

LES TRANSPORTS EN 1996

M. Cougard, Insee, J-F. Vacher, F. Lebrun, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

La production des transports a crû de 2,4 % en volume en 1996. Cette progression est imputable en partie au redressement mécanique de l'activité après le ralentissement de la fin de l'année 1995 perturbée par d'importants mouvements sociaux. Après deux années d'une croissance exceptionnelle, le volume de l'activité du transport routier de marchandises s'est stabilisé en 1996. La croissance de la production de transport ferroviaire (+3,9 % en volume) n'est qu'apparente : corrigée des effets de la grève de décembre 1995, elle fait apparaître un recul. Par contre, l'activité du transport aérien a enregistré une progression de près de 16 % en volume. Le taux de marge de la SNCF s'est amélioré. Le redressement des comptes d'Air France, amorcé en 1994, s'est poursuivi ; ceux d'Air France Europe ont continué de se dégrader.

Dans le contexte de faiblesse de la croissance moyenne annuelle qu'ont connue les économies française et européenne en 1996, la production de la branche des transports a progressé à un rythme légèrement inférieur à celui observé en 1995 (+2,4 % en volume contre +2,8 %), et très en retrait par rapport à 1994 (+4,3 %). La progression enregistrée correspond en partie au rétablissement de l'activité après le ralentissement de la fin de l'année 1995, consécutif aux mouvements sociaux qu'ont connus la SNCF et les transports collectifs urbains.

En raison de la forte concurrence qui se maintient depuis quatre ans, les prix moyens de la production de transports sont restés pratiquement stables (-0,1 % par rapport à 1995).

La valeur ajoutée de l'ensemble de la branche connaît, elle aussi, une décélération marquée depuis trois ans (passant de

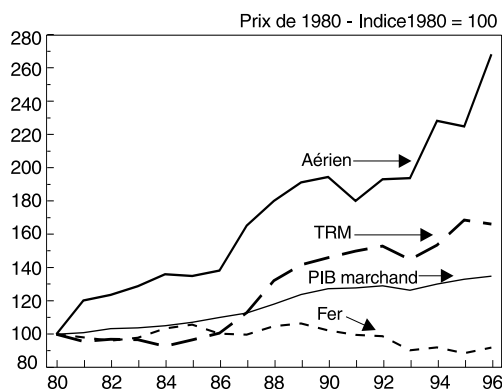
+ 4,0 % en 1994 à + 3,0 % en 1995 et à + 1,7 % en 1996), mais elle continue néanmoins de progresser à un rythme supérieur à celui du PIB marchand (*graphique 1*).

Stabilisation de l'activité du transport routier de marchandises

Après les croissances exceptionnelles enregistrées en 1994 et 1995 (respectivement + 5,2 % et + 8,3 % en volume), la production de la branche du transport routier de marchandises (TRM) a diminué de 1,7 % en 1996 (*graphique 2*). Cependant, les prix du TRM ayant augmenté de +0,8 %, la baisse de la production en valeur a été limitée à -0,9 % (*tableau 1*). Ce recul est intervenu malgré la bonne tenue relative des activités de transport international (+ 1 %), en liaison avec la croissance significative des exportations et des importations, et le dynamisme de la demande automobile, qui a entraîné celui de l'ensemble du transport de produits manufacturés. Mais ces éléments positifs ont été plus que compensés par les baisses enregistrées dans le transport de produits agricoles et alimentaires d'une part, et de matériaux de construction d'autre part, ainsi que par les conséquences du conflit social de novembre dont l'impact est estimé à environ un demi-point de croissance.

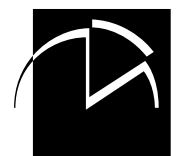
Si la production a diminué, l'emploi a continué de croître, mais à un rythme ralenti. Par contre la durée du travail s'est très légèrement réduite (-1 %), sous l'effet du " contrat

① Valeur ajoutée des transports et PIB marchand en volume



Source : Comptes nationaux - Insee

INSEE
PREMIERE



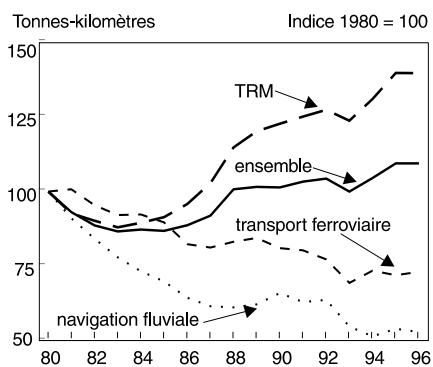
INSEE

① La production des principales branches de transport

	Evolution 96/95 en %			1996
	Volume	Prix	Valeur	Mds de Francs
Transport ferroviaire	3,9	1,9	5,9	45,2
Transport routier de marchandises	-1,7	0,8	-0,9	143,9
Autres transports terrestres	1,7	3,1	4,8	72,6
Navigation fluviale	-2,1	-0,7	-2,7	1,7
Transport maritime	0,4	-3,5	-3,2	20,2
Transport aérien	15,6	-5,8	8,9	65,5
Activités annexes et auxiliaires	1,3	0,2	1,6	134,5
TOTAL TRANSPORTS	2,4	-0,1	2,4	483,6

Source : Comptes nationaux - Insee

② Transports intérieurs de marchandises



Source : DAEI/SES

de progrès" passé entre les partenaires sociaux. De ce fait, la productivité apparente du travail s'est réduite et, malgré des hausses de salaires maîtrisées, le coût salarial unitaire s'est accru. La hausse du prix des carburants a également contribué à réduire l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises du secteur (-11,7 %) et leur taux de marge (EBE/valeur ajoutée). Ce dernier s'établit, en 1996, à 17,7 %, après avoir connu une stabilisation autour de 20 % au cours des trois années précédentes. Enfin, du fait de la contraction de la demande, les investissements, notamment en poids lourds, se sont stabilisés au niveau de 1995.

Transport ferroviaire : une reprise en trompe l'œil

Le volume de la production de la branche ferroviaire a crû en 1996 de +3,9 % et retrouve ainsi le niveau de 1994. Compte tenu d'une hausse des prix de 1,9 %, la progression à prix courants s'établit à + 5,9 %.

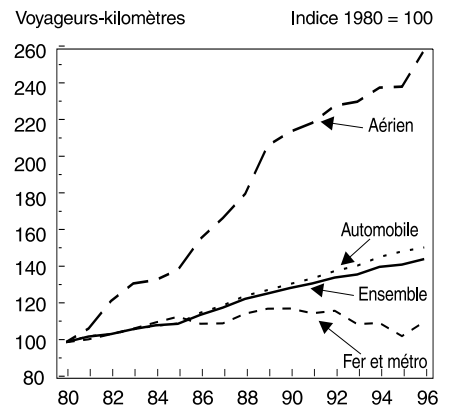
Toutefois, si on neutralise les effets de la grève de novembre-décembre 1995, l'activité marchandises (en tonnes-kilomètres) apparaît en diminution de 3,2 % et l'activité voyageurs sur le réseau principal (en voyageurs-kilomètres) en baisse de 0,3 %.

Des nuances doivent toutefois être apportées à ce constat global. En ce qui concerne les marchandises, si le transport intérieur est retombé à son niveau le plus bas de 1993, il n'en a pas été de même du transport international qui a été soutenu par le dynamisme de la demande extérieure ainsi que par un report partiel du trafic maritime trans-Manche vers Eurotunnel jusqu'au mois de novembre. Le transport combiné a continué de se développer fortement et son poids dans l'ensemble des transports ferroviaires de marchandises est passé en six ans de 15 % à 25 %.

Pour les transports de voyageurs, la baisse de fréquentation amorcée depuis plusieurs années sur le réseau principal hors TGV s'est poursuivie, alors que le transport par TGV a continué de se développer durant la majeure partie de l'année malgré la concurrence des transports aériens (graphique 3). Le ralentissement constaté au dernier trimestre est imputable aux effets de l'incendie survenu dans le tunnel sous la Manche, ainsi qu'à la crainte des attentats.

Le total des charges d'exploitation de la SNCF est resté stable, avec notamment une réduction des consommations intermédiaires presque intégralement compensée par une augmentation des frais de personnel. En raison de la hausse de la production et de la stabilité des charges d'ex-

③ Transports intérieurs de voyageurs



Source : DAEI/SES

ploitation, l'EBE s'est sensiblement amélioré et le taux de marge s'est redressé à 30 % contre 21 % en 1995 et 26 % en 1994. Il reste néanmoins inférieur au niveau atteint au début de la décennie (41 % en 1990). La réduction des frais financiers provoquée par la baisse des taux d'intérêt a, par ailleurs, induit une amélioration du taux d'épargne (Epargne brute/valeur ajoutée) qui demeure toutefois fortement négatif (-12,9 % contre -26,4 % en 1995).

Après avoir atteint le niveau record de 30,1 milliards de francs en 1992, la FBCF s'était très sensiblement réduite jusqu'à revenir à 19,3 milliards de francs en 1995. Elle se redresse à nouveau en 1996, pour s'établir à 23 milliards de francs (+ 19,3 % par rapport à l'année précédente). Cette augmentation sensible, entièrement imputable à la montée en puissance des travaux du TGV Méditerranée, a été intégralement financée par l'emprunt et, malgré la réduction du besoin de financement, la dette financière de l'entreprise s'est encore alourdie, passant de 155,7 milliards de francs en 1995 à 176,1 milliards en 1996.

Transports collectifs urbains : baisse de la fréquentation à Paris comme en province

La baisse de fréquentation amorcée au début de 1995 s'est poursuivie en 1996. En province, elle a surtout affecté les réseaux des plus grandes villes. En Ile-de-France, le recul par rapport à 1995 (hors effet des grèves) a atteint -4 % pour la SNCF et -4,9 % pour le réseau ferré de la RATP. Sur le réseau d'autobus, la réduction du nombre de

voyages est moindre (-0,4 %, après correction). Ce repli s'observe depuis quatre ans en région parisienne, au profit de l'automobile. Il résulte d'une part d'un effet de prix relatif (différentiel entre la hausse des prix du transport collectif et celle du coût d'usage de l'automobile) et d'autre part des modifications survenues dans la localisation des emplois et des logements. La production en valeur de la RATP a augmenté l'an dernier de près de 10 %. La paralysie du réseau intervenue à la fin de 1995 explique en partie cette progression, de même que la hausse des tarifs et l'augmentation de 4,8 % de la compensation tarifaire versée par les administrations. La valeur ajoutée de l'entreprise et les subventions d'exploitation qu'elle a reçues ont augmenté dans des proportions nettement plus importantes que les rémunérations, entraînant une progression sensible de l'EBE et du taux de marge lequel avoisine 45 %, soit un niveau jamais atteint depuis la fin des années quatre-vingt. Les comptes de l'entreprise ont dégagé, pour la première fois depuis plus de dix ans, une légère capacité de financement et la FBCF, après avoir fortement augmenté en 1995, a diminué dans des proportions analogues pour retrouver son niveau de 1994.

Forte croissance de l'activité de transport aérien

Le volume de la production de la branche du transport aérien a progressé de 15,6 % en 1996 mais, comme les prix ont baissé de 5,8 %, la croissance en valeur s'est limitée à + 8,9 %. De fait, c'est bien la diminution des prix qui a stimulé la croissance de la demande, cette baisse ayant elle-même pour principale origine l'intensification de la concurrence sur les lignes intérieures. Le redressement des comptes d'Air France, amorcé en 1994, s'est poursuivi en 1996, avec notamment une progression de 17,1 % de l'EBE et une croissance de 29,4 % de l'épargne brute. La FBCF de la compagnie s'est réduite de plus de 90 % par rapport à l'année précédente (244 millions de francs contre 2 369). Air France Europe a, pour sa part, connu une évolution moins favorable avec une croissance de la production limitée à 1,6 %, une diminution de l'EBE et de

l'épargne brute, ainsi qu'un montant négatif de FBCF (ventes d'avions). Dans ce nouveau contexte concurrentiel, les compagnies privées ont gagné des parts de marché sur les liaisons intérieures. Mais ces gains ont été obtenus au prix d'une dégradation de leur situation financière.

Stabilisation du volume de l'activité dans le transport maritime et léger recul dans le fluvial

La stabilisation du volume de l'activité portuaire recouvre des évolutions divergentes selon les ports et les produits. C'est ainsi que les ports autonomes métropolitains ont enregistré en 1996 des sorties accrues de produits pétroliers raffinés se traduisant par une progression des tonnages de vrac liquides. Les vrac solides ont connu par contre un recul dû principalement à la réduction des sorties de céréales et des entrées de minerais. Si le trafic trans-Manche a souffert de la concurrence d'Euro-tunnel, le transport de conteneurs a été néanmoins favorable pour les ports de Marseille et du Havre.

La production de la branche du transport maritime a, quant à elle, très peu progressé, soit 0,4 % en volume. Ce faible taux de croissance représente une inflexion de tendance par rapport aux deux années précédentes, qui avaient enregistré des baisses de 1,9 % en 1994 et de 1,3 % en 1995. Cette légère hausse s'accompagne cependant d'une diminution des prix de 3,5 %, de sorte que la production exprimée à prix courants a diminué de 3,2 %.

Dans le transport fluvial, l'activité s'est à nouveau dégradée, après une bonne année 1995 (-2,1 % en 1996 contre + 4,8 % l'année précédente). Cette évolution est liée en grande partie à celle des principaux produits qui constituent son marché traditionnel : produits agro-alimentaires et, dans une moindre mesure, matériaux de construction.

Amélioration du solde des échanges extérieurs de services de transport

Le solde des échanges FAB-FAB des services de transport s'est établi

à 3,2 milliards de francs en 1996, ce qui représente un quasi-doublement par rapport à l'année précédente (1,7 milliard de francs). Deux modes sont à l'origine de ce résultat : l'aérien, grâce surtout aux ventes de services de transport de fret, et le ferroviaire, dont l'excédent résulte à la fois de la baisse des achats de services de transport de voyageurs et de l'augmentation des ventes de services de fret. En revanche, les déficits des échanges de services routiers, fluviaux et maritimes se sont maintenus à des niveaux voisins de ceux des années précédentes.

La consommation des ménages en transport s'est accélérée

L'effet de la prime " qualité automobile " sur les achats de véhicules et la progression des dépenses de services de transports ont accru la consommation des ménages au titre des transports. L'accroissement des dépenses en 1996 a atteint + 3,6 % (contre + 1,4 % en 1995), soit un taux nettement supérieur à celui du budget global des ménages tous postes confondus (+ 1,9 %). Au total, les aides gouvernementales auront porté sur 880 000 véhicules en ce qui concerne la prime " à la casse " (instaurée de janvier 1994 à juin 1995) et sur 770 000 pour la prime " qualité automobile " (d'octobre 1995 à octobre 1996). De ce fait, la croissance du parc automobile se poursuit (+ 1,2 %). La circulation des voitures particulières a augmenté de 1,5 %, en ralentissement sensible par rapport aux années précédentes.

Les dépenses d'utilisation des véhicules sont demeurées pratiquement stables en volume (mais progressent de 4,4 % en valeur), alors qu'après les grèves de fin 1995 et la croissance de la demande de transport aérien, les dépenses des ménages en transports collectifs ont augmenté de 7,5 % en volume. Au total, la part des transports a augmenté dans le budget des ménages (15 % en 1996 contre 14,6 % l'année précédente).

Augmentation des effectifs de la branche des transports

Les effectifs salariés de la branche des transports ont augmenté l'an dernier de 2,0 % pour atteindre 808 500 personnes (tableau 2). L'évolution du

② Effectifs salariés dans les branches du transport

	% d'évolution					1996 en milliers
	1992	1993	1994	1995	1996	
Transport ferroviaire	-2,6	-2,8	-3,3	-2,5	-1,7	102,0
Transport routier de marchandises	1,1	-0,2	1,6	3,2	2,9	237,4
Autres transports terrestres	0,9	0,0	1,8	2,9	2,5	185,2
Navigation fluviale	0,0	0,0	-8,3	13,6	4,0	2,6
Transport maritime	-1,2	-1,2	-12,0	3,4	3,3	15,7
Transport aérien	-0,2	-4,3	-2,0	0,0	0,0	58,6
Activités annexes et auxiliaires	-1,1	-1,2	-1,3	3,1	2,8	207,0
TOTAL TRANSPORTS	-0,2	-1,1	-0,4	2,1	2,0	808,5

Source : Comptes nationaux - Insee

nombre des non salariés est du même ordre : + 2,1 %, ce qui porte leurs effectifs à 67 800 personnes. La progression de l'emploi est restée favorable dans certaines branches qui ont pourtant connu une activité ralentie, telles que le transport routier de marchandises et les transports maritime et fluviaux. Dans d'autres branches, telles que les autres transports terrestres et les activités de services annexes et auxiliaires, le nombre de

salariés a augmenté en cohérence avec l'évolution de leur production.

En revanche, la politique de réduction des effectifs menée par les grandes entreprises nationales s'est traduite par une nouvelle diminution de l'emploi dans le ferroviaire (-1 800 personnes).

Il en est de même pour l'aérien, où la stabilisation des effectifs de la branche résulte de deux mouvements qui se sont neutralisés : la

compression des effectifs dans le secteur public a en effet été compensée par l'embauche de personnels au sein des compagnies privées.

Accélération du programme autoroutier

En dépit d'une réduction sensible des investissements des collectivités locales, les dépenses consacrées aux infrastructures de transport se sont accrues, en valeur, de 6 % en 1996, après avoir baissé en moyenne de 2 % par an de 1992 à 1995. Ce rebond résulte de la conjonction de deux phénomènes. On constate, d'une part, une reprise du programme ferroviaire, qui a atteint 15 milliards de francs en 1996 (+ 23 %), en raison surtout des travaux du chantier TGV Méditerranée, bien que celui-ci demeure en deçà du niveau record atteint en 1992 (20,8 milliards). D'autre part, la croissance du programme autoroutier s'est poursuivie (+ 19 %), notamment pour les autoroutes concédées dont les investissements sont passés de 11 milliards de francs en 1992 à 20 milliards de francs en 1996.

A RETOURNER A : INSEE-CNGP, B.P. 2718, 80027 AMIENS CEDEX 01

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 1997

1 an, 60 numéros = 530 F (France) 663 F (Europe) 827 F (Reste du monde)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Ci-joint mon règlement en Francs par chèque à l'ordre de l'INSEE : _____ F.

Date : _____ Signature

Direction Générale :

18, Bd Adolphe-Pinard

75675 Paris cedex 14

Directeur de la publication :

Paul Champsaur

Rédacteur en chef :

Baudouin Seys

Rédacteurs : F. Magnien,

C. Dulon, A.C. Morin, S. Tagnani

Maquette :

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 1997