



LES TRANSPORTS EN 1996 : PREMIERS RÉSULTATS

*Françoise BOURIT,
Richard DUHAUTOIS
et Daniel MICHARD*

En 1996, l'amorce de reprise chez nos partenaires européens ne suffit pas à combler l'atonie de la demande intérieure, et celle-ci pèse sur l'activité des transports. Le repli est particulièrement sensible pour les transports de marchandises, notamment dans les transports routiers. A la SNCF, l'évolution du fret est positive en raison de l'effet mécanique des grèves de la fin de l'année 1995. Pour les transports de voyageurs, l'activité a été mieux orientée grâce au fort développement des transports aériens et, pour la SNCF, la progression des TGV.

Une conjoncture économique morose

En 1996, la croissance du PIB s'établirait, selon l'INSEE¹, à +1,2 % en volume en moyenne annuelle, contre +2,2% en 1995.

La consommation des ménages devrait s'accroître de 2,5%, avec un profil infra-annuel très heurté. Après une baisse au deuxième trimestre, elle est repartie au troisième, dopée par les achats d'automobiles et d'autres biens durables, pour reculer après septembre avec la fin de la prime "qualité" sur l'automobile et un plus grand attentisme des ménages.

Le ralentissement de l'activité a été amplifié par un déstockage massif des entreprises en début d'année.

Dans ce contexte plutôt morose, seule la demande extérieure semble bien orientée grâce à une reprise de la demande chez nos partenaires européens. L'excédent du commerce extérieur continue à s'accroître, les exportations progressant plus vite que les importations (sur 9 mois, +2,2 % contre +1,4 %). Après une faible progression au premier semestre, la production industrielle (+1,2 % sur 9 mois) a connu un rebond au troisième trimestre avec une activité intense dans le secteur de l'automobile et une reprise de la production des biens intermédiaires et d'équipement professionnel soutenue par la demande étrangère.

D'après les prévisions réalisées par le SES, la branche transport progresserait² de +2 % en volume entre 1995 et 1996, contre +2,4 % entre 1994 et 1995.

Baisse d'activité dans le transport routier de marchandises

Après deux années de forte progression, le taux de croissance du transport routier de marchandises pour compte d'autrui et compte propre devrait être négatif cette année (-1,4 %). Outre des éléments spécifiques, la cause principale de cette baisse est à rechercher dans le ralentissement économique. Les transports de produits agricoles ont pâti du retard dans la commercialisation d'une récolte céréalière exceptionnelle. De même, les transports de produits alimentaires ont souffert de la crise bovine et de l'atonie de la consommation. Par contre, le transport de produits manufacturiers a mieux résisté, sur les neuf premiers mois, grâce au dynamisme de l'automobile.

Les transports routiers français ne profitent que modérément du retournement conjoncturel qui se dessine chez nos partenaires. Le dernier trimestre devrait donc se traduire par une légère augmentation des transports internationaux. Malgré tout, les transports intérieurs et internationaux devraient diminuer respectivement de 1,3 %³ et 2,2 %.

¹ Prévisions réalisées à l'automne 1996.

² Cet exercice réalisé en novembre 1996, alors que le conflit social dans le TRM ne s'était pas achevé, ne prend pas en compte ces événements.

³ Sauf indications contraires, les évolutions présentées ici sont des taux de croissance annuelle sur 1996. Il s'agit d'estimations prenant en compte les dernières statistiques connues, le plus souvent celles des neuf premiers mois.

CONJONCTURE

Du côté de l'offre de transport, compte tenu des surcapacités du secteur, l'augmentation des coûts de production, liée aux revalorisations salariales prévues par le contrat de progrès⁴ ou à l'augmentation du prix des carburants, n'a pas toujours pu être répercutée sur les prix. Aussi, sur neuf mois, ces prix ont-ils baissé de 1,8 % en zone longue intérieure. A l'international, ils se sont malgré tout accrus de 2 %. Dans ce dernier cas, cette hausse a pu affecter la compétitivité des entreprises françaises face à la concurrence étrangère, comme le montre la dernière enquête d'opinion du SES.

Pour ces raisons et selon la même source, les entreprises, surtout les petites et moyennes, ont vu leurs marges se dégrader.

Malgré tout, l'emploi dans le secteur a continué de croître au premier semestre 1996. Ceci peut s'expliquer par les délais d'ajustement entre activité et emploi, estimés à 2 ou 3 trimestres dans le secteur, où la conjoncture est restée bonne jusqu'à la fin de l'année dernière. De ce fait, on peut s'attendre à une dégradation de la situation dans ce domaine au cours des prochains mois.

Enfin, en termes d'investissement, le nombre des immatriculations de poids lourds n'a cessé de se dégrader, à partir du point haut atteint en début d'année, signe d'un alourdissement du climat dans le secteur.

Stagnation pour les voies navigables et maritimes

Pour les voies navigables, le premier trimestre 1996 fut favorable, sur la lancée du second semestre 1995, mais la tendance a été plus décevante au cours des mois suivants. C'est tout particulièrement le cas pour les céréales, notamment le blé, pour lequel on n'a pas enregistré durant les premiers mois de l'été des niveaux de trafics correspondant au volume de la récolte 1996, record en France (37 millions, soit +14 %) comme au plan mondial (562 millions de tonnes, soit +4,5 %).

En effet, le déstockage s'effectue, cette année plus lentement qu'en 1995, dans l'attente d'un redressement des cours mondiaux et du déblocage, au coup par coup, des primes de restitution européennes. En octobre, par contre, on a commencé à retrouver, notamment sur la Seine, des volumes de livraisons comparables à ceux de 1995.

Ce déblocage se manifeste donc aussi dans les statistiques d'embarquement des vracs du port de Rouen. Dans les ports autonomes, les produits pétroliers se situent dans une phase haute du cycle des approvisionnements. Par contre, sur les marchandises diverses, l'inflexion à la baisse de la tendance est assez nette depuis 1995. Ceci s'explique sans doute, outre l'effet Eurotunnel sur le trafic TransManche de Dunkerque, par une concentration des trafics de conteneurs sur les plateformes de l'Europe du Nord et du Sud, par rapport auxquels Le Havre et Marseille prennent du retard.

Rattrapage très partiel pour la SNCF

Le trafic ferroviaire de marchandises s'est dégradé, après un rattrapage en début d'année, consécutif aux mouvements de grèves de la fin 1995. Il devrait s'accroître d'environ 2,7 % sur l'année 1996, mais cette croissance résulte de l'impact mécanique de la grève sur les résultats de 1995 (-7 points). Sans cet effet l'activité marchandise serait en baisse de 4 %. La SNCF enregistre de bons résultats pour les produits manufacturés grâce à l'automobile. Par contre, la baisse est marquée pour les autres produits, principalement dans l'agro-alimentaire et la métallurgie. Le transport international, plus spécialisé, résiste mieux que le transport intérieur qui est tombé à un niveau jamais atteint. Si le transport combiné a continué de s'accroître (+12 % sur 9 mois), l'activité, au contraire, s'est nettement ralentie sur les trains entiers, pour des raisons spécifiques au marché (retard de la collecte de céréales), et sur les wagons isolés, pour les produits les plus exposés à la concurrence de la route.

Les transports ferroviaires de voyageurs devraient progresser légèrement en 1996. Le trafic sur le réseau TGV continue d'augmenter (+8 % sur 10 mois), mais à un rythme moins soutenu. En effet, malgré le dynamisme des nouvelles lignes comme Eurostar⁵, certains axes de longue distance, en concurrence avec le transport aérien commencent à se tasser. Sur le réseau national hors TGV, le

⁴ Du moins pour les entreprises qui l'appliquent puisque d'après l'enquête SES-SOFRES du troisième trimestre, 44% des conducteurs concernés par cet accord travaillaient plus de 60 heures par semaine.

⁵ Tout au moins jusqu'à l'accident survenu dans le tunnel fin novembre, qui aura des répercussions sur les trafics de fin d'année.

repli amorcé au début de l'année 1995 s'accroît (-3 % sur 10 mois). De même, en Ile-de-France, la baisse régulière observée depuis le premier semestre 1995 se poursuit pour la SNCF (-3,6 % sur 10 mois) ainsi que pour la RATP (-2,5 %).

Ouverture à la concurrence dans le transport aérien

Contrairement à ce qu'on observe pour les autres modes, l'activité du transport aérien en 1996 a été particulièrement bien orientée. L'ouverture à la concurrence sur le marché intérieur et la nouvelle stratégie mise en œuvre par Air France à l'international ont eu un impact non négligeable sur les trafics. Aussi, les aéroports de Paris, qui concentrent une grande partie de l'activité dans ce secteur, devraient connaître une croissance sensible du nombre de passagers de 8,7 % en intérieur et de 6,5 % en international, contre respectivement -0,2 % et -0,7 % l'année précédente.

Sur le marché intérieur, le fait nouveau est l'ouverture progressive du marché à toutes les compagnies françaises, d'abord sur certaines lignes en 1995 et ensuite sur l'ensemble du réseau intérieur en 1996. Il en est résulté une augmentation des trafics, principalement sur les 6 liaisons les plus importantes en partance de Paris, où de nouveaux acteurs sont intervenus. Sur ces liaisons, les prix ont baissé, soit du fait d'une politique tarifaire très agressive des entrants, soit du simple fait de l'augmentation de l'offre. Au total, la baisse des prix a dopé la demande. Par exemple, l'entrée de deux compagnies sur Paris-Montpellier à la fin de l'année 1995 et au début de 1996 a engendré une hausse du nombre de passagers transportés de 28 % sur les 4 premiers mois de 1996. Par contre, le reste du réseau intérieur, à plus faible trafic, n'a pas subi de fortes modifications, car les compagnies présentes, souvent des compagnies bénéficiant d'un réseau étendu, sont restées en situation de monopole local sans accroissement substantiel de l'offre.

Sur le marché international, plusieurs facteurs ont contribué à la croissance du nombre de passagers.kilomètres transportés (PKT) d'Air France qui devrait atteindre 15 % cette année : la compagnie nationale a d'abord eu en début d'année une politique tarifaire agressive en direction des clients à " basse contribution ". Puis elle a mis en place, en mars, une plateforme centrale (hub) à Roissy lui permettant de drainer de nouveaux passagers. La limitation des temps de transit et l'accroissement des fréquences de vols ont su attirer une partie de la clientèle habituée à utiliser d'autres compagnies ; enfin, cette hausse, en PKT, est également imputable à l'augmentation de la part des trajets longs courriers dans les trafics de la compagnie.

En terme d'emplois, deux effets s'opposent dans le secteur : la recherche de gains de productivité, notamment pour les compagnies publiques et l'accroissement du réseau des " nouvelles " compagnies françaises. A court terme, les créations d'emplois de ces dernières ont pu au moins compenser la baisse tendancielle des effectifs des deux compagnies publiques.

L'automobile dopée par la prime à la "qualité"

En 1996, le nombre d'immatriculations d'automobiles neuves devrait atteindre 2,1 millions, un niveau proche de celui atteint en 1992, dernière année de haute conjoncture avant la chute à 1,7 millions en 1993. Cela résulte de la prime "qualité automobile" qui a joué jusqu'en octobre (419 000 immatriculations pour les deux derniers mois de septembre et octobre).

Au total environ 700 000 primes qualité ont été distribuées entre octobre 1995 et septembre 1996, sur lesquelles on estime généralement à environ 400 000 voitures l'impact réel supplémentaire de la mesure par rapport aux tendances spontanées du marché.

Ces mesures, comme les rabais importants accordés par les constructeurs, ont eu pour effet d'accélérer, parfois peut-être par anticipation, le renouvellement du parc. Une autre conséquence de cette prime concerne le type de motorisation. De 1990 à 1994, on avait observé un déclin des voitures à essence, sous le double effet de la concurrence du diesel dans toutes les gammes de puissance et du tassement (-25 % entre 1990 et 1994) du marché des petites voitures, essentiellement motorisées au super.

En 1994-95, la prime à la "casse" de 5000 F, en restant concentrée sur les petites voitures, avait donc profité en priorité aux modèles essence, dont elle renversa complètement la tendance, de 80 000 ventes par mois en moyenne en 1993 à 110 000 en 1996.

CONJONCTURE

La prime à la " qualité ", bien que davantage orientée vers le haut car modulée en fonction de la puissance, n'a pas contribué à enrayer cette retombée du diesel. Celle-ci s'est, au contraire, accentuée en 1996, jusqu'à 70 000 ventes mensuelles et 33 % du marché, au lieu des 85 000 et 50 % atteints à la fin de 1994. Enfin, il convient de souligner le piétinement en 1996 des marques françaises (sur 10 mois, +7,9 %, contre +24,9 % pour les marques étrangères) qui ont vu leur part du marché reculer de plusieurs points (de 61 % à 55 %).

Une croissance inégale de la circulation routière

Sur le réseau routier national, la croissance de la circulation reste régulière sur les routes nationales et forte sur les autoroutes non concédées (+6,5 %, sur 9 mois).

Cette évolution contraste avec le tassement observé sur les autoroutes concédées depuis le début de 1995 (+0,9%). Par types de véhicules, cette dernière inflexion correspond à un plafonnement de la circulation des poids lourds (+2 % seulement) et à une retombée de celle des véhicules légers à leur niveau de début 1995. Cette inversion de tendance, si elle se confirme, pourrait avoir plusieurs explications : l'augmentation du prix d'usage des autoroutes, auxquels les ménages seraient devenus plus sensibles, le développement de la concurrence sur les moyennes distances entre modes de déplacement à grande vitesse, TGV et avion ou encore une réduction des déplacements à longue distance au profit de voyages sur de plus courtes distances.

La consommation des carburants, après un palier de quelques mois, a globalement retrouvé son rythme de progression (+1,0 %) des années précédentes. Le différentiel entre la croissance du gazole (+4,0 %) et la baisse des essences (-3,8 %) reste toujours aussi important. Pour le supercarburant, on constate que la progression du carburant sans plomb reste assez lente et que sa part n'atteint pas encore 60 % six ans après son lancement, malgré l'effet attendu de renouvellement accéléré du parc automobile au cours des trois dernières années.

Le compte global des transports en 1996

Dans ces conditions, la branche des transports enregistrerait, en 1996, une croissance en volume d'environ 2 %, supérieure à celle du PIB. Ce taux est mécaniquement majoré du fait des grèves de la fin 1995.

C'est la branche des transports aériens qui tire l'essentiel de la croissance (+13 %), après un ralentissement en 1995.

La production de la branche ferroviaire augmenterait d'environ 7 % en volume, ce qui représente l'impact sur l'activité du mouvement social de décembre 1995. Hors effet grève, la production de la branche serait globalement stable. Les transports de voyageurs (+9 %) progresseraient grâce à la bonne tenue du réseau TGV. Par contre, le fret enregistrerait un recul (-4 % hors effet de la grève). Les transports routiers de marchandises, qui avaient fortement progressé en 1995, devraient enregistrer une baisse en 1996.

Contrairement à la situation de l'année 1995, l'essentiel de la croissance est imputable aux transports de voyageurs (aériens et ferroviaires). Par contre, les transports de marchandises seraient en retrait, sur route comme sur rail, ce recul pour les deux modes étant lié au ralentissement de l'activité économique.

Prévision d'évolution de la production de la branche transport (T31) en 1996

(Production effective en MF et %)	Ind. vol.95	Valeur 95	Prévis. 96	Ind.vol.96	Ind.valeur
TOTAL TRANSPORTS	+3,8	470 141	480 079	+2,0	+2,1
dont :					
Ferroviaire - Voyageurs	+0,3	30 413	33 937	+9,0	+11,6
Ferroviaire - Marchandises	+8,4	12 202	12 734	+2,8	+4,4
Total Ferroviaire	-3,8	42 615	46 671	+7,2	+9,5
TRM	+3,8	145 491	143 274	-2,2	-1,5
Aérien	-1,8	59 348	65 737	+10,8	+12,9
Transports de marchandises	-	294 125	290 394	-1,2	+2,1
Transports de voyageurs	-	176 016	189 685	+7,3	+7,8

