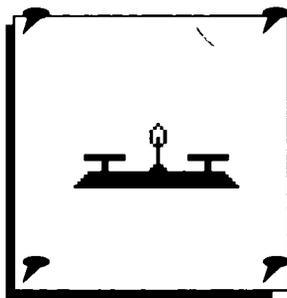


## LES TRANSPORTS EN 1995\*

Jean-François VACHER



Dans un contexte de ralentissement de l'économie mondiale, la croissance du PIB français s'est infléchi fortement au second semestre pour avoisiner 2,4%. L'année 1995 se caractérise par une évolution très divergente des transports de voyageurs et de marchandises. Les premiers stagnent, en raison de la faible croissance de la circulation des véhicules particuliers (0,8%) et du repli marqué des transports collectifs. Les trafics ferroviaires ont chuté fortement (-5,9%), ainsi que les transports urbains (-11,5% pour la RATP). On peut y voir les effets conjugués de l'atonie de la consommation des ménages, des attentats et des mouvements sociaux de la fin de l'année.

A l'inverse, entraînés par la progression de la production industrielle, les transports routiers de marchandises augmentent de 7,5%, alors que le fret ferroviaire recule de 1,7 %, et que les trafics des ports baissent de 2,2%.

Du fait de leur dynamisme, les comptes des entreprises de transport routier se stabilisent. L'emploi tend à reprendre. Les investissements des entreprises de transports routiers de marchandises se maintiennent à un niveau élevé. Par contre, la situation financière de la SNCF, déjà critique en 1994, s'est fortement dégradée. Air France poursuit son effort de redressement, grâce notamment à la réduction de ses coûts, alors qu'Air Inter subit fortement les effets de l'ouverture de la concurrence sur certaines liaisons intérieures.

**Le ralentissement de la croissance s'inscrit dans celui de la conjoncture mondiale**

L'année 1995 a été caractérisée par un ralentissement général de l'activité dans la plupart des grands pays industrialisés, après la forte reprise de l'année précédente. Même aux Etats-Unis, dont l'économie connaissait depuis plusieurs années une expansion rapide, le rythme de croissance est sur la voie d'un "atterrissage en douceur". La France se situe dans la moyenne européenne avec une progression de près de 2,4 % de son PIB en volume, contre 2,7 % l'année précédente.

Tableau 1 : Croissance du PIB (évolution en %)

	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
PIB	0,8	1,3	-1,5	2,7	2,4
Importations	3,0	1,0	-3,3	6,6	4,4
Exportations	4,1	4,9	-0,3	5,8	6,0
Conso. ménages	1,4	1,4	0,2	1,5	2,0
Conso. APU	2,8	3,5	3,4	1,2	2,2
Var. Stocks (en % du PIB)	0,5	0,2	-1,7	-0,1	-0,1
FBCF Totale	0,0	-3,1	-5,8	1,1	2,5

(en volume aux prix de 1980)

Toutefois, le profil infra-annuel de l'année 1995 est différent. Le premier semestre s'est encore situé dans le prolongement de la reprise de 1994, mais avec déjà quelques signes d'affaiblissement. Les exportations, malgré le solde record enregistré par la balance commerciale en 1995 (104,5 milliards de francs), ont vite perdu leur rôle moteur, en raison notamment des dépréciations de change de certains de nos concurrents. A partir de l'été, la tendance générale s'est inversée, et le ralentissement s'est accentué au dernier trimestre, où les principaux indicateurs conjoncturels sont même devenus négatifs. Les mouvements sociaux de fin d'année n'ont pu qu'en accentuer les effets. L'épuisement des ressorts internes : faiblesse persistante de la consommation des ménages et fluctuations importantes de l'investissement, traduisent en fait une dégradation du climat général liée à la montée du chômage et des incertitudes sur l'avenir des systèmes de protection sociale. Au total, la croissance n'aura été que d'à peine 0,7 % en glissement annuel.

## COMPTES

L'industrie automobile, qui avait encore bénéficié des derniers effets de la prime à la casse en juin, ne joue plus de rôle d'entraînement, et d'une manière générale l'indice de la production industrielle n'augmente que de 1,9 %. La production de biens intermédiaires, qui sont un des principaux clients des transports terrestres, s'accroît assez fortement en moyenne annuelle (+ 2,4 %), mais s'effondre d'un bout à l'autre de l'année (- 13 %). Le BTP chute même légèrement par rapport à 1994.

### **Stagnation des transports de voyageurs**

Pour la première fois depuis plus de 10 ans, les transports intérieurs de voyageurs n'ont pas augmenté (- 0,1 %). Recul marqué des transports collectifs et faible croissance de la circulation automobile se sont conjugués pour aboutir à ce résultat.

Tableau 2 : Transports de voyageurs (évolution en % et niveau en milliards de voy-Km)

	92/91	93/92	94/93	95/94	1995
Véhicules particuliers	3,0	2,1	3,4	0,8	656,4
Autobus, autocar	-2,6	0,5	1,5	-3,9	41,0
S.N.C.F.	1,0	-7,2	0,9	-5,9	55,5
dont T.G.V.	6,1	-0,2	8,3	4,5	21,4
R.A.T.P. (réseau ferré)	1,4	-2,0	0,0	-11,5	8,3
Trpts aériens (intérieurs)	2,8	1,1	2,8	-0,1	12,1
Total Trpts intérieurs	2,5	1,2	3,0	-0,1	773,9

### **Forte baisse des transports ferroviaires et urbains de voyageurs**

L'ensemble des trafics ferroviaires et ferrés urbains a chuté de 6,7 % en 1995, sous l'effet combiné de l'atonie générale de la consommation des ménages, de la série d'attentats de l'automne et des mouvements sociaux de fin d'année. Seule la progression de 4,5 % des transports en TGV, avec la montée en puissance d'Eurostar et la mise en place de l'interconnexion Est de l'Ile-de-France, a permis de limiter la chute du trafic dans la deuxième moitié de l'année. C'est en région Ile de France que les transports urbains ont le plus pâti des grèves, tant pour la SNCF (- 10,5 %) que pour la RATP (- 11,5 %). En province, les trafics ont également reculé, mais dans une proportion globalement moindre. Les transports routiers de voyageurs, qui auraient pu bénéficier de reports de trafics, ont néanmoins enregistré eux aussi un repli en 1995 (de l'ordre de - 3,5 % pour les autocars).

### **Recul limité des transports aériens de passagers**

Les événements du second semestre, auxquels il faut adjoindre l'effet international de la campagne d'essais nucléaires français, ont également affecté les transports aériens de passagers. Les trafics aéroportuaires ne progressent que de 1,1 % en moyenne. L'ouverture à la concurrence des lignes intérieures a surtout profité aux aéroports de province, et a plutôt tendu à augmenter le nombre des mouvements d'avions. C'est Air Inter qui a le plus souffert de cette concurrence (- 6,2 %) qui lui a fait perdre des parts de marché importantes sur certaines liaisons (Toulouse, Marseille). La compagnie nationale Air France, en pleine phase de redressement, a été moins touchée (- 1,2 %).

### **Faible augmentation de la circulation automobile**

La circulation de véhicules particuliers n'a augmenté en 1995 que de 0,8 %, contre une croissance moyenne de l'ordre de 3 % les années précédentes. Ce phénomène nouveau résulte d'une stagnation de la circulation urbaine et locale, alors qu'elle progresse régulièrement sur le réseau national et autoroutier. Il est à mettre en relation avec le tassement de la croissance du parc, en particulier de celui des véhicules particuliers qui reste pratiquement stable, et avec la faiblesse des kilométrages moyens parcourus. La diminution des immatriculations (- 2 % pour les voitures particulières), malgré les derniers effets positifs de la prime à la casse, correspond à une poursuite à un rythme plus modéré de la diésélisation, et à un moindre renouvellement des véhicules à essence. Comme les consommations unitaires continuent de diminuer légèrement, les livraisons de carburant n'ont progressé que très modérément (+ 0,9 %), le surcroît de consommation de gazole compensant la baisse de celle d'essence.

## COMPTES

Seule la circulation des poids lourds enregistre une forte hausse (+ 8,5 %), en liaison avec l'augmentation des trafics de marchandises.

### **Fort accroissement des transports de marchandises**

A la différence des voyageurs, les transports terrestres de marchandises ont connu en 1995 une hausse très sensible (+ 4,5 %), presque égale à celle de l'année précédente, malgré l'inflexion du deuxième semestre. Toutefois, ce phénomène s'explique plutôt par la forte croissance du transport national (+ 6,4 %), contrairement à 1994 où les transports internationaux avaient augmenté deux fois plus vite. De plus, on assiste à des évolutions divergentes entre les deux principaux modes.

**Tableau 3 : Transports de marchandises (évolution en % et niveau en milliards de t-Km)**

	92/91	93/92	94/93	95/94	1995
Transport ferroviaire	-2,4	-9,5	8,1	-1,7	46,4
dont hors transit :	-3,7	-10,3	5,9	-2,7	38,8
Transport routier hors transit	1,9	-3,8	5,9	7,5	164,9
dont (CU>=3t) :					
compte d'autrui	3,4	-3,2	6,5	8,5	101,0
compte propre	-0,7	-6,2	3,9	5,2	30,4
Fluvial	1,1	-13,9	-6,0	4,9	5,9
Total Terrestre	1,1	-4,9	5,0	4,5	240,8

### **Les transports routiers de marchandises sont les grands bénéficiaires**

Grâce à une augmentation rapide des transports de produits manufacturés, qui s'est poursuivie sur la plus grande partie de l'année, les trafics routiers de marchandises ont crû à un rythme supérieur à celui des années précédentes, dont + 8,5 % pour le seul compte d'autrui.

### **Chute du fret ferroviaire**

Alors qu'au premier semestre le mode ferroviaire suivait un rythme d'évolution comparable à celui du routier, avec une progression annualisée de ses trafics de l'ordre de 10 %, le retournement de la conjoncture et les conflits sociaux de fin d'année ont entraîné un véritable effondrement, qui s'est traduit par une baisse annuelle de 5,7 % pour le trafic national. Malgré tout, la bonne tenue du transport combiné et du fret international ont permis de compenser en partie ce recul, réduit à - 1,7 %.

### **Accentuation du partage modal favorable à la route**

La conséquence de ces deux mouvements divergents a été d'accentuer le partage modal au profit de la route qui représente désormais plus des trois-quarts des transports terrestres de marchandises (hors oléoducs). Le transport routier pour compte d'autrui gagne 3 points par rapport à 1994.

### **Baisse du trafic portuaire**

Malgré le maintien d'échanges extérieurs favorables à la France, la situation des ports français se dégrade en 1995. Leur trafic global baisse de 2,2 %, mais ce sont surtout les ports autonomes qui sont le plus affectés, en raison notamment de la chute des tonnages de produits pétroliers raffinés (- 18,7 %).

**Tableau 4 : Production et effectifs de la branche transport (évolution en %)**

	Production		Emplois salariés	
	94/93	95/94	94/93	95/94
Ferroviaire	2,6	-3,5	-3,3	-2,5
TRM	3,8	8,5	1,6	3,5
Autres Trpts terrestres	0,7	-0,6	1,8	0,4
Fluvial	-5,8	4,7	-8,3	-1,6
Maritime	-3,5	-1,5	-12,0	-3,0
Aérien	11,9	-0,1	-2,0	-1,4
Annexes et Auxiliaires	3,5	2,9	-1,3	2,3
<b>TOTAL TRANSPORTS</b>	<b>3,8</b>	<b>2,8</b>	<b>-0,4</b>	<b>1,2</b>

(production en volume aux prix de l'année précédente)

### **Croissance soutenue de la branche transport**

Le rythme de croissance de la production de la branche transport s'infléchit sensiblement, passant de 3,8 % en volume en 1994 à 2,8 % en 1995, mais il reste malgré tout plus élevé que celui de l'ensemble de l'économie. La production du transport ferroviaire recule fortement (- 3,5 %), alors que celle du transport routier de marchandises s'accroît de manière considérable (+ 8,5 %). La stagnation du prix moyen global s'accompagne d'une légère hausse de l'ordre de 2 % des prix des transports terrestres de voyageurs qui limite le repli de leur production en valeur.

## COMPTES

### **Hausse de l'emploi**

L'emploi salarié a augmenté de 1,1 % dans le secteur du transport, soit légèrement plus que pour l'ensemble de l'économie. Toutefois, les grandes entreprises nationales, à l'exception de la RATP, continuent de réduire fortement leurs effectifs. C'est le cas en particulier de la SNCF (- 2,5 %) et d'Air France (- 2 %). La branche du transport maritime enregistre la baisse la plus forte (- 3 %), tandis que le transport routier de marchandises embauche et accroît ses effectifs de 3,5 %. Malgré tout, il y avait 86 000 demandeurs d'emploi issus du transport en décembre 1995.

### **Baisse des créations d'entreprises**

Du fait des nouvelles restrictions réglementaires et de l'incertitude économique, le nombre de créations d'entreprises a diminué de 6,5 %. Cependant, comme la baisse des défaillances a été beaucoup plus importante, le solde des mouvements démographiques reste positif.

### **Stabilisation des résultats des entreprises de TRM**

La forte augmentation du chiffre d'affaires des transporteurs routiers de marchandises (+ 7,6 %) a été en partie compensée par celle des consommations intermédiaires (+ 9,4 %). Aussi, malgré une hausse modérée des salaires (+ 6 %), l'EBE ne progresse-t-il que de 2,8 % en francs courants. Le taux de marge reste stable. Le taux d'investissement s'est élevé de trois points, et a entraîné un recours accru au financement extérieur.

Tableau 5 : Comptes des entreprises de TRM (évolution en % et niveau en milliards de francs)

(hors taxes)	1994	évolution en %			1995
	MdF	Volume	Prix	Valeur	MdF
Chiffre d'affaires	156,1	8,5	-0,8	7,6	168,0
Sous traitance	21,4	8,5	-0,8	7,6	23,0
C.A. net	134,7	8,5	-0,8	7,6	145,0
Consommations Interméd.	76,2	7,1	2,1	9,4	83,3
dont Gazole	20,0	3,3	-0,3	3,0	20,6
Autres Cons. Interm.	56,2	8,5	2,9	11,7	62,7
Valeur ajoutée	58,5	10,2	-4,5	5,3	61,6
Impôts nets de subvent.	3,6			7,6	3,9
Rémunérations	41,1	3,5	2,4	6,0	43,5
<b>EBE</b>	<b>13,8</b>			<b>2,8</b>	<b>14,2</b>

### **Dégradation de la situation de la SNCF**

Les recettes commerciales de la SNCF baissent de manière sensible en 1995 (- 5,3 % pour le fret contre - 2,7 % pour les voyageurs). Le recul de la production reste cependant limité à - 2,4 % en valeur, grâce à l'augmentation de plus de 2 % du prix moyen voyageurs. Néanmoins, la valeur ajoutée diminue fortement (- 7,5 %), du fait notamment de l'importance des frais d'exploitation d'Eurostar. L'EBE chute de plus de 28 % malgré la stabilité des frais de personnels, et le taux de marge recule de près de 6 points.

Dans ce contexte difficile, les investissements baissent de 5,3 %, mais, comme ils restent malgré tout à un niveau élevé, la charge de la dette s'accroît de plus d'un milliard de francs et la situation financière de la société nationale s'aggrave sérieusement.

### **Situation contrastée pour les compagnies aériennes**

La compagnie nationale Air France a poursuivi en 1995 son plan de redressement, malgré les mouvements sociaux de fin d'année qui l'ont moins affectée que les transporteurs terrestres. Les efforts ont surtout porté sur les coûts salariaux, à travers la réalisation anticipée de son programme de réduction d'effectifs (soit 5 000 personnes en 3 ans).

Du fait de l'ouverture de la concurrence sur les lignes intérieures, Air Inter a par contre fortement pâti du dynamisme de compagnies privées comme Air Liberté sur la liaison Paris - Toulouse. La compagnie nationale a d'ores et déjà annoncé une perte provisoire de 470 millions de francs en 1995, alors que son résultat net était positif l'année précédente.

### **Ralentissement des dépenses d'infrastructures en 1995**

En matière d'infrastructures de transport, le bilan est mitigé. Le montant des dépenses pour 1995 devrait avoisiner celui de 1994, soit 84 milliards de francs. Cette stabilisation en valeur cache un recul en volume qui trouve son origine dans la réduction des programmes d'équipement de la SNCF et des gestionnaires du réseau routier non concédé. A l'inverse, les investissements des sociétés concessionnaires d'autoroutes et de la RATP continuent d'augmenter. ■