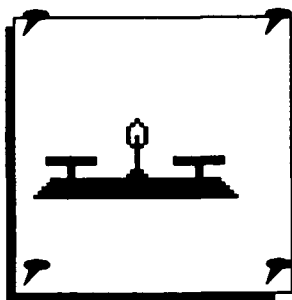


1992, REPRISE TECHNIQUE PUIS CRISE POUR LES TRANSPORTS

Michel AMAR
Secrétaire de la CCTN (1)



En 1992, la reprise n'était pas au rendez-vous pour le secteur des transports comme pour l'ensemble des économies française et européenne. Pour la troisième année consécutive, la croissance de l'économie a été faible, +1,8% pour le PIB. Si les exportations et la consommation restaient relativement bien orientées, l'investissement productif poursuivait sa chute. L'emploi s'est dégradé.

Dans ce contexte, la croissance des trafics de marchandises a été faible (+1,1%). Seul le transport routier pour compte d'autrui s'est maintenu sur un trend favorable (+3,6%). Le trafic de voyageurs a connu lui une reprise après une année 1991 marquée par la guerre du Golfe.

De ce fait, la croissance de la production en volume de la branche transport est de 2,9%, soit 2 points de plus qu'en 1991. Comme l'emploi du secteur a été stable, le secteur a renoué avec les gains de productivité (+3,3%).

Mais, du fait de la concurrence accrue, les prix n'ont que faiblement augmenté. Aussi la dégradation des comptes d'exploitation est générale, elle affecte le transport routier de marchandises comme les grandes entreprises nationales (SNCF et Air France).

Trafics : reprise pour les voyageurs, ralentissement pour les marchandises

La croissance des trafics de voyageurs a dépassé, en 1992, celle des trois années précédentes notamment grâce au redressement des trafics ferroviaires et aériens qui, en 1991, avaient pâti de la guerre du Golfe.

Malgré le ralentissement de la croissance du parc d'automobiles, 1% après 1,7%, le trafic des véhicules particuliers a crû plus fortement qu'en 1991. La mobilité a été favorisée par la baisse du prix du carburant (-2,0%) et la poursuite de la dieselisation du parc. Le recul du trafic urbain, entamé en 1991, se poursuivrait. Le transport ferroviaire de voyageurs a progressé en 1992 (0,9%). Encore forte, la croissance du trafic TGV a fléchi (6,2%), après deux années marquées par le développement du TGV Atlantique. Depuis la mi-1990, le trafic du TGV Sud-Est plafonne. Par contre, le trafic du réseau principal hors TGV, qui avait baissé de 10% chacune des deux années précédentes, ne recule plus que de 1,5%. Sur la banlieue parisienne, le trafic SNCF stagne (-0,1%) pour la seconde année consécutive. Par contre le trafic de la RATP a recommencé à croître (0,7%), surtout celui des bus (2,3%), du fait notamment de la mise en service cette année du tramway Saint Denis-Bobigny.

Air France (UTA inclus), retrouve tout juste en 1992 le trafic de l'année 1990 (+0,3%) alors que le nombre de passagers internationaux d'Aéroports de Paris a augmenté beaucoup plus fortement (+12,6% par rapport à 1990). La baisse relative d'Air France sur les lignes internationales depuis deux ans, est due à une perte de parts de marché, à des restructurations de réseaux internes au groupe et à l'apparition de nouvelles compagnies. Air Inter dépasse le niveau atteint en 1990 de 4,5%.

COMPTES

Le **trafic de marchandises** a subi le contrecoup de la stagnation de la production industrielle. La dégradation du trafic de produits lourds (minerais, produits métallurgiques et matériaux de construction) traduit le recul qu'ont connu des secteurs des biens intermédiaires et le BTP. La croissance des autres trafics (produits agro-alimentaires et produits manufacturés) renvoie à la conjoncture moins défavorable des biens de consommation et de l'agro-alimentaire (2,8%).

Le **trafic ferroviaire de marchandises** a de nouveau reculé. L'essentiel de la baisse provient des produits lourds (-10% pour les minerais et les produits métallurgiques et - 5,4% pour les matériaux de construction). Ce type de produits représente près d'un tiers du trafic ferroviaire. Par contre, le transport de produits manufacturés a fortement augmenté (+4,4%).

Le **transport routier de marchandises** a connu une croissance plus forte que les deux années précédentes même si, en fin d'année, il a fléchi (-13% en décembre). Il a bénéficié d'une structure plus favorable de ses trafics, avec une part de près de 30% des produits agro-alimentaires et manufacturés. Le transport pour compte d'autrui a plus profité de ce mouvement que le transport pour compte propre.

Malgré la grève des routiers, la part de la route dans le transport de marchandises a progressé d'un point par rapport au fer. Elle progresse dans les minerais et produits métallurgiques (+ 5 points), et les produits agro-alimentaires (+0,7 point). Par contre, la part du fer a augmenté pour les produits manufacturés (+3,3 points).

Evolution (en %, base 100 l'année précédente) des trafics intérieurs :

1) de marchandises en milliards de t-km

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	Md t-km
Tr.ferroviaire	1,7	-3,6	-0,6	-2,4	48
Tr.routier	4,8	2,1	1,9	2,4	151
dont (CU>3t):					
compte d'autrui	7,2	3,3	1,5	3,6	91
compte propre	-1,1	-1,3	3,6	1,3	30
Nav.intérieure	1,6	6,1	-4,6	1,1	7
Total	0,5	-0,4	1,9	1,1	229

2) de voyageurs en milliards de voy-km

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	milliards
Véh. particuliers	2,6	2,6	2,3	2,5	614
Autobus, cars *	-3,8	2,6	3,9	2,9	44
Tr.ferroviaire	2,4	-0,1	-2,3	0,8	73
dont SNCF	1,7	-0,4	-2,3	0,9	63
dont TGV	9,7	29,6	19,8	6,2	19
Tr.aériens	14,6	3,1	-0,9	2,8	12
Total	2,3	2,3	1,9	2,3	742

Source: Secrétariat de la CCTN OEST.

Un trafic international toujours en hausse

Après une baisse conjoncturelle en 1991, le **transport international de marchandises** repart (+3,3%). Ce redressement profite essentiellement au transport routier qui a probablement bénéficié du détournement, induit par la grève des dockers, d'une partie du trafic maritime vers les ports étrangers. Le redressement du transport ferroviaire international de marchandises a été de plus faible ampleur.

A l'importation la part, en tonnage, du maritime recule au profit de la route et du fer alors qu'à l'exportation c'est le fer qui perd du terrain.

Pour ce qui est du **trafic des ports autonomes**, il a diminué de 1,2% du fait des grèves. Le Havre a été le port plus touché(-7,2%). Marseille, grâce à son activité pétrolière, a été moins affectée et a même vu son trafic croître(1,3%). Les vracs, moins soumis à la concurrence des ports étrangers, sont stables. A l'opposé, le trafic de conteneurs a chuté (-20%). Les tonnages de pétrole brut ont diminué en raison d'un déstockage consécutif à la guerre du Golfe. Les trafics rouliers ont augmenté (10,7%) à cause du fort développement de l'offre de Dunkerque. Si la part du pavillon national s'accroît à l'exportation, à l'importation, on observe le mouvement inverse et pour l'ensemble du trafic maritime cette part baisse.

Pour ce qui est du trafic routier international, sa croissance n'a été que faiblement infléchi par la grève des conducteurs routiers de l'été (+3,2% à l'exportation contre 6% l'année précédente). A l'importation, les tonnages routiers ont reculé de 0,6% pour revenir au niveau de l'année 1990. La structure de ces échanges par pays est

COMPTES

Une production en hausse

restée très stable. Le mouvement de croissance continue de la part du pavillon national s'est arrêté en 1992, notamment avec l'Allemagne. Les très forts gains de compétitivité enregistrés en 1991 avec l'Allemagne ne se sont donc pas poursuivis.

Cette année, le **volume de la production de transports a augmenté de 2,8%** contre seulement 0,8% en 1991. Cette croissance annuelle moyenne correspond à des évolutions conjoncturelles plus irrégulières. En effet, le début de l'année 1991 est marqué par la guerre du Golfe, le second semestre de 1991 et le premier de 1992 sont très nettement orientés à la hausse alors qu'à la fin de 1992 la situation se dégrade dans les transports comme dans l'ensemble de l'économie.

Ce **mouvement de rattrapage** en 1992 par rapport à l'année précédente est très marqué dans tous les secteurs qui ont souffert de la crise du Golfe, comme par exemple l'aérien dont la production augmente certes de 6%, mais qui aujourd'hui dépasse à peine, en volume, le niveau de 1990. Dans le transport ferroviaire la production reflue à cause des marchandises.

Des prix stables pour la route, en baisse pour l'aérien

En valeur, les évolutions sont moins contrastées puisque la **production n'augmente que de 3,9% contre 4,3% en 1991** pour se situer à 447 milliards de francs cette année. L'évolution globale des prix des transports est inférieure à celle des prix à la consommation du fait de la baisse du dollar (monnaie dans laquelle est facturée une part importante des prestations de transport international) et de celle du prix des carburants. A cela s'ajoute dans certains secteurs une concurrence particulièrement vive. Seuls les prix des transports de voyageurs par fer, autobus et autocars progressent plus que l'inflation.

Arrêt des créations d'emplois

La croissance de l'**emploi salarié** dans les transports, continue depuis 1987, s'interrompt : en moyenne annuelle **-0,5% contre +0,7% en 1991**, avec une nette dégradation au dernier trimestre.

Pour les **Grandes Entreprises Nationales** (les GEN) l'emploi a reculé de **2,1%** contre -1,3% en 1991. A la SNCF cette baisse s'est poursuivie, -2,7%, soit une perte de 5400 emplois. Suite à la dégradation de ses résultats, Air France a dû, dès 1990, arrêter ses recrutements puis réduire ses effectifs (près de 2000 départs en 1992). Au contraire les effectifs d'Air Inter progressent légèrement. Ceux de la RATP sont restés stables.

Si les entreprises privées restent, en terme d'emploi, plus dynamiques que les GEN, leur croissance s'essouffle : moins de 1% contre +1,6% en 1991. Ce ralentissement s'est même transformé en baisse pour les auxiliaires (agences de voyages et transitaires en douane) et le maritime. L'essentiel des créations d'emplois proviennent des transports routiers.

Une productivité en hausse

La **productivité horaire** apparente du travail dans les transports augmente de **3,3%** en 1992 contre -0,4% en 1991. Ceci s'explique par un retard d'ajustement des effectifs à l'évolution de la production qui avait joué négativement sur l'évolution de la productivité en 1990 et 1991. Ainsi, le redressement de

Evolution par branche de la production en volume (tableau de gauche) et des salariés (tableau de droite).

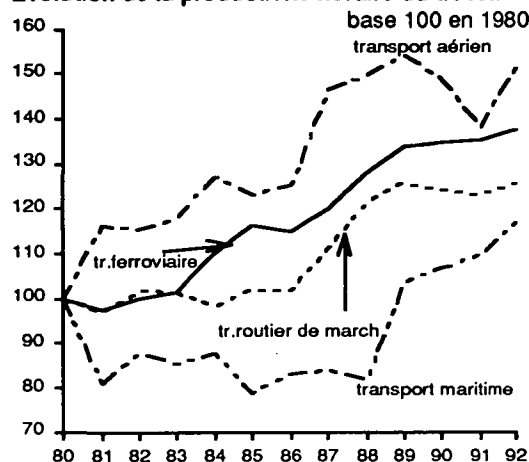
	1988	1989	1990	1991	1992		1989	1990	1991	1992	1992
							%	%	%	%	niveau
68 tr. ferroviaires	3,6	1,6	-2,0	-1,6	-0,6	68 tr. ferroviaire	-1,7	-1,7	-2,3	-2,7	113
691 tr. rout. de march.	14,9	7,6	3,5	2,9	2,8	691 tr. rout. marc.	6,2	4,4	3,0	0,9	241
692 autr. tr. terrestres	1,0	2,8	2,9	2,9	2,3	692 autres tr. terres.	0,7	1,6	1,5	0,5	167
70 navigat.intérieure	-1,4	3,3	3,7	-4,7	1,1	70 navig.intérieure	-4,5	14,3	-8,3	-5,0	2
71 tr. maritime	3,2	9,1	4,7	1,5	2,2	71 tr.maritime	-5,7	0,0	-2,0	-4,3	14
72 transport aérien	10,6	7,7	4,6	-6,0	6,0	72 transport aérien	6,5	4,5	1,1	-1,8	62
Total modes	8,6	5,9	2,9	0,3	2,8	73-4 act.annexes	1,0	1,7	0,1	-1,0	193
73-4 act. annexes	7,6	6,5	3,7	2,2	2,8	Total	2,2	2,1	0,9	-0,5	792
T31 Total	8,4	6,0	3,1	0,8	2,8						

Source: Secrétariat de la CCTN OEST.

COMPTES

La productivité est important pour les transports aériens, +10% en 1992 contre -11% sur les années 1990-1991. Dans les autres secteurs la productivité augmente plus modérément, +2,3% pour le transport routier de marchandises, après deux années de baisse, +1,8% pour le fer.

Evolution de la productivité horaire du travail



Evolution des défaillances d'entreprises

	1988	1989	1990	1991	1992 estim.
défaillances	1253	1663	2163	2456	2513
évol. en %	28,1	32,7	30,1	13,5	2,3
créations	10221	10962	10731	9891	9195
évol. en %	2,2	7,2	-2,1	-7,8	-7,0

Source : Insee-Bodac. Champ : secteur des transports

Note : Il s'agit du rapport de la valeur ajoutée au prix de 1980 sur le nombre d'heures travaillées.

Source : INSEE -OEST.

Un marché du travail qui se dégrade

Les demandes d'emploi émanant d'anciens salariés des transports ont encore augmenté en 1992 mais moins fortement qu'auparavant. Paradoxalement, depuis 1987, cette progression est supérieure dans les transports à celle de l'ensemble de l'économie, + 10% contre + 6% en 1992. Ces évolutions doivent s'expliquer par une plus grande mobilité professionnelle dans le transport routier. En tout état de cause, le taux de chômage, mesuré par le ratio demandeurs d'emploi sur actifs, est plus faible dans les transports (8,4% dans l'ensemble des transports mais 11% pour les routiers) que dans l'industrie (13%), le BTP (15%) ou le reste du secteur tertiaire (15%). Hormis le ferroviaire, tous les secteurs connaissent une augmentation du chômage, tout particulièrement les transports routiers (deux tiers des demandes pour un quart des effectifs), les transports aériens et les services annexes et auxiliaires (avec les problèmes qu'ont connu les commissionnaires en douanes à la suite de l'instauration du grand marché).

Dans cette situation tendue, les **défaillances d'entreprises** continuent de progresser. Si leur rythme de croissance s'est nettement ralenti, maintenant le nombre de défaillances à un niveau très élevé (2513), cela est dû, pour l'essentiel, à la réduction, les années précédentes, du nombre de créations car ce sont ces jeunes et fragiles entreprises qui alimentent, pour partie, le flux des disparitions. Parallèlement, les créations d'entreprises ont reculé de 5,6%. Aussi peut-on penser qu'au total, le nombre d'entreprises du secteur s'est réduit.

Comptes des entreprises de transport routier de marchandises

en milliards de francs courants

	1990 valeur	évolution en %			1991 valeur	évolution en %			1992 valeur
		Volume	Prix	Valeur		Volume	Prix	Valeur	
CA hors taxes	125,0	5,2	1,8	7,1	133,9	2,8	0,6	3,4	138,4
Sous traitance	18,7			7,9	20,2			3,4	20,9
CA net	106,3			7,0	113,7			3,4	117,5
CI dont:	58,0	6,2	2,0	8,3	62,8	2,6	1,0	3,6	65,1
Gazole	14,2	8,3	-2,3	5,8	15,0	2,6	-3,8	-1,3	14,8
Autres CI	43,8	5,6	3,4	9,2	47,8	2,6	2,5	5,1	50,2
Valeur ajoutée	48,3			5,4	50,9			3,1	52,5
Subvention-impôt	-2,9			6,6	-3,1			3,4	-3,2
Rémunérations	33,5			6,4	35,6			3,8	37,0
EBE	11,9			2,3	12,2			1,0	12,3

Source : Secrétariat de la CCTN OEST.

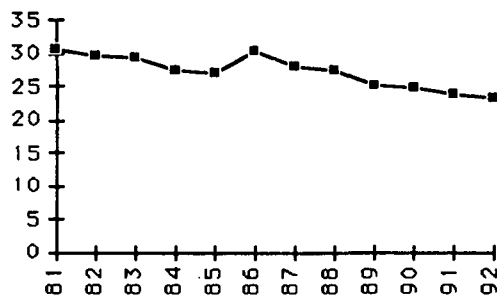
Note : Ces comptes sont estimatifs. Ils doivent donc être pris avec précaution.

Dans le contexte de **ralentissement** de l'activité et de **concurrence** accrue qui a pesé sur les prix, la plupart des secteurs de transports ont vu leur **taux de marge se dégrader** malgré des gains de productivité .

Transports routiers, des résultats qui se dégradent

Dans le **transport routier de marchandises**, la faible croissance de l'activité et l'intensité de la concurrence n'ont pas permis aux entreprises d'augmenter leurs prix de plus de 0,6% alors que la hausse des coûts de production (salaires+consommations intermédiaires rapportés au chiffre d'affaires en volume) s'est montée à 0,9%. La baisse des prix du gazole (-1,7%), dont la TVA est entièrement déductible depuis le premier juillet 1991, explique la faiblesse de la croissance des prix des consommations intermédiaires. La hausse modérée du coût unitaire salarial (+1%) résulte des gains de productivité (+2,3%) qu'ont pu dégager les transporteurs et des augmentations de salaire accordées. Ainsi, le taux de marge recule de 0,5 point en 1992 pour atteindre son plus bas niveau depuis 20 ans (42% en 1970, 32% en 1980 et 23,4 en 1992). En effet cette baisse du taux de marge ne fait que poursuivre une tendance depuis 1986. Dans la période de croissance 1986-1990 ce mouvement a pu résulter pour partie de la forte progression du crédit-bail qui s'est substitué aux investissements. Entre 1986 et 1990, le crédit-bail a augmenté de 2,1 MdF et la location de 1,2 MdF. Mais depuis 1990 une réduction réelle des marges est intervenu (-1,3 points en deux ans).

Le taux de marge dans le transport routier de marchandises (en %)



Source: Secrétariat de la CCTN OEST.

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

Dans l'aérien les entreprises françaises connaissent une dégradation très nette de leurs résultats. 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 s'est faite dans un contexte de guerre des prix (-3% pour les prix). Grâce aux gains de productivité le coût salarial unitaire a baissé d'environ 4%; mais les prix des consommations intermédiaires ont tout de même progressé de 1,7% malgré une baisse des prix des carburants (-3,2%). Au total les coûts unitaires n'ont baissé que de 1%, soit moins que les prix. Il en résulte une nette dégradation du taux de marge.

SNCF : des investissements importants

Pour la SNCF, l'évolution de la production est un peu plus forte que l'an passé (+4,5% contre +2,5%), car si les produits du trafic n'augmentent que de 2,5%, la production immobilisée s'accroît fortement (+18,1%), à cause de la poursuite des grands travaux de construction et d'équipements.

Ces efforts importants expliquent aussi en partie la hausse sensible des consommations intermédiaires (+10,4%). Aussi la valeur ajoutée connaît une croissance limitée (+1,7%). Malgré la réduction des effectifs (-2,7%), la masse salariale progresse assez nettement (+4%). Finalement le taux de marge de la SNCF baisse de 0,7 point.

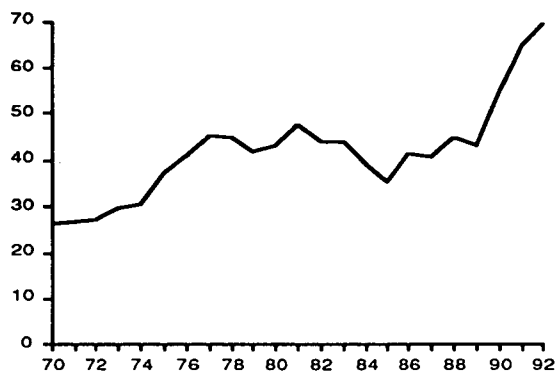
Les investissements de la société nationale sont toujours extrêmement importants. Ils croissent encore de 8,5% par rapport à 1991.

COMPTES

Le taux d'investissement (c'est à dire la FBCF rapportée à la valeur ajoutée) qui oscillait autour de 43% sur la période 1987-1989, s'est progressivement accru pour atteindre près de 70% en 1992.

Les principales opérations en cours sont, pour le réseau TGV, le contournement de Lyon, dont le tronçon nord a été achevé en 1992, l'interconnexion des réseaux en Ile-de-France et le TGV-Nord qui entrera en service cette année. La forte augmentation des travaux en banlieue parisienne correspond au lancement du chantier du projet Eole.

Evolution du taux d'investissement de la SNCF en %



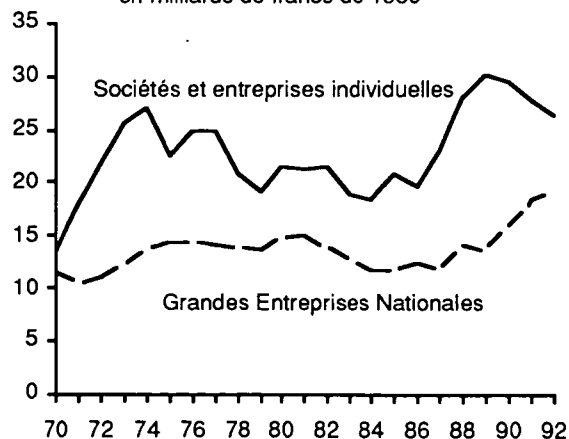
Source: Secrétariat de la CCTN OEST.

RATP : croissance des investissements et hausse des tarifs

Pour la RATP, autre grande entreprise nationale du secteur des transports, l'année 1992 se traduit par une progression modérée du trafic. Mais la hausse de 5,8% des tarifs intervenue en août dernier, autorise une augmentation de 3,6% de la production et surtout de 5,6% de la valeur ajoutée grâce à un recul de 2% des consommations intermédiaires (en liaison notamment avec la fin des grands travaux de prolongement de la ligne 1 du métro et de la ligne A du RER). Dans ces conditions, les coûts unitaires de production évoluant plus faiblement que les prix, la régie parisienne peut améliorer son taux de marge de 0,7 point.

La RATP poursuit son effort d'investissement qui augmente de 14,2%. Son taux d'investissement frôle les 50% contre 36% pour la période 1987-1989. Les principales opérations ont été la mise en service du tramway de Seine-St Denis, la prolongation du RER vers Eurodisneyland et celle de la ligne n°1 jusqu'à La Défense ainsi que le début des travaux du projet Météor. ■

Evolution de la Formation Brute de Capital Fixe des GEN et des SQS-EI en milliards de francs de 1980



Source: Secrétariat de la CCTN OEST.