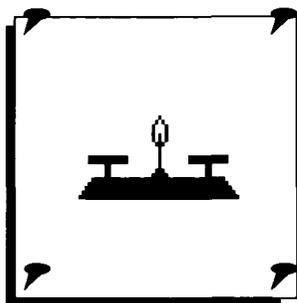


LES TRANSPORTS EN 1993'

Michel Amar, Ministère des Transports - OEST
et Jean-François Vacher, INSEE



En 1993, le recul de l'activité a affecté toutes les formes de transport de marchandises, même la route qui a cependant continué de gagner des parts de marché aux dépens du rail. L'essentiel de ce repli s'est situé au premier semestre, les trafics s'étant globalement redressés depuis. Le transport de passagers a pâti d'un vif recul du trafic voyageur SNCF. Le trafic TGV a même stagné après une hausse de 65 % entre 1989 et 1992. La situation financière des transporteurs routiers, de la SNCF et d'Air France s'est dégradée. Les dépenses d'infrastructures se sont stabilisées, mais à un niveau élevé.

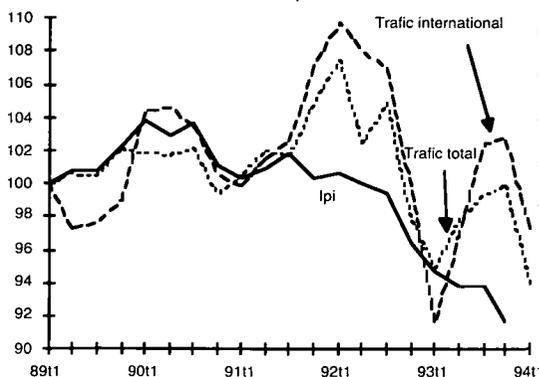
Sur le long terme, la production de transport terrestre de marchandises évolue comme la production industrielle, avec une certaine tendance à en amplifier les variations (*graphique 1*). En 1993, les tendances lourdes se sont confirmées : pertes de part de marché du ferroviaire et du fluvial au profit du routier. Pour sa part, le transport de passagers suit une dynamique plus autonome, qui tient compte notamment de la fréquente possibilité d'arbitrer entre le transport collectif et l'utilisation du véhicule personnel.

En 1993, du fait de la récession, la production de transport a reculé de 0,9 % en valeur, après une progression de 3,4 % l'année précédente. En volume, l'activité a baissé de 1,4 %, le prix moyen des services de transport ayant poursuivi son ralentissement : + 0,5 % en 1993 après + 0,8 % l'année précédente (*tableau 1*). Ces deux années sont caractérisées par un profil conjoncturel heurté que reflètent mal les évolutions en moyenne annuelle. Le refroidissement général de l'économie a fortement affecté les transports fin 1992 et début 1993. Cette rupture s'est traduite au premier semestre par une baisse très sensible des trafics marchandises pour l'ensemble des modes d'acheminement : ferroviaire, fluvial et même routier, ce qui est nouveau (*graphique 1*). Pour les voyageurs, le recul a concerné principalement le transport ferroviaire (*graphique 2*). Depuis lors, tous ces trafics se sont plus ou moins redressés, mais le marasme du premier semestre obère fortement les résultats de 1993 en moyenne annuelle.

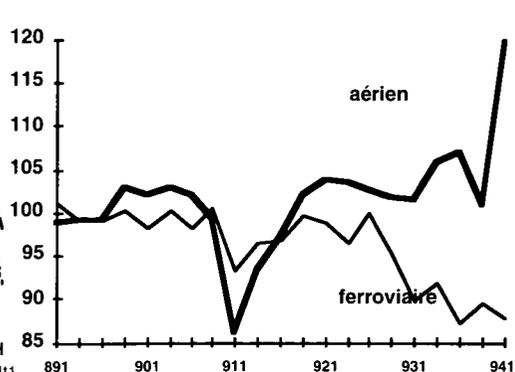
Net recul du trafic de marchandises

Pour l'ensemble de l'année 1993, les trafics terrestres de marchandises ont reculé de 4,7 %. Ce repli résulte directement de la baisse de la production industrielle (- 5,3 % en volume) et de celle des échanges de biens manufacturés :

Graphique 1 : Production industrielle et trafics terrestres de marchandises
Indices de volume, base 100 au premier trimestre de 1989



Graphique 2 : Evolution des trafics de passagers
Indices de volume, 1989=100



COMPTES

Tableau 1 : La production des principales branches de transport

	Evolution 93/92, en %			Valeur 1993 en milliards
	Volume	Prix	Valeur	
Transport ferroviaire	-7,2	1,7	-5,6	44,0
Tr. routier de marchandises	-2,4	1,1	-1,3	128,8
Autres transports terrestres	-1,2	4,5	3,1	68,7
Navigation fluviale	-13,8	-2,5	-16,0	1,5
Transport maritime	1,0	-3,0	-2,0	17,1
Transport aérien	1,8	-5,1	-3,4	55,1
Activités annexes et auxiliaires	0,0	0,5	0,5	126,7
Total transports	-1,4	0,5	-0,9	441,9

Source : Comptes nationaux 1993, Insee

- 5,8 % pour les importations et - 3,7 % pour les exportations (*Pour en savoir plus*). Pour les trafics internationaux (- 7,8 %), la récession qui a gagné nos partenaires d'Europe continentale a davantage touché les modes terrestres : la route (- 6,3 %) et le fer (- 9,4 %). Le recul du transport routier de marchandises, après le ralentissement enregistré entre 1990 et 1992, pourrait aussi correspondre à un tassement de la demande de transport de marchandises. Ce palier intervient après la phase dynamique des années quatre-vingts marquée par le développement de la gestion des stocks en flux tendus.

Le transport ferroviaire de marchandises, plus dépendant de l'international (plus de 40 % de son activité) et des trafics de pondéreux, notamment des biens intermédiaires, a reculé davantage que la route : - 9,6 % contre - 3,8 %. En conséquence, le rail a perdu encore près d'un point de part modale : 23 % des trafics de marchandises en 1993, contre 24 % en 1992 et 32 % en 1983. Le trafic par voies d'eau (- 13,9 %) a souffert également de la baisse du trafic de pondéreux, mais également des inondations d'automne. Le repli des trafics portuaires est limité (- 0,7 %) car, d'une part, l'année précédente avait été affectée par la grève des docks et, d'autre part, les échanges réalisés par la voie maritime ont bénéficié de la meilleure conjoncture au Royaume-Uni, en Amérique et dans la zone Pacifique.

Difficultés pour les entreprises de transport routier

Pour la première fois depuis 25 ans, la production des entreprises de transports routiers de marchandises a reculé de 0,2 % en valeur. Ce repli provient de la baisse des trafics de transports de marchandises pour compte d'autrui et d'une très faible hausse de prix (0,7 % en moyenne). En effet, dans ce secteur facile d'accès, les nombreuses créations d'entreprises des années antérieures ont induit de fortes surcapacités et une concurrence très vive qui pèse sur les prix. Un rapport du Commissariat général au Plan met en évidence la concomitance de cette pression sur les tarifs avec le non-respect des réglementations sur les vitesses, les charges et les temps de conduite (*Pour en savoir plus*).

Les charges des transporteurs se sont alourdies. En premier lieu, le prix des consommations intermédiaires s'est accru notamment sous l'effet de l'augmentation, en août, des taxes sur le gazole de 28 centimes par litre. De plus, le coût salarial par tonne-kilomètre a augmenté, principalement du fait de salaires par tête légèrement croissants. Aussi, le taux de marge du secteur a continué de se dégrader de 1,3 point et l'investissement a poursuivi sa chute : les immatriculations de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers ont chuté de 21 % en 1993. Enfin, les défaillances d'entreprises ont augmenté de 13 %.

Stagnation de la mobilité des personnes

© O E S T

Synthèse, Juillet-Août 1994

La mobilité des personnes n'avait pas connu de croissance aussi modeste depuis 1985 : + 1,3 % en terme de voyageur-kilomètre. La mobilité urbaine quotidienne a stagné, notamment dans les transports collectifs, alors que le trafic interurbain a poursuivi sa croissance. La réduction du budget automobile des ménages (- 3,9 %

COMPTES

en volume) a concerné principalement la baisse de leurs achats de véhicules neufs : les immatriculations de voitures particulières ont reculé de 18 % en 1993.

En revanche, le parc automobile a continué de progresser, en raison de l'allongement de la durée de vie des véhicules. Aussi, les trafics de voitures particulières ont poursuivi leur croissance (+ 2,3 %), surtout sur autoroutes et routes nationales. Cette progression provient de la contraction en 1993 des départs touristiques à l'étranger mais aussi de facteurs de long terme comme le développement du réseau autoroutier et de la proportion de véhicules fonctionnant avec un moteur diesel. En termes de sécurité routière, l'introduction du permis à points a compensé les effets de l'accroissement des trafics routiers, le nombre de tués a stagné (environ 9000).

Les charges de la SNCF ont moins reculé que ses recettes

Le trafic des grandes lignes de la SNCF a nettement chuté (- 7,2 %), essentiellement au premier semestre (*graphique 2*). L'activité TGV a stagné malgré l'inauguration au printemps 1993 du TGV Nord, alors qu'elle avait connu une forte croissance depuis la mise en service, il y a plus de 10 ans, du TGV sud-est : + 19 % par an de 1982 à 1991. Cet arrêt de la croissance s'explique pour partie par la stagnation du revenu et de la consommation des ménages et par la hausse des tarifs. Mais ces déterminants, qui par le passé expliquaient bien économétriquement l'évolution des trafics, ne le font que très partiellement en 1993. Cette désaffection provient pour partie des difficultés spécifiques de l'entreprise liées notamment à l'introduction du nouveau système de réservation Socrate.

En 1993, le recul de la société nationale a été de - 5,8 % pour la production² en valeur et même de - 6,6 % pour les recettes commerciales (- 3,0 % pour celles des voyageurs et - 13,8 % pour le fret). En effet, à la chute des trafics s'est ajouté, pour le fret, un recul de 5,4 % de la recette unitaire par tonne-kilomètre. Cette diminution provient d'une part d'une baisse moyenne de 1,9 % des tarifs, afin de limiter les effets de la concurrence de la route, mais aussi d'une évolution très différenciée des trafics par wagons isolés, par trains entiers ou par transport combiné (rail-route). Par contre, pour les voyageurs, la recette unitaire a augmenté d'environ 5 %.

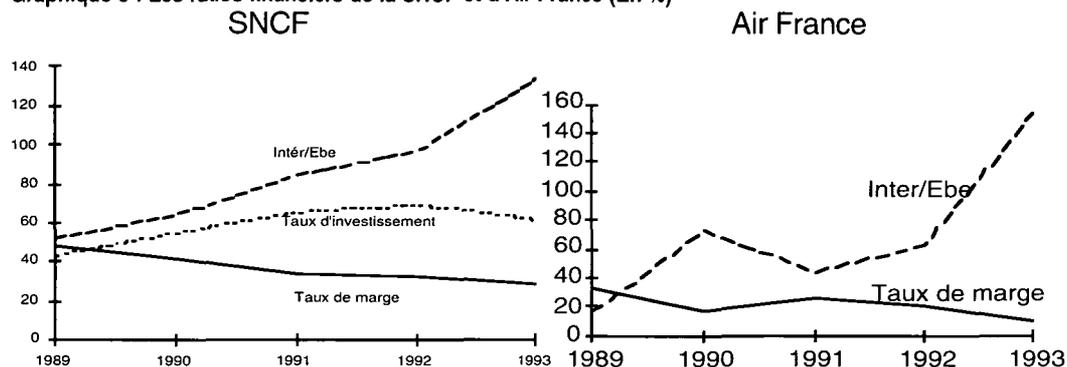
L'importance des coûts fixes, liés aux infrastructures ou au personnel, n'a pas permis à la société nationale d'imprimer à ses charges le même mouvement qu'à ses recettes. Toutefois, les frais de personnel n'ont augmenté que de 0,5 % du fait du ralentissement de la croissance du salaire moyen des cheminots (+ 3,6 % après + 6,8 % en 1992) et de la poursuite de la contraction des effectifs de la SNCF : - 3 % en 1993 après - 2,6 % en moyenne annuelle de 1982 à 1992. De ce fait, le coût salarial par unité produite s'est accru de 7,9 %, alors que la progression n'était que de 2,7 % pour le coût unitaire des consommations intermédiaires et de 1,7 % pour les tarifs. Aussi, malgré des subventions d'exploitation en hausse de 3,5 %, l'excédent brut d'exploitation a-t-il baissé de 18,5 % et le taux de marge de la SNCF a perdu quatre points. Du fait du niveau élevé des investissements passés, qui ont été largement financés par emprunt, les frais financiers augmentent encore de 12,9 %. En 1992, ils couvraient déjà la quasi-totalité de l'excédent brut d'exploitation (EBE) (*graphique 3*). En 1993, ils dépassent ce solde de 34 %. Par conséquent, le financement de l'investissement s'est fait en totalité par recours à l'emprunt. Le résultat net est largement négatif : - 7 milliards de francs.

Air France pâtit de la guerre des prix

Le trafic aérien voit sa croissance extrêmement réduite : + 1,1 % (+ 4 % pour les principaux aéroports européens) alors qu'il progressait en moyenne de 6 % par an entre 1982 et 1992. A la contraction des déplacements d'affaires et des voyages touristiques des français à l'étranger s'ajoute l'impact de la grève d'octobre à Air France qui est responsable d'une perte de trafic, estimée à environ deux points de

COMPTES

Graphique 3 : Les ratios financiers de la SNCF et d'Air France (En %)



Source : Comptes nationaux 1993, Insee

trafic annuel. L'entreprise a connu en 1993 une croissance modeste de ses trafics (+ 1,1 %). Ils ont reculé sur l'Europe (avec des pertes de parts de marché) mais ont progressé sur les longs courriers à destination de l'Amérique et de l'Asie. Toutefois, en dépit de cette croissance du trafic, la production a chuté de 6,1 % en valeur. En effet, malgré un effet de change favorable (+1,1 %) et des tarifs affichés en légère progression (+ 0,9 %), la recette unitaire a fortement baissé du fait de l'actuel climat de guerre tarifaire qui règne dans le transport aérien mondial. L'ensemble des compagnies accordent des rabais importants par rapport aux tarifs de base et la clientèle glisse sensiblement vers les formules les moins onéreuses.

Le remplissage des vols d'Air France, qui avait chuté de 1989 à 1991, s'est depuis lors lentement redressé pour atteindre 68 % en 1993 et même dépasser les 70 % à la fin de l'année. Les efforts effectués pour diminuer les consommations intermédiaires, en particulier la sous-traitance, et la modération des salaires n'ont pu compenser la chute de la recette unitaire. Aussi l'excédent brut d'exploitation a-t-il diminué et le taux de marge est-il divisé par deux, pour atteindre 10 %. Malgré une diminution du programme d'investissement, les frais financiers ne se réduisent que de 1% et excèdent l'EBE de 54 % (graphique 3). Aussi, comme de nombreuses autres compagnies aériennes, Air France se trouve dans une situation critique. Pour y faire face, un plan d'entreprise, approuvé par le personnel de la Compagnie en début d'année 1994 et soumis à l'approbation de la Commission européenne, a été lancé. Il prévoit une recapitalisation par l'Etat de 20 milliards de francs et 5000 départs volontaires sur 3 ans.

Les trafics d'Air Inter n'ont augmenté que de 0,6 % en 1993, en raison de la récession et de la concurrence du TGV sur les lignes courtes. Même si son marché n'est que partiellement concurrencé, cette compagnie n'a pu augmenter ses prix et sa production a stagné en valeur. Malgré la baisse de ses consommations intermédiaires (- 0,5 %), l'excédent brut d'exploitation s'est réduit de 7,7 % et le taux de marge a reculé de deux points.

Transports urbains : la demande a stagné malgré l'extension des réseaux

Les trafics des transports collectifs urbains ont relativement stagné, à Paris comme en province, malgré la croissance de l'offre : la longueur des réseaux s'est accrue de 11 % entre 1988 et 1992 avec notamment la mise en service du métro de Toulouse. Cette évolution des trafics provient du ralentissement de la consommation des ménages, mais également de l'augmentation des tarifs (+ 6 %), qui a visé une plus grande prise en charge des coûts par l'utilisateur.

En 1993, la production de la RATP a progressé de 4,6 % en valeur (cf. note 2 page précédente). En effet, si les trafics ont fléchi de 0,5 %, les tarifs ont augmenté de plus de 7 %. La hausse limitée des consommations intermédiaires (+ 3,8 %) et des rémunérations (+ 3,2 %), en raison notamment d'un léger recul des effectifs (- 0,5 %), a permis un accroissement modéré (+ 2,2 %) de l'excédent brut d'exploitation. Par ailleurs, la RATP a accru considérablement son effort d'investissement (+ 30 %) en raison notamment du programme Météor. Ces dépenses

COMPTES

d'équipement ont été en grande partie financées, ces dernières années, par un recours croissant à l'emprunt.

L'emploi a moins reculé que l'activité

Les effectifs salariés des transports, qui avaient vu leur croissance se ralentir entre 1990 et 1992, se sont réduits de 1,1 % en 1993 (*tableau 2*). Toutefois, la productivité horaire du travail a enregistré un léger recul de 0,8 %, après une progression de 1,9 % en 1992. En effet, la réduction du volume d'heures travaillées en 1993 (- 1,8 %) s'est révélée insuffisante pour compenser le recul de la valeur ajoutée (- 2,5 % en volume). Dans les branches qui connaissent un déclin structurel prononcé, comme le transport maritime et fluvial, les effectifs salariés ont stagné ou lentement diminué depuis plusieurs années. Le transport ferroviaire poursuit une évolution analogue, mais à un rythme plus soutenu. Par contre, le transport aérien a enregistré en 1993 une chute brutale de l'emploi salarié (- 4,3 %) qui tranche avec les évolutions précédentes. Les autres branches ne sont plus en mesure de compenser les réductions d'emploi des premières. En particulier, le transport routier de marchandises connaît une décélération régulière de ses effectifs salariés depuis 1990, qui a abouti pour la première fois en 1993 à une baisse (- 0,2 %).

Tableau 2 : Evolution des effectifs salariés dans les transport

	Evolution 93/92, en %				1993 milliers
	1990	1991	1992	1993	
Transport ferroviaire	-1,9	-2,3	-2,6	-2,8	110,1
Transport routier de marchandises	3,0	1,6	1,1	-0,2	220,0
Autres transports terrestres	2,4	1,6	0,9	0,0	172,5
Navigation fluviale	4,3	0,0	0,0	0,0	2,4
Transport maritime	2,4	1,8	-1,2	-1,2	16,7
Transport aérien	4,7	-0,3	-0,2	-4,3	59,8
Activités annexes et auxiliaires	2,7	1,6	-1,1	-1,2	197,8
Total transports	2,1	0,9	-0,2	-1,1	779,3

Source : Comptes nationaux 1993, Insee

Les investissements ont fortement baissé

L'investissement du secteur avait ralenti entre 1990 et 1992. En 1993, il a nettement reculé (- 8,2 %). Les grandes entreprises nationales (GEN), qui sont traditionnellement de grands investisseurs, avaient compensé en 1991 et 1992 la dégradation de l'investissement des transporteurs privés. En 1993, la baisse de leurs investissements (- 11,9 % en volume) est double de celle des autres entreprises (- 5 %) et même de celle de l'ensemble des branches marchandes (- 5,9 % en volume). A l'origine de cette évolution, l'achèvement des grands travaux d'infrastructures et la fin d'une phase d'équipement intense, notamment en matériel aéronautique. Par ailleurs, les effets de la récession se font sentir sur l'effort d'équipement des entreprises de transport routier au même titre que celles des autres secteurs. Enfin, les difficultés financières de certaines de ces GEN les ont conduit à limiter leurs investissements. Ceux de la SNCF ont reculé de 17 % après plusieurs années de forte croissance. Toutefois, l'effort d'investissement est resté élevé : le taux d'investissement (investissement rapporté à la valeur ajoutée) s'est situé à 61 %, contre 44 % pour la période 1988-1989 et environ 15 % pour l'ensemble des entreprises françaises.

Stagnation des dépenses d'infrastructures au niveau élevé de 1992

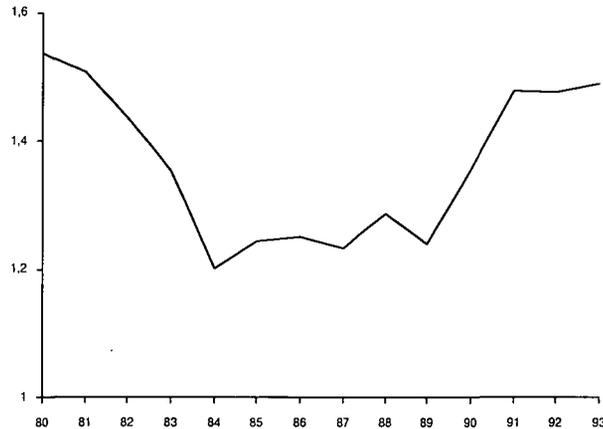
En 1993, les dépenses d'investissement consacrées aux infrastructures de transport se sont élevées à un peu plus de 87 milliards de francs, un montant comparable à celui de 1992. Cette situation résulte à la fois du repli des investissements de la SNCF et de la faible progression des dépenses des collectivités locales, les deux moteurs de la période précédente. En volume, ces dépenses ont baissé d'environ 1 % en 1993, soit tout de même une progression de près de 30 % depuis 1980. En effet, après avoir fléchi au début des années quatre-vingts, l'effort du pays dans ce domaine s'est fortement redressé de 1989 à 1991 pour se stabiliser ensuite (*graphique 4*).

© O E S T

Synthèse. Juillet-Août 1994

COMPTES

Graphique 4 : Les dépenses d'infrastructures
Part des infrastructures dans le PIB, en %



Source OEST-Insee

Le réseau routier et autoroutier absorbe 60 % des dépenses d'infrastructures, dont 41 % pour le réseau national. La FBCF des sociétés autoroutières a progressé de 14 % pour atteindre plus de 12 milliards de francs. Le rail (- 19 % en 1993) a drainé 20 % du total des dépenses d'infrastructures, dont près de 45 % pour le seul TGV. L'effort fait en matière de transports collectifs urbains est resté à un niveau somme toute modeste, inférieur à 11 %. Les autres investissements concernent les infrastructures portuaires et aéroportuaires qui se sont fortement accrues à partir de 1988. ■

Pour en savoir plus

- «Les comptes des transports en 1993», *Insee résultats*, Insee et OEST, à paraître en juillet 1994
- «L'industrie en 1993», *Insee première* n°319, juin 1994
- «L'évolution conjoncturelle dans les transports», *Insee première* n°288, décembre 1993
- «La situation économique et sociale du transport routier de marchandises», Commissariat général au Plan, janvier 1993