traduisent sur la Balance des échanges effectifs par une stabilisation du déficit pour ces 2 modes autour de -1,9 milliards de francs. Pour l'aérien, le solde toujours positif se redresse quelque peu en 1988 après la baisse en 1987 due en partie à la baisse du dollar.

Les transports en Europe :

1/ les trafics de marchandises : malgré le rattrapage en 87 et 88, la France reste en dessous de la moyenne des autres pays européens en 88 base 100 en 70. Par modes, le trafic routier gagne partout près de 15 points entre 70 et 87. Pour les voyageurs, la France se situe au dessus des autres pays en 88 base 100 en 70 grâce à la route mais surtout aux transports collectifs.

2 / l'investissement : partout sauf en Belgique, la part de la FBCF en infrastructure de transport dans la FBCF globale diminue entre 1975 et 1984; en France, cette période est toutefois encadrée par 2 phases de fortes croissance (avant 70 programmes autoroutiers; après 84, investissements TGV)

3 / la consommation : croissance des coefficients budgétaires en "transport", y compris en France; importance en France des transports collectifs.

Dans ce contexte, les Pouvoirs Publics relancent leurs dépenses en transports

Les dépenses des Administrations Publiques (APU) en transport :

1 / la part des "transports" dans les dépenses des APU, hors Sécurité Sociale, est proche de 10% jusqu'en 1975, perd autour de 1,7 points entre 75 et 83, puis se redresse quelque peu depuis : en 87, cette part serait de 8,7%.

2 / A partir de 83, les dépenses des Adm. Locales progressent plus vite que celles des Adm. Centrales. Auparavant les évolutions étaient proches.

3 / les dépenses de fonctionnement en transport des APU progressent relativement moins vite : ce sont elles qui expliquent la baisse de 1,3 points de la part des transports entre 70 et 87. En revanche, les dépenses d'investissements des APU en transport progresseraient aussi vite que l'ensemble des dépenses d'investissement des APU.

4 / les transports collectifs urbains sont les grands bénéficiaires par mode, la route représentant toutefois la principale dépense en 87.

Le coût du transport routier pour la collectivité.

En 1987, la dépense globale des transports par route s'élève à 922 milliards (Toutes taxes comprises) et dégage un excédent pour les Pouvoirs Publics de 152 milliards TTC et de 60 milliards de francs net des taxes. ■