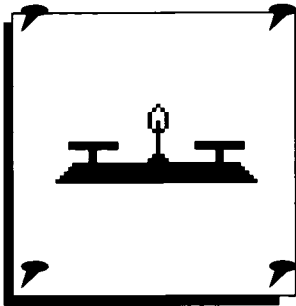


1993 : UNE ANNÉE DIFFICILE POUR LES TRANSPORTS

Florent FAVRE et Karim MOUSSALAM (*)



En 1993, le trafic ferroviaire de voyageurs a baissé de 6%. Mais celui des voitures particulières a poursuivi une croissance sensible. Au total, la croissance des trafics de voyageurs s'est ralentie.

Le transport de marchandises (-4%) a subi les conséquences du recul de l'activité économique. La morosité de la conjoncture internationale a induit une baisse encore plus forte du trafic international (-8%).

Dans ce contexte, la production en volume de la branche des transports et de l'emploi se sont repliés de près de 1% en 1993. Aussi, les demandes d'emploi en provenance des transports augmentent-elles de 13%.

Les résultats de la plupart des entreprises de transport, tant publiques que privées, se sont dégradés. Les entreprises du transport routier de marchandises n'ont pu compenser la moindre progression de leurs prix par rapport aux coûts par des gains de productivité. Pour les comptes de la SNCF les hausses des tarifs voyageurs ne suffisent pas à compenser la baisse des gains de productivité et le recul des prix des transports de marchandises. Les transports aériens et maritimes, face à une vive concurrence internationale pesant sur les prix, ne parviennent pas à redresser leurs marges.

En 1993, le PIB marchand a reculé de 1,2%, et la production manufacturée de 4,1%. La crise a été sensible en Europe continentale et au Japon. En revanche, la reprise est nette aux Etats-Unis et au Royaume-Uni tandis que l'Asie du Sud-Est a manifesté un grand dynamisme.

Du fait d'une demande mondiale de pétrole en repli, le prix à l'importation du baril a poursuivi sa baisse. Mais les deux hausses de la TIPP ont effacé cet effet et le prix à la pompe a crû de 6% pour le gazole par exemple.

Ralentissement de la croissance des trafics voyageurs

Le trafic ferroviaire de voyageurs recule sur les liaisons urbaines (-2,1%) et les grandes lignes (environ -9%). Parmi ces dernières, le trafic TGV stagne pour la première fois malgré la mise en service du TGV Nord. La baisse du trafic voyageurs de la SNCF (-7%) est la plus forte des réseaux de l'Union Européenne. Elle est notamment due aux difficultés liées à l'introduction du système Socrate et aux hausses tarifaires. Le trafic des autobus et autocars reculerait également.

Après un rattrapage en 1992 et malgré les baisses tarifaires, la croissance du trafic aérien a décéléré, du fait des mouvements sociaux ayant affecté Air France et Air Inter en octobre. En particulier, le trafic d'Air France n'a augmenté que de 1,3%, moins vite que le trafic de l'ensemble des compagnies européennes (+7,9%) et que le nombre de passagers internationaux d'Aéroport de Paris (+3,2%). D'après la Direction du Tourisme, les départs des Français à l'étranger auraient reculé en 1993 alors que les arrivées des étrangers auraient continué à croître.

Evolution des trafics intérieurs :

1) de marchandises en milliards de t-km

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	Md t-km
Tr.ferroviaire	-3,6	-0,6	-2,4	-9,5	44
Tr.routier	2,1	2,0	1,9	-2,8	146
dont (CU>3t):					
compte d'autrui	3,3	1,5	3,4	-2,3	88
compte propre	-1,3	4,0	-0,7	-5,7	28
Nav.intérieure	6,1	-4,6	1,1	-13,0	6
Total (*)	-0,4	2,0	1,0	-4,1	220

2) de voyageurs en milliards de voy-km

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	milliards
Véh. particuliers	2,6	2,3	3,2	2,8	636
Autobus, cars	2,6	3,9	-4,2	-1,9	40
Tr.ferroviaire	0,1	-2,3	0,9	-6,4	68
dont SNCF	-0,5	-2,3	0,9	-7,1	58
TER	1,3	-0,7	-0,3	-1,6	6
TGV	29,6	19,8	6,1	-0,3	19
Tr.aériens	3,6	-0,3	2,8	1,1	12
Total	2,4	1,9	2,5	1,6	756

(*) Cet article est tiré d'un document auquel ont aussi participé MM. Amar, Huault et Honoré.

COMMISSION DES COMPTES

En revanche, le rythme de croissance du trafic de voitures particulières ne s'est pas infléchi (+2,5%) malgré la hausse du prix des essences. Ceci s'explique par une hausse du kilométrage moyen parcouru par les véhicules, induite notamment par la diésélisation du parc. En revanche, la croissance du parc se ralentirait du fait du recul des immatriculations neuves (-18%). A cela s'ajoute l'amélioration de ces dernières années du réseau autoroutier. Ainsi le trafic sur autoroutes retrouve un rythme de croissance plus élevé (+6,2%), après une année 1992 perturbée par la grève des routiers.

Recul des trafics de marchandises

Le trafic de marchandises baisse de 4%, parallèlement au recul de 4% de la production manufacturière. Comme lors des deux précédentes récessions, les trafics ferroviaires (-9%) et fluviaux (-13%) sont les plus affectés. Ils sont en effet plus tributaires des matériaux pondéreux (produits de la sidérurgie, matériaux de construction,...), toujours plus sensibles aux crises. L'ensemble des trafics internationaux de marchandises, souvent plus dynamiques, baissent cette année davantage que les trafics nationaux (-8% au lieu de -4%). Ceci constitue un autre facteur explicatif de la baisse du trafic ferroviaire, où l'international a un poids plus important que dans le trafic routier. En repli depuis plusieurs années, le trafic SNCF par wagons isolés chute de 20%. A contrario, même faiblement, le trafic combiné continue de croître (+1,3%).

Ports : l'après-conflit des dockers

Le trafic des ports autonomes diminue de 0,7% en tonnage. La progression des sorties (11%) ne compense pas le recul de 4% des entrées, qui représentent plus de 70% du volume de ces trafics. La meilleure tenue des économies développées hors Europe (États-Unis, Asie du Sud-Est, ...) offre un soutien à l'activité portuaire. Les trafics où les opérations de manutention sont importantes ont rattrapé leur niveau de 1991, après une baisse en 1992 liée au conflit des dockers.

Baisse de la consommation en valeur

Pour la première fois depuis plus de dix ans, la consommation des ménages en transports a baissé de 0,6% en valeur, alors que leur consommation totale a continué à croître (+3%). Ce recul provient surtout de la chute des achats de voitures, -13% en valeur. En revanche, les dépenses d'utilisation ont augmenté plus rapidement que l'année passée, du fait de la hausse des prix induite par la TIPP. Les prix des transports collectifs ont également crû plus vite que la moyenne, que ce soit sur les liaisons urbaines ou interurbaines. En revanche, les ménages ont profité de la baisse des prix générée par la concurrence vive entre les transporteurs aériens.

Baisse de la production en volume ...

En 1993, le volume de la production des transports a baissé de près de 1% alors qu'elle progressait de 3% en 1992. Cette croissance annuelle recouvre des évolutions conjoncturelles irrégulières. La situation s'est dégradée nettement au quatrième trimestre 1992 et encore au premier semestre 1993, amenant un repli sensible de l'activité. Le second semestre marque une reprise, surtout dans les transports terrestres de marchandises, modes les plus sensibles à la conjoncture. Leur production recule donc en 1993, les autres secteurs enregistrant, au mieux, un ralentissement.

... et stabilité en valeur

En valeur, la production diminue de 0,3% après une croissance de 4,2% en 1992 pour se situer à 451 milliards de francs. L'évolution globale des prix des transports est inférieure à celle du prix du PIB du fait de la vivacité de la concurrence intérieure en transports de marchandises et de la concurrence internationale pour les transports maritimes et aériens.

Recul de l'emploi

La croissance de l'**emploi salarié** dans les transports, observée de manière continue depuis 1987, s'interrompt en 1992 et fait place à une baisse sensible en 1993, tant pour les Grandes Entreprises Nationales (GEN) que pour les entreprises privées.

COMMISSION DES COMPTES

L'emploi a reculé de **2,6%** dans les **Grandes Entreprises Nationales**. A la SNCF, la baisse s'est poursuivie, soit -2,8%. Suite à la dégradation de ses résultats, Air France a réduit ses effectifs dès 1991, le recul étant sensible en 1993. De même, les effectifs d'Air Inter diminuent légèrement.

Globalement, les secteurs des transports ne créeraient plus d'emplois. Ce marasme frapperait même les activités annexes et auxiliaires (dont agences de voyages et transitaires en douane). Seuls les transports terrestres maintiendraient leur emploi. Ce diagnostic est cohérent avec les statistiques de demandeurs d'emploi issu des transports. La progression du nombre de demandeurs d'emploi issu des transports est la moins forte dans les transports terrestres (+2%, ce secteur représentant les deux tiers des demandeurs d'emplois des transports) et la plus vive dans les transports aériens et maritimes et fluviaux (plus de 50%).

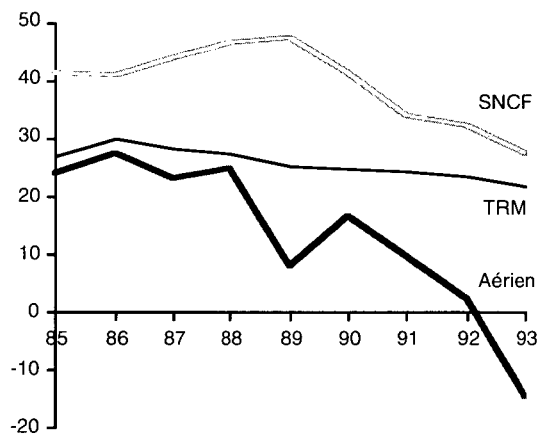
La productivité horaire apparente du travail dans les transports stagne, avec une progression dans le transport aérien alors que les transporteurs de marchandises enregistrent des reculs, forts pour le fluvial et le ferroviaire, faible pour le routier.

Evolution par branche de la production en volume et des salariés

	production en volume (%)		Emploi (%)	
	1992	1993	1992	1993
68 tr. ferroviaires	-0,2	-7,8	-2,6	-2,8
691 tr. rout. de march.	2,8	-2,4	0,6	0,0
692 autr. tr. terrestres	2,0	-0,8	1,2	0,0
70 navigat.intérieure	1,2	-13,0	4,2	-1,5
71 tr. maritime	1,1	1,0	-3,9	-1,5
72 transport aérien	6,6	1,8	-1,5	-3,9
Total modes	2,8	-1,8	-0,2	-1,0
73-4 act. annexes	4,1	1,0	-0,1	-0,2
T31 Total	3,2	-1,1	-0,2	-0,8

source: Secrétariat de la CCTN-OEST.

Taux de marge en pourcentage *



Dans le contexte de **repli** de l'activité et de **concurrence** accrue qui a pesé sur les prix, le taux de marge de la plupart des secteurs de transports **s'est dégradé**. Les défaillances d'entreprises ont recommencé à croître fortement (+12%) après une légère accalmie en 1992. Dans le même temps, les créations ont reculé de 10,5%.

Hausse des marges et des investissements de la RATP

La production de la RATP progresserait sensiblement en 1993, le recul des trafics (-1,8%) étant compensé par une hausse assez vive des tarifs (plus de 5%). Les coûts augmentent moins rapidement que le production du fait d'une progression modérée des consommations intermédiaires et d'un recul de l'emploi (-0,5%). Dans ce contexte, les résultats d'exploitation s'améliorent (+10%), permettant un fort accroissement de l'épargne brute. Néanmoins, la progression sensible des investissements (plus de 30% avec la construction de Météor,...), ne permet pas une remontée du taux d'autofinancement qui reste proche de 20%.

Transports aérien : un taux de marge négatif

Dans l'aérien, le chiffre d'affaires des entreprises baisse de 3,4% malgré une progression des trafics de 1,8%. L'année 1991 avait permis une amélioration relative de leurs comptes en raison d'une forte hausse des prix qui avait plus que compensé le recul des trafics. Au contraire, la hausse des trafics en 1992 et 1993 s'est faite dans un contexte de guerre des prix (-3% en 1992 et -5% l'année suivante). La hausse des gains de productivité ramène le secteur au niveau de 1989. Les coûts ont augmenté de 1,8% dont +0,6% pour les consommations intermédiaires. Au total, les coûts unitaires sont stables alors que les prix diminuent. Il en résulte une nouvelle dégradation de l'excédent brut d'exploitation, qui devient négatif.

COMMISSION DES COMPTES

Comptes des entreprises de transport routier de marchandises

en milliards de francs courants

	1991 valeur	évolution en %			1992 valeur	évolution en %			1993 valeur
		Volume	Prix	Valeur		Volume	Prix	Valeur	
CA hors taxes	126,5	3,5	0,6	4,1	131,7	-2,4	1,1	-1,3	129,9
Sous traitance	18,6			1,4	18,8			-1,3	18,6
CA net	107,9			4,6	112,8			-1,3	111,3
CI dont:	59,9	4,1	0,8	5,0	62,8	-3,8	2,1	-1,7	61,8
Gazole	16,1	2,3	-3,8	-1,6	15,8	-3,5	5,3	1,6	16,1
Autres CI	43,8	4,8	2,5	7,4	47,0	-3,9	1,0	-2,9	45,7
Valeur ajoutée	48,0			4,1	50,0			-0,8	49,6
Subvention-impôt	-2,9			-0,8	-2,9			-1,3	-2,9
Rémunérations	33,4			6,1	35,4			1,5	35,9
EBE	11,7			-0,4	11,6			-7,6	10,8

Source: Secrétariat de la CCTN-OEST.

Dégradation des résultats des transports routiers

Dans le **transport routier de marchandises**, la baisse de l'activité et l'intensité de la concurrence n'ont pas permis aux entreprises d'augmenter leurs prix suffisamment (+1,1%) pour couvrir la hausse des coûts unitaires de production (+2,1%). La hausse des prix du gazole explique pour partie la croissance des prix des consommations intermédiaires. La progression du coût unitaire salarial (+2,8%) résulte d'une stagnation des gains de productivité et des augmentations de salaire. Ainsi, le taux de marge recule de 1,6 points en 1993 pour atteindre son plus bas niveau depuis 20 ans (42% en 1970, 32% en 1980 et 21,7% en 1993). Cette baisse du taux de marge est continue depuis 1987. Dans la période de croissance soutenue de 1986-1990 et en 1991, ce recul résulte pour partie de la forte progression du crédit-bail qui s'est substitué aux investissements. En effet, ce mouvement a entraîné une augmentation des consommations intermédiaires et donc une baisse de même importance de la valeur ajoutée et de l'EBE. Entre 1986 et 1991, le crédit-bail a augmenté de 2,3 MdF et la location de 1,5 MdF. Avec l'hypothèse d'un repli du crédit-bail en 1993, le taux de marge corrigé baisserait d'environ 2 points.

Dans ce contexte, les entreprises ont ralenti leurs investissements, comme en 1991 et 1992. Les immatriculations de véhicules neufs de plus de 5 tonnes diminuent de 20%. Le taux d'investissement n'est plus que de 18,1% contre 28% en 1989.

SNCF, chute des marges et hausse de l'endettement

A la SNCF, la production en valeur est en recul de 6%. Au repli des trafics s'est ajoutée une chute des prix des transports de marchandises du fait de la très forte pression concurrentielle. Cette dernière s'est traduite par des pertes de parts de marché, aussi bien dans le transport de marchandises que dans le transports de voyageurs. La production immobilisée baisse de 15%, après une hausse de 18% en 1992, à cause du ralentissement des grands travaux de construction et d'équipements.

Du fait, en particulier, du repli de la production immobilisée, les consommations intermédiaires diminuent de 5,5%, soit moins fortement que la production. Aussi, la valeur ajoutée connaît-elle une chute sensible (-6,2%). Du fait de la réduction des effectifs (-2,8%), la masse salariale progresse peu (+0,5%), soit une hausse du salaire par tête de 3,3% contre 6,8% en 1992. Cela n'empêche pas une hausse des coûts unitaires. Globalement, le taux de marge de la SNCF baisse de 3,4 points. Face à cette détérioration de ses comptes et suite à l'achèvement du TGV Nord, la SNCF diminue ses investissements de 17,3%, après une année 1992 où ils ont atteint un niveau record. Le niveau de l'endettement, de l'ordre de 30 milliards de francs, explique aussi ce repli. Le gonflement des frais financiers qui en résulte ainsi que des produits de cessions en baisse ont abouti à une dégradation marquée du résultat net. ■