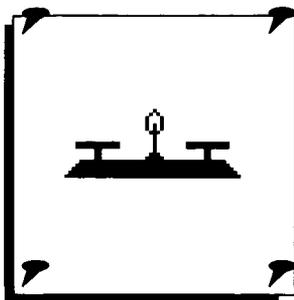


## LA REPRISE DES TRANSPORTS EN 1994

François Lebrun et Karim Moussalam (\*)



Dans un contexte de reprise économique, les trafics intérieurs de marchandises ont progressé de 4,9%; cette reprise a été particulièrement nette sur les liaisons internationales. La part du ferroviaire dans ces trafics a progressé, notamment en raison de la forte progression du transport combiné. En revanche, les ports n'ont pas profité de la reprise du commerce extérieur.

Les trafics de voyageurs ont retrouvé une croissance soutenue (3%), grâce à l'accélération du trafic des véhicules particuliers. Mais le trafic ferroviaire n'a pu que se stabiliser, après sa chute en 1993.

Malgré la reprise de l'activité de la branche des transports, les effectifs salariés ont continué à diminuer. Les résultats des secteurs du transport aérien et du transport routier de marchandises se redressent. Les comptes de la SNCF restent très dégradés et souffrent du poids de leur endettement.

**Une forte croissance expliquée par la demande extérieure et la consommation**

La croissance, supérieure à 3% par an aux Etats-Unis depuis 1992, s'est généralisée aux autres pays en 1994. Après une récession en 1993 très prononcée, l'économie française s'est redressée (tableau 1), sans inflation (1,7%). Le commerce extérieur et la consommation des ménages ont constitué les deux moteurs de la croissance. La consommation a bénéficié de la reprise de l'emploi (+200 000 dans le tertiaire marchand). Par contre, l'excédent commercial s'est tassé, le rebond des importations dépassant celui des exportations. Dans les deux sens, les échanges extérieurs ont progressé plus rapidement avec nos partenaires de l'Union Européenne qu'avec le reste du monde. Après trois années de chute, l'investissement s'est stabilisé, masquant une accélération en fin d'année, d'après l'Insee. Le niveau exceptionnel de l'autofinancement (taux supérieur à 120% en 1993 et 1994) devrait faciliter l'investissement en 1995, malgré la hausse des taux d'intérêts à long terme.

Tableau 1- Croissance en volume et contributions\*\* au PIB

	91	92	93	94	en %, prix de l'année 1980
croissance du PIB	0,8	1,2	-1,0	2,5	100
contributions à la croissance du PIB:					
consommation des ménages	0,8	0,8	0,3	1,0	60,6
FBCF	-0,2	-0,6	-1,1	0,3	20,5
exportations-importations	0,2	1,0	0,9	-0,3	-0,3
stocks	-0,6	-0,6	-1,2	1,3	0,2

Source: Insee

\*\* La contribution à la croissance du PIB se définit comme le taux de croissance de ses composantes multiplié par son poids dans le total. La baisse de la croissance du solde extérieur résulte d'une augmentation des importations (+10,6%) légèrement supérieure à celle des exportations (+10,4%).

**Les trafics de marchandises bénéficient de la reprise économique**

La production de biens intermédiaires, qui représente 40% des trafics terrestres de marchandises, a progressé d'environ 6%. Par contre, les secteurs de l'énergie et du BTP stagnent. La croissance du secteur des matériels de transports a été la plus forte (13%). Le dynamisme de ce dernier secteur s'explique, en partie, par la "prime à la casse".

Le transport de marchandises a compensé en 1994 sa chute de l'année précédente (tableau 2). La croissance a surtout bénéficié au transport de produits manufacturés (+9%), et de matériaux de construction (+6%). D'autre part, le trafic international a augmenté trois fois plus vite que le trafic national (origine et destination en France), reflétant le dynamisme des échanges extérieurs par rapport à la demande intérieure.

# COMPTES

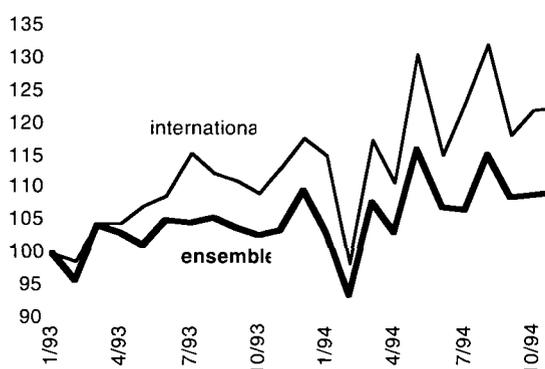
Tableau 2 - Evolution des trafics intérieurs  
1) de marchandises en milliards de t-km 2) de voyageurs en milliards de voy-km

	1991	1992	1993	1994	1994		1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	Md t-km		%	%	%	%	milliards
Tr.ferroviaire	-0,6	-2,4	-9,5	8,2	47,2	Véh. particuliers	2,3	3,0	2,3	3,4	652,6
dont hors transit	-1,0	-3,7	-10,2	6,0	39,9	Autobus, cars	3,9	-3,3	0,8	1,0	42,2
Tr.rout. hors transit	2,0	1,9	-3,8	5,2	152,5	Tr.ferroviaire	-2,2	1,0	-6,5	0,5	68,7
dont (CU > 3t):						dont SNCF	-2,1	1,0	-7,2	0,9	58,9
compte d'autrui	1,5	3,4	-3,2	4,1	91,1	TGV	19,8	6,1	-0,2	8,1	20,5
compte propre	4,0	-0,7	-6,2	3,3	28,7	TER	-0,7	25,9	-0,9	-1,5	7,5
Nav.intérieure	-4,6	1,1	-13,9	-5,8	5,6	Transp. aériens	-0,3	2,8	1,1	1,7	12,0
<b>Total (*)</b>	<b>2,0</b>	<b>1,0</b>	<b>-4,7</b>	<b>4,9</b>	<b>229,1</b>	<b>Total</b>	<b>1,9</b>	<b>2,4</b>	<b>1,3</b>	<b>3,0</b>	<b>775,5</b>

\* Ce total inclut le trafic routier des véhicules de moins de 3 tonnes de charge utile et sous pavillon étranger, et le trafic des oléoducs.

Graphique 1 - Evolution mensuelle des trafics intérieurs de marchandises

CVS, base 100 en janvier 1993



### **Forte progression du fret ferroviaire, notamment à l'international**

Le dynamisme des trafics internationaux est l'une des raisons pour lesquelles le transport ferroviaire a progressé plus vite que le routier, contrairement aux années précédentes. En effet, la part de l'international dans ses trafics est de 45%. La forte progression des biens intermédiaires est également favorable au ferroviaire. Aussi, sa part modale de trafic s'est stabilisée à 24%, après une baisse ininterrompue depuis 1983, où elle dépassait 35%. La progression est particulièrement forte pour le transport combiné (+21%).

### **Stagnation du trafic portuaire**

Le trafic des sept principaux ports français (6 ports autonomes + Calais) a stagné en 1994 (-0,1%), en raison de la baisse des exportations de céréales. Le port de Dunkerque a subi une baisse prononcée (-9%), en raison notamment du report vers Calais de trafic routier; le trafic fret de ce dernier a en effet augmenté de 20%.

Malgré la forte progression du commerce extérieur, le trafic de conteneurs des ports autonomes a stagné. Ceci reflète la poursuite du report de trafics vers les ports étrangers, suite aux mouvements liés à la réforme de la manutention portuaire.

### **Vive reprise des immatriculations**

Impulsée par la "prime à la casse" (5000 F pour les voitures de plus de 10 ans), la reprise des immatriculations de voitures particulières (15%, pour les neuves) a induit une croissance du parc d'environ 1,4%. L'usage de ces voitures a d'autre part augmenté, en distance moyenne parcourue, surtout du fait de la hausse de la part du diesel dans le parc. Il s'ensuit une reprise de la circulation (+3%), qui retrouve son rythme moyen de croissance de la décennie 1980-1990.

## COMPTES

Freinés par la baisse de la consommation unitaire, accentuée par la diésélisation et par les achats de carburants à l'étranger motivés par les hausses de la TIPP (+10 centimes, pour le gazole), les livraisons de carburants n'ont augmenté que de 0,4%.

Malgré cette reprise de la circulation, la baisse tendancielle de l'insécurité routière, entamée en 1973, s'est poursuivie, et le nombre de tués de la circulation n'a pas excédé 8500 (-6%). Cette évolution peut s'expliquer en partie par le durcissement des mesures répressives (baisse du seuil d'alcoolémie et port de la ceinture). Mais la fin de l'année a été marquée par une dégradation sensible de la sécurité, en particulier une augmentation de la gravité des accidents, signe de l'atténuation de l'effet psychologique de ces mesures.

### **Stabilisation du trafic ferroviaire de voyageurs**

De même, la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs (+0,5%) contrebalance, en partie, le fort recul de l'année 1993 (-6,5%). La reprise est sensible sur le réseau TGV (+8%), en partie du fait des extensions de lignes (contournement de Paris et Lyon, et Eurostar en fin d'année). Sur le réseau d'Ile-de-France, le trafic RATP augmente faiblement, et le trafic SNCF baisse. En province, l'usage des transports collectifs urbains est stable. Si globalement la fréquentation de ces réseaux a stagné depuis 1989, les villes dotées de réseaux en site propre ont fortement progressé.

### **Hausse de la production de 3,4%**

Après une année 1993 marquée par le conflit social d'Air France, le transport aérien a bénéficié d'une reprise vigoureuse (+13% pour le groupe Air France y.c. Air Inter). Grâce à la baisse de ses prix au premier semestre et à la reprise du trafic international, Air France a bénéficié d'un bond de 15% de ses trafics, croissance supérieure à celle du trafic international d'Aéroports de Paris (+10%, en nombre de passagers).

Tableau 3 - Evolution par branche de la production en volume et des salariés

	production		emploi	
	93	94	93	94
Transport ferroviaire	-7,2	3,1	-3,0	-3,3
Trans.routier marc.	-2,4	3,8	-0,2	1,1
Trans.routier voy.	-1,2	0,6	-0,4	1,2
Navigation intérieure	-13,8	-5,8	0,0	0,0
Trans.maritimes	1,0	-5,3	-1,2	-12,5
Trans.aériens	1,8	11,0	-4,3	-2,1
Act.annexes	0,0	1,7	-1,2	-1,8
<b>Total transports</b>	<b>-1,3</b>	<b>3,4</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,5</b>

Source : Secrétariat de la CCTN - OEST.

### **Poursuite de la baisse des effectifs**

La plupart des branches des transports ont connu en 1994 une reprise du volume de leur production, liée à celle des trafics, à l'exception du fluvial et du maritime (tableau 3). Mais les baisses de prix qu'ont dues consentir les transports ferroviaire, maritime et aérien ont pesé sur les évolutions en valeur. La croissance de valeur de la production du transport aérien (6%) reste cependant la plus élevée.

Malgré cette reprise, l'emploi salarié n'a pas encore suivi, conformément au mécanisme du cycle de productivité. Pour assainir leur situation financière, les grandes entreprises nationales (GEN) ont dû procéder à des baisses d'effectifs (-3%). Dans le transport routier qui représente plus de la moitié des demandeurs d'emploi en provenance des transports, il y a eu reprise des embauches et

## COMPTES

**TRM : amélioration des résultats, malgré la hausse du gazole**

Comptes des entreprises de transport routier de marchandises

en milliards de francs courants

	1992 valeur	évolution en %			1993 valeur	évolution en %			1994 valeur
		Volume	Prix	Valeur		Volume	Prix	Valeur	
CA hors taxes	132,1	0,1	0,7	0,7	133,1	3,8	0,8	4,6	139,3
Sous traitance	19,4			0,7	19,5			4,6	20,4
CA net	112,8			0,8	113,6			4,6	118,9
CI dont:	62,4	-0,8	2,5	1,7	63,4	3,7	2,1	5,8	67,1
Gazole	16,8	-1,0	6,1	5,0	17,6	3,3	5,2	8,6	19,2
Autres CI	45,6	-0,7	1,1	0,4	45,8	3,8	0,9	4,8	48,0
Valeur ajoutée	47,6			-0,4	50,2			3,1	51,7
Subvention-impôt	-2,8			0,7	-3,0			4,6	-3,1
Rémunérations	33,0			2,8	35,9			3,5	37,2
EBE	11,8			-3,1	11,3			1,2	11,4

Source : Secrétariat de la CCTN - OEST.

amélioration du marché du travail puisque le nombre des demandeurs d'emplois en fin d'année a baissé de 5%, comme celui de l'ensemble de l'économie.

L'amélioration des perspectives du secteur des transports explique la progression des créations d'entreprises, après trois années de baisse. La diminution simultanée des défaillances s'explique par le redressement des résultats financiers des entreprises.

Ainsi, pour les transporteurs routiers de marchandises, la forte hausse de la production a compensé en partie le renchérissement du gazole et la reprise des embauches, pour permettre au total à l'excédent brut d'exploitation (EBE) de se redresser, après trois années de baisse. Mais l'effort d'investissement de ces entreprises, illustré par la progression de 18% des immatriculations de poids lourds neufs, a induit une forte baisse du taux d'autofinancement, qui peut se révéler problématique dans le contexte des taux d'intérêts élevés.

**SNCF : un poids de l'endettement préoccupant**

La dégradation des comptes de la SNCF s'est poursuivie, bien qu'en ralentissement. Sous l'effet d'une faible croissance du trafic de voyageurs, les recettes unitaires ont baissé, si bien que la recette globale voyageurs de la SNCF est restée stable. Celles du transport de marchandises ont fortement progressé. Mais la baisse de la production immobilisée, reflétant celle des investissements financés par la SNCF, a induit un recul à la fois de la production et des consommations intermédiaires. Grâce au maintien d'une contraction rapide de ses effectifs (3%), la SNCF est parvenue à abaisser ses frais de personnels, et ainsi limiter la baisse de l'EBE (-3%). Mais malgré la chute des investissements (-22%), la situation financière de la SNCF reste critique : comme en 1993, les intérêts de la dette dépassent largement l'EBE, source d'un effet boule de neige.

**Transport aérien : les baisses de prix limitent les bénéfices de la reprise**

Pour les transporteurs aériens, les baisses tarifaires imposées par la concurrence ont limité l'impact de la reprise des trafics sur la progression en valeur de la production. L'amélioration du coefficient de remplissage des avions et la réorganisation du réseau, ainsi que la baisse du prix du carburéacteur, ont permis une progression de la valeur ajoutée comparable à celle de la production. La poursuite de la compression des effectifs (-2,1% pour la branche) a permis de retrouver un niveau d'EBE équivalent à celui de 1991. En 1994, l'Etat a versé 9 milliards de F en capital à Air France, sur les 20 milliards programmés sur trois ans.