



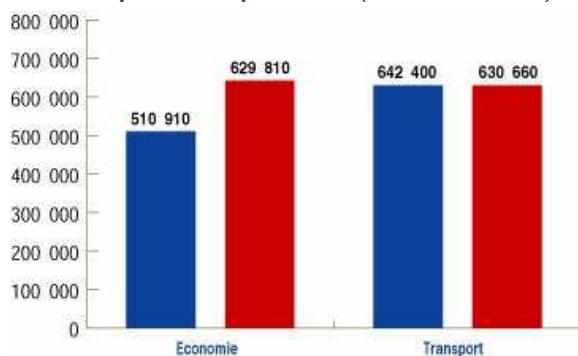
Les Cahiers de l'Observatoire n°175, Septembre 2001

### TRM : en dix ans le transport a perdu 25% à 30% de sa valeur de production

La profession a souvent mis l'accent sur la sous tarification de sa production. Cet argument est parfois contesté en considérant que d'autres secteurs connaissent le même phénomène. Pourtant lorsqu'on examine la totalité des secteurs économiques, force est de constater que le transport se situe en queue des performances économiques en matière d'évolution de sa valeur.

Dans les statistiques détaillées, on a retenu comme secteurs économiques que les secteurs dont la production présente un certain caractère matériel. C'est-à-dire qu'ont été éliminés les secteurs à production plutôt «immatérielle». Il ne s'agit pas toujours de production à caractère totalement immatériel mais de secteurs qui ne donnent pas lieu à d'importants transports physiques ou qui ne nécessitent pas l'utilisation de service de la branche transport public.

#### Valeur de production par salarié (en francs courants)

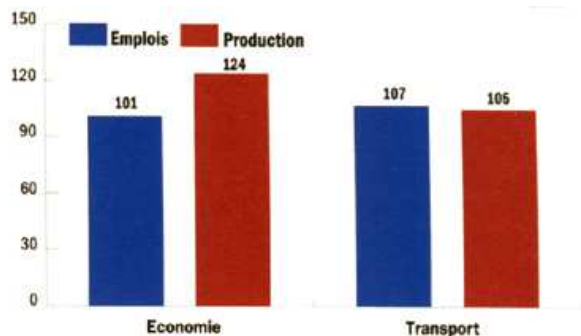


Pour l'ensemble de l'économie, en une dizaine d'années, l'emploi est resté à peu près stable (22 890 500 emplois en 1990 et 23 086 800 emplois en 1998). Par contre, la valeur de production, en prix courants, a augmenté de près de 25% ; de son côté, le transport a vu ses effectifs augmenter de 7% (941 500 en 1990 et 1 011 300 en 1998) mais la valeur de sa production a été réduite de 2 points, soit une différence supérieure à 25 points par rapport à l'ensemble de l'économie.

#### Trafic TRM (en milliards de TK)

1990	1998	Evolution (en %)
152	185	+22

#### Evolution de l'emploi et de la production en 1998 (Indice 100 en 1990)



En matière d'emploi, l'évolution globale transport, bien que supérieure à la moyenne nationale, ne paraît pas très importante mais il faut tenir compte des transferts internes. Ainsi, le secteur public ne cesse de perdre des emplois au profit du privé. A l'intérieur du privé, l'augmentation est surtout due au transport routier et activités annexes, en particulier au TRM et prestations logistiques.

### Evolution de l'emploi (en milliers)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
SNCF	203	201	195	189	183	179	175	174	173
RATP	39	39	39	39	39	39	40	40	40
Air France-Air Inter	46	45	44	48	51	48	48	49	52
Total des Gen	248	285	278	276	273	266	263	263	265
Hors Gen transp.	595	609	621	609	621	637	649	665	701
Total transport	843	894	899	885	894	903	912	928	966
Total économie	22 891	22 921	22 801	22 521	22 509	22 689	22 752	22 822	23 087

### Volume et prix

Le chiffre d'affaires de l'ensemble des branches économiques françaises a augmenté d'environ 25%, en francs courants sur la période ; le PIB, en volume (moins inflation - secteur marchand), d'environ 12%, soit : volume +12%, prix +13%.

#### Prix de production des branches marchandes (Indice 100 en 1980)

	1988	1998
Ensemble	162	196
Transport	162	183

On constate que si les prix du transport et de l'ensemble de l'économie sont restés proches sur la période 1980-1988, par contre, l'écart ne cesse de s'accroître depuis 1988 (ce qui correspond à l'effet de libéralisation) ; aujourd'hui on constate un écart de 13 points au détriment du transport.

#### Evolution des trafics constatés et des prix

Le TRM en 1990 représente 103 milliards de TK ; en 1998, 140 milliards de TK, soit +25% du trafic voyageurs sur la même période en voyageurs-kilomètres (+14%). Comme on le voit dans le tableau des prix de production, l'incidence sur l'ensemble prix transport est de +7%. Par ailleurs, en valeur de production, les activités voyageurs représentent environ 40% et les activités marchandises 60% ; de 1990 à 1998 le volume a donc progressé d'environ 21%, auquel il faut ajouter l'effet prix 13%, soit au total 33%. Le retard des prix du transport (voyageurs plus marchandises) est donc de  $33\% - 7\% = 26\%$ .

En fait, les prix constatés en voyageurs ont progressé de 20%, les 7% d'augmentation de la branche transport (voyageurs et marchandises) ont donc été absorbés par l'augmentation des prix voyageurs ; à l'intérieur de la branche transport, les activités voyageurs représentent 40% en valeur de production et les activités marchandises 60%.

Pour le transport de marchandises, l'effet volume (en TK) est de 25%, les prix effectifs ont augmenté de 3%, soit un retard de 22%. Si on retient le même effet prix (13%), le retard est donc de 35% par rapport à l'ensemble de l'économie, soit un retard qui varie, selon les approches, de 25 à 35%. Ce retard correspond grossièrement aussi à l'approche prix-coûts réels ; globalement, en dix ans, les prix sont restés à peu près stables tandis que les coûts réels ont progressé de 25 à 30% ; ce qui confirme encore l'ordre de grandeur du retard tarifaire.

#### Croissance comparée en indices - 1998 (Indice 100 en 1990)

	Emplois	Production
Transport	107	105
Ensemble économie	101	124

#### Croissance comparée en valeur absolue

	Emplois (en milliers)		Production (en millions de francs)	
	1990	1998	1990	1998
Transport	942	1 011	604 821	637 786
Ensemble économie	22 891	23 087	11 694 976	14 540 236

**Evolution de la production et des emplois des principaux secteurs économiques**

	Production/ emplois	Evolution de l'emplois	Evolution de la production
	(en milliers de francs) 1998	(en %) 90-98	(en %) 90-98
Agriculture (= EA)	444,43	80	108
Industrie (= EB à EC)	1 205,09	86	117
Indust. agricoles et alimentaires	1 209,53	94	113
Indust. de la viande et du lait	1 390,72	97	104
Autres ind. agricoles alimentaires	1 107,87	92	121
Indust. biens de consommation	977,29	79	116
Habillement, cuir	615,75	65	85
Edition, imprimerie, reproduction	911,31	88	116
Pharmacie, parfumerie et entretien	2 079,42	97	142
Industries équipements du foyer	750,52	78	111
Industries automobile	2 003,32	85	133
Industries des biens d'équipement	1 140,82	86	119
Construction navale, aéronautique et ferroviaire	1 512,19	86	133
Indust. biens équip. mécaniques	889,70	86	109
Industries équip. électriques	1 448,40	85	127
Industries des biens intermédiaires	1 061,89	86	115
Industries des produits minéraux	888,67	83	106
Industries textile	891,40	70	94
Industries du bois et du papier	945,80	87	111
Chimie, caoutchouc, plastiques	1 344,60	90	120
Métal. et transform. des métaux	1 052,23	86	116
Indust. composants électriques et électroniques	992,80	94	128
Product. de combustibles, de carburants	4163,86	66	63
Bâtiment	576,63	85	349
Travaux publics	776,43	83	4
Commerce	615,08	110	3631
Commerce	372,42	100	25
Commerce et réparation automobile	425,66	103	47
Commerce de gros, intermédiaires	539,00	98	148
Transports	630,66	107	105
<b>Ensemble économie</b>	<b>629,81</b>	<b>101</b>	<b>124</b>

### Evolution du trafic TRM (en milliards de TK)

	1974	1995
Agroalimentaire	51,9	70,3
Combustibles solides	5,0	2,4
Produits pétroliers	16,0	10,4
Minerais-ferrailles	4,5	4,3
Sidérurgie	19,2	12,5
Matériaux de construction	37,7	33,7
Chimie de base	8,5	7,4
Chimie organique	5,3	7,3
Matériels de transport	5,0	6,3
Machines	5,5	6,3
Autres produits manufacturés	23,1	50,3
Total	181,7	211,2

Le premier client du TRM est représenté par l'industrie agroalimentaire dont les prix de production ont augmenté de 8 à 21 points, soit une différence de 10 à 23 points (raisonnement toujours en francs courants puisqu'on ne dispose pas de déflateurs adaptés) ; un seul secteur voit ses prix diminuer : le textile, il y a là sans doute le double effet volume et prix du fait de la concurrence des pays émergents. Parmi les prix de production qui augmentent le plus, il faut observer la pharmacie qui, à l'effort volume, ajoute un effet qualité, compte tenu des progrès scientifiques réalisés. On peut remarquer que tous les clients du TRM ont vu leurs prix de production augmenter tandis que les prix du transport de marchandises diminuaient dans des proportions considérables. Bien entendu, il est très difficile d'apprécier les volumes des productions car la production de 1990 n'est pas la même que celle de 1998 ; tendanciellement, le tonnage progresse peu ou pas mais il est compensé par l'allongement des kilomètres du fait de la complexification des processus de production et de distribution.

#### Evolution de la nature du transport

Le raisonnement peut cependant également s'appliquer au transport ; le matériel a évolué, la qualité du transport, la sécurité et les services logistiques aussi. Par ailleurs, les délais se sont considérablement réduits du fait des flux tendus. Aujourd'hui, on offre par exemple la qualité express sur 500 km, là où il y a une vingtaine d'années on pouvait enregistrer des délais de 3 jours. La qualité du transport s'est considérablement améliorée, ce qui, par parenthèses, permet de faciliter les flux tendus et le mode de production. Même si ces comparaisons peuvent mériter discussion, elles donnent cependant de grandes tendances qui sont indiscutables. Les différentes approches permettent de mettre en évidence que le transport de marchandises a enregistré une baisse de prix de production de 25 à 35%, alors que, dans le même temps, le reste de l'économie enregistrerait une progression de 25%.

Sur le plan méthodologique, beaucoup d'observations pourraient légitimement être faites ; les chiffres du tableau valeur de production sont exprimés en francs courants, ils ne tiennent donc pas compte de la dérive des prix ; on pourrait ramener ces prix courants en francs constants à partir de différents indices, soit l'indice des prix à la consommation, soit l'indice des prix à la production. Mais il s'agirait toujours de moyennes qui ne rendent pas véritablement compte de l'évolution des prix des composantes du secteur donné ; il faudrait pour cela connaître l'indice d'évolution des prix de chaque composante d'un secteur afin de bien mesurer l'effet prix et l'effet volume. Mais, même à l'intérieur d'une branche, les différentes productions regroupées peuvent présenter de grandes différences de prix, il faudrait alors pouvoir disposer d'un indice de branche qui pondère le poids économique de chaque composante. Pour contourner en partie l'obstacle, il a donc été convenu de prendre le même déflateur pour l'ensemble des branches. Pour les transports, la démarche a consisté à croiser deux méthodes en partant des valeurs de production avec le même déflateur puis de prendre l'évolution des unités kilométriques pour comparer au volume constaté. Pour les prix, on a aussi comparé avec les prix réellement constatés dans la branche (voyageurs d'une part, marchandises d'autre part). En tout état de cause, il ne s'agit pas ici d'un travail statistique mais d'un essai de comparaison sur des ordres de grandeurs suffisants pour situer le transport par rapport aux autres branches en matière de valorisation de la production. Des travaux plus précis pourraient être menés pour approfondir et valider cet exercice.

source : INSEE IFRET - SES

Gaston BESSAY