

# Ministère de l'Équipement



CDAT  
4591

**LES TRANSPORTS FACE A LA CRISE**

**Les transports dans l'économie nationale:  
de 1970 à 1976**

**Avril 1977**

## SOMMAIRE

1 - Evolution de l'économie nationale et des transports de 1970 à 1976	Page : 1
2 - Evolution macroéconomique du transport de 1970 à 1976	Page ; 5
3 - Activité du secteur des transports	Page : 10
4 - Financement du secteur	Page : 29

### ANNEXES :

- 1 : Financement de la route
- 2 : Financement des ports maritimes et voies navigables
- 3 : Financement de l'aviation civile
- 4 : Financement des transports collectifs
- 5 : Financement de la marine marchande
- 6 : Evolution des investissements des entreprises publiques  
du secteur des transports de 1963 à 1976
- 7 : Evolution récente du transport intérieur de marchandises

## INTRODUCTION

La période qui va du début des années 1970 à la reprise économique de 1976 a vu fluctuer de manière importante plusieurs paramètres essentiels commandant l'évolution du secteur des transports : prix de l'énergie, production industrielle, consommation de ménages, pour ne citer que les plus importants.

L'analyse de cette période peut donc s'avérer particulièrement féconde sur le plan de la compréhension de l'évolution du secteur des transports.

On examinera d'abord le comportement des transports face aux fluctuations de l'activité économique générale, avant d'aborder en détail l'évolution des trafics et des agrégats macroéconomiques du secteur des transports. Enfin, le respect des grands équilibres économiques a fait peser sur le financement des transports des contraintes qu'il convient d'analyser.

**1 - EVOLUTION DE L'ECONOMIE NATIONALE ET DES TRANSPORTS**  
**DE 1970 A 1976**

1 - Evolution de l'économie nationale

Quelles sont les caractéristiques particulières de l'économie nationale en 1975 ? Si on analyse l'évolution, de 1970 à 1977, des principaux agrégats du système élargi de comptabilité nationale (cf. tableaux n°1 et n°2), on constate pour 1975 les phénomènes suivants : recul, en volume de tous les agrégats à l'exception de la consommation des ménages, déstockage d'une importance considérable, excédent de la balance commerciale (Fob-Fob)

Evolution des grands agrégats de l'économie nationale

milliards de francs	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
P.I.B.	783	872	981	1 114	1 272	1 437	1 657	
Importations	118	131	150	185	281	259	339	
Consommation finale des ménages (1)	464	520	584	659	765	880	1 015	
F.B.C.F. totale	183	206	232	265	312	335	382	
Variation des stocks	21	13	18	27	27	- 13	18	
Exportations	120	139	159	192	262	270	321	

Source : I.N.S.E.E. (S E CN)

Tableau n°1

(1) En bien et services marchands

Taux de progression annuels des grands agrégats

Evolution en volume (en pourcentage)	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
P.I.B.	-	5,3	5,8	5,4	2,3	- 0,1	5,2	
Importations	-	7,8	16,3	15	4,5	- 8,7	19,5	
Consommation finale des ménages (1)	-	6,2	6	5,5	2,3	3,2	5,	
F.B.C.F.				5,8	1,0	- 3,4	4,5	
Exportations	-	11,2	13,2	12,3	9,6	- 3	9,4	

Tableau n° 2

Source I.N.S.E.E. (S E C N)

L'année 1974 avait été marquée par <sup>un</sup>fléchissement de la croissance de la production et par l'apparition d'un déficit import du commerce extérieur (16 milliards de déficit au lieu de 7 milliards d'excédent en 1973).

L'évolution économique de la période 1973-1976 est plus aisée à suivre sur les séries de comptes trimestriels que sur celles des comptes annuels. Ces séries sont établies par l'I.N.S.E.E. dans l'ancien système de comptabilité nationale.

L'évolution trimestrielle en francs constants de la P.I.B. de la consommation des ménages et de la F.B.C.F. est indiquée par le tableau n° 3 ; quant à l'évolution de ces agrégats en indice (1er trimestre : 1973 = 100), elle est représentée par le graphique n° 1.

(1) En biens et services marchands

Agrégats corrigés des variations saisonnières (en milliards de francs 1963)

	Trimestre	1973	1974	1975	1976
P I B	1	161,3	168,6	161,6	173,0
	2	162,8	169,9	163,5	175,6
	3	164,0	170,8	163,0	-
	4	166,3	164,2	168,2	-
CONSOMMATION DES MENAGES	1	102,0	105,7	106,6	113,0
	2	102,8	106,8	106,8	114,6
	3	103,3	107,2	111,0	-
	4	105,4	106,0	113,7	-
F.B.C.F.	1	47,3	49,8	48,5	52,2
	2	48,0	49,9	48,4	52,3
	3	48,2	50,2	48,3	-
	4	48,5	49,5	50,4	-

Source I.N.S.E.E.

Tableau n° 3



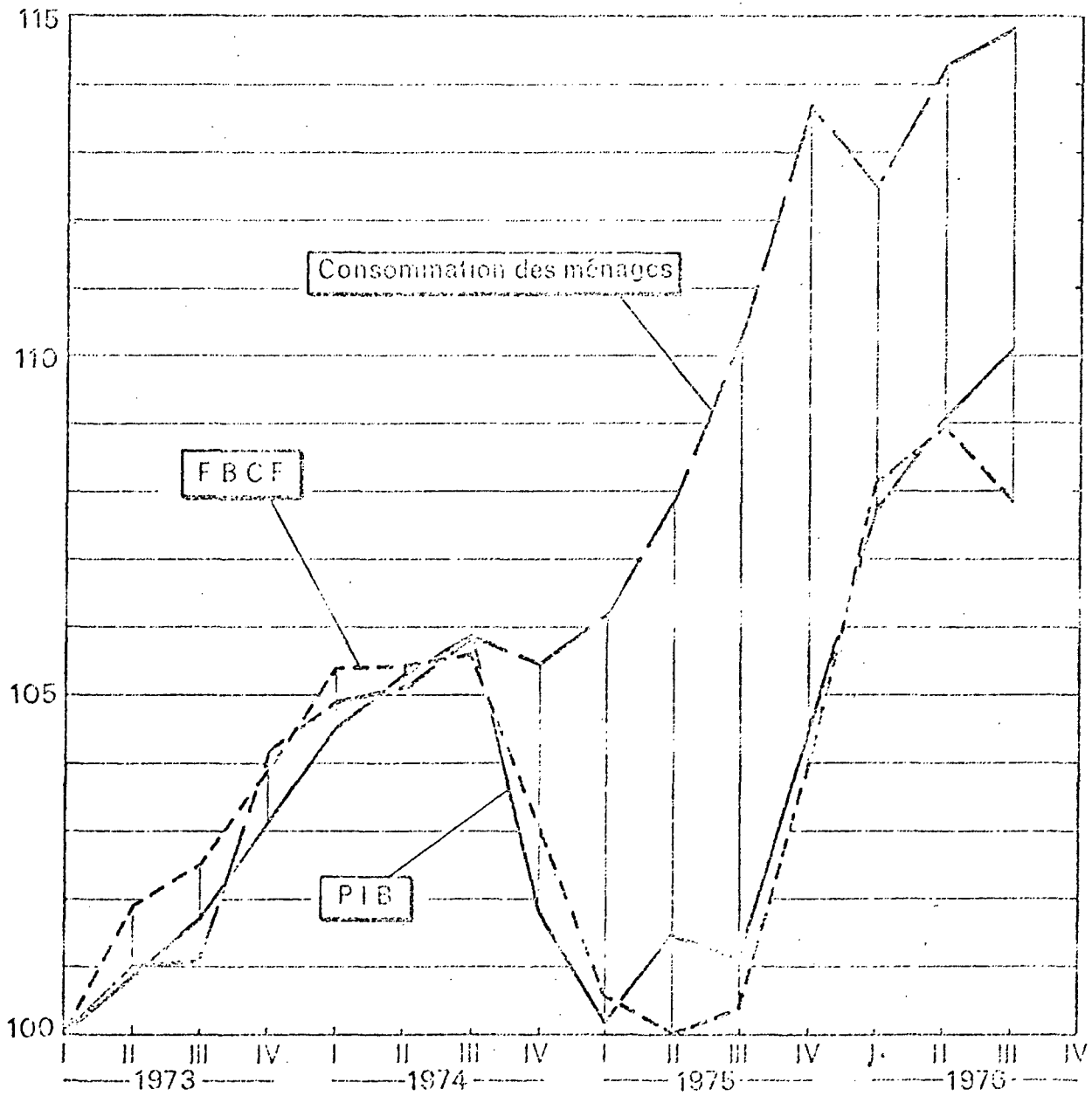
Du début de 1972 jusqu'au troisième trimestre de 1974, l'évolution de la P.I.B., de la consommation des ménages et de la F.B.C.F. avait été sensiblement identique. Depuis lors, la production et la F.B.C.F. ont connu des évolutions parallèles, tandis que la consommation des ménages a évolué d'une manière sensiblement différente (cf. graphique n° 1) :

- Un freinage de la production a fait suite à la hausse du coût de l'énergie, intervenue au début de 1974. A partir du dernier trimestre de 1974, l'économie a connu une récession rapide.
- Pendant un an, du quatrième trimestre de 1974 au troisième trimestre de 1975, la production a stagné à un niveau voisin de celui du deuxième trimestre de 1973. Néanmoins, pendant cette période la consommation des ménages a poursuivi sa croissance, ce qui n'a été possible qu'en raison d'un déstockage sans précédent depuis la fin de la dernière guerre mondiale.
- La reprise de la croissance, à partir du dernier trimestre de 1975, est telle que l'augmentation de la production, depuis le premier trimestre de 1973, reste sensiblement inférieure à celle de la consommation des ménages, et ceci malgré la reconstitution des stocks.

Cette évolution s'est traduite par une dégradation notable de nos échanges extérieurs.

Evolution trimestrielle en volume de la production intérieure brute, de la formation brute de capital fixe et de la consommation des ménages

Base 100 au 1er trimestre 1973



Base 100 au 1er trimestre 1973

Graphique n° 1

2 - EVOLUTION MACROECONOMIQUE DE TRANSPORT DE 1970 A 1975

Evolution macroéconomique du transport, de 1970 à 1975

Les tableaux n°4 et 5 donnent l'évolution de la valeur ajoutée de la branche "transports", celle de la formation brute de capital fixe et des effectifs. Ils font apparaître que, après avoir progressé plus rapidement que la P.I.B., en 1973 et 1974, la valeur ajoutée de la branche "transports" a baissé de 4,2 % en 1975, alors que le produit intérieur brut a stagné (c.f. graphique n°2). Cette évolution est, bien entendu, à rapprocher de la chute importante d'activité dans le transport des marchandises. Par ailleurs, les effectifs de la branche décroissent en 1975 et 1976.

Evolution de la branche transport

Milliards de francs	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Valeur ajoutée de la branche "transport"	32,6	35,5	38,8	44,8	50,4	55,8	65,1
F.B.C.F. branche "transports"	8,9	11,1	13,5	14,76	15,11	18,72	21,87
Population active branche transport	836,8	839,3	847,8	860,6	878,8	875,1	866,8

Source: I.N.S.E.E. (S.E.C.N.)

Tableau n°4

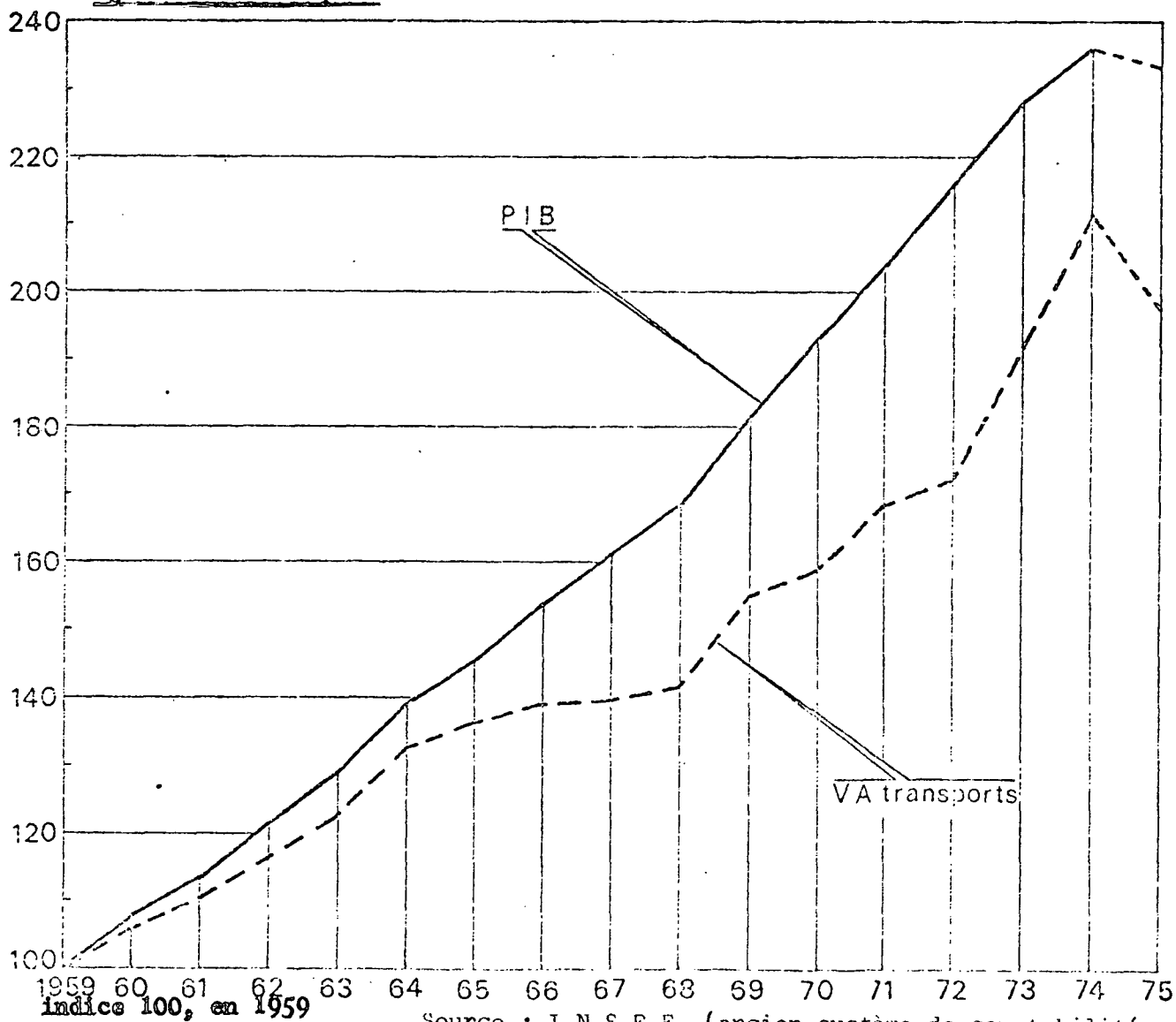
Progression annuelle des grands agrégats de la branche transport

Evolution en volume par rapport à l'année précédente (en pourcentage)	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976 - P -
Valeur ajoutée de la branche "transports"		4,0	8,2	6	2,6	- 4,2	7
F.B.C.F. branche "transports"	-	17,5	12,1	4,4	- 8	5,7	9,4
Effectifs	-	0,3	1,0	1,5	2,1	- 0,4	- 1
P.I.B.		5,3	5,7	5,4	2,3	- 0,1	5,2

Tableau n° 5

Source : I.N.S.E.E. (S.E.C.N.)

Evolution, en volume de la production intérieure brute et de la valeur ajoutée du transport



indice 100, en 1959

Source : I.N.S.E.E. (ancien système de comptabilité nationale)

Graphique n° 2

Après une chute de la consommation des ménages en transports individuels en 1974, celle-ci progresse de nouveau à partir de 1975; à l'inverse, la progression en, volume, du transport collectif est assez régulière et forte de 1971 à 1975, (c.f. graphique n° 3) : c'est ce que montrent les tableaux n° 6, 7 et 8 qui donnent l'évolution en valeur, volume et prix de la consommation "transport" des ménages.

Cette évolution est à rapprocher :

- de la croissance relativement plus modérée que dans le passé du parc automobile, sur la période 1970 - 1975, croissance qui sera plus forte en 1976,
- de la forte progression des prix du transport individuel, en 1974.

Consommation "transport" des ménages

Milliards de francs	1973	1974	1975	1976
- transports individuels	65,0	78,5	85,5	n.d.
- transports collectifs	10,7	12,4	14,4	17,1

Tableau n° 6

source : S.E.C.N.

Progression annuelle de la consommation de transport des ménages

Evolution en volume par rapport à l'année précédente	1973	1974	1975	1976
Transports individuels	8,1	- 7,4	3,8	
Transports collectifs	6,2	3,6	4,3	6,8

Source : S.E.C.N.

Tableau n° 7

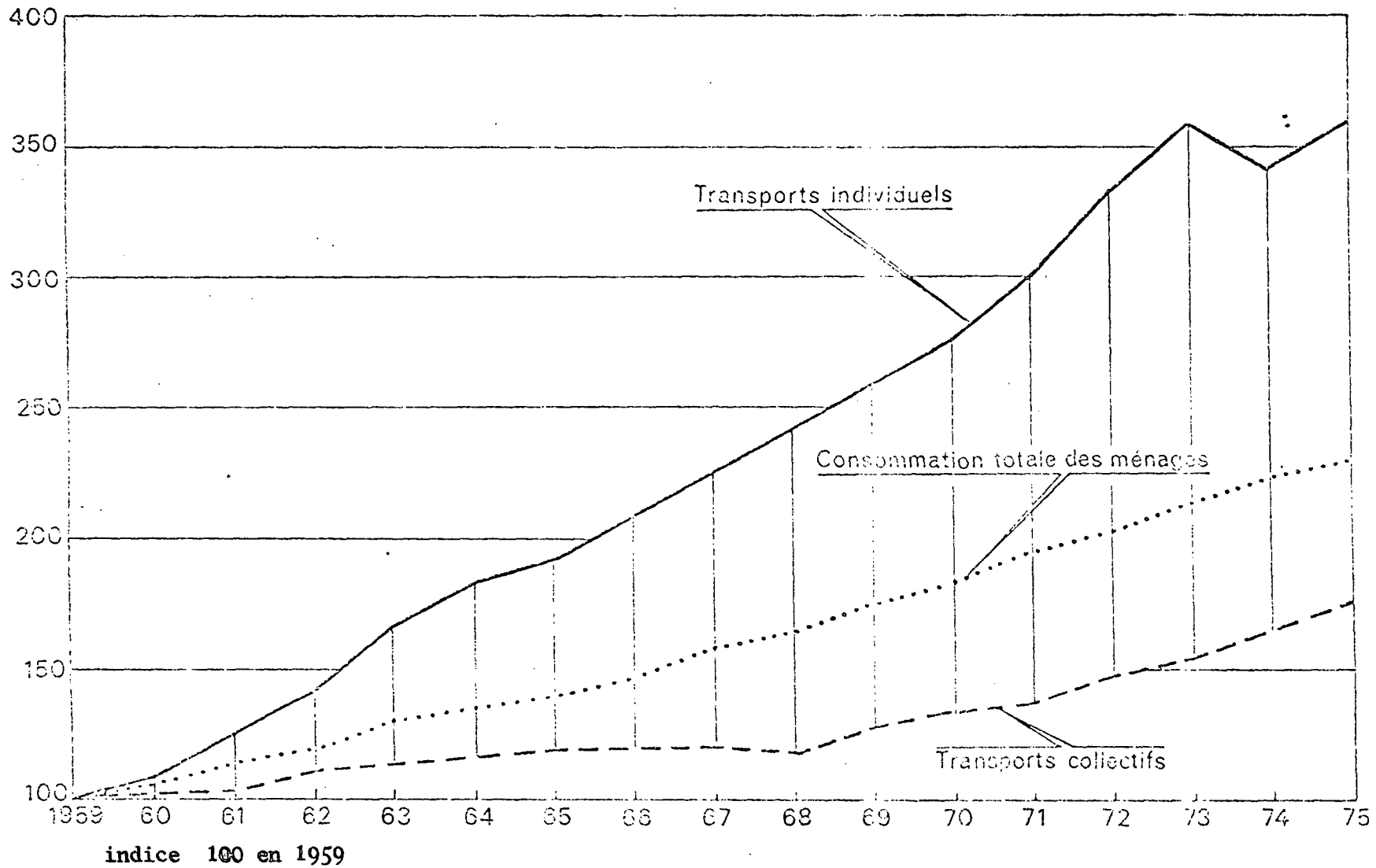
Evolution du prix de la consommation "transport" des ménages

Evolution en prix par rapport à l'année précédente	1973	1974	1975	1976
Transports individuels	5,0	22,1	12,1	
Transports collectifs	5,6	11,5	9,6	11,8
Consommation totale des ménages	7,0	13,8	11,4	9,6

Source : S.E.C.N.

Tableau n° 8

Evolution de la consommation "transport" des ménages



Graphique n° 3

Source : I.N.S.E.E. (ancien système de comptabilité nationale)



3 - ACTIVITE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

3.1 - Le déplacement des personnes

3.1.1. - Le trafic routier

3.1.2. - Le trafic ferroviaire des voyageurs

3.1.3. - Les transports aériens

3.1.4. - La R.A.T.P.

3.2 - Les marchandises

3.2.1. - Les transports terrestres

3.2.2. - Les transports maritimes

3.2.3. - Le fret aérien

3.2.4. - Le transport du commerce extérieur

### 3 - Activité du secteur des transports

#### 3.1 - Le déplacement des personnes

##### 3.1.1 - Le trafic routier

La circulation s'est pratiquement stabilisée, en 1974, alors que le taux d'accroissement des années précédentes était de 6 % en moyenne sur le réseau routier national et de 12 % sur le réseau autoroutier. Par contre, à partir de 1975, la progression reprend à un rythme pratiquement normal.

C'est ce que montre le tableau n° 9 qui donne l'évolution, par rapport à l'année précédente, de l'indice de la circulation routière et autoroutière (l'indice est calculé, pour chaque année, à réseau constant);

#### Evolution du trafic routier

Evolution par rapport à l'année précédente (%)	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Routes nationales	7	5,6	6,0	2,2	3,5	2,8
Autoroutes	12,8	13,7	9,5	1,1	8,9	6,5
Ensemble du réseau national	9,6	7,0	9,1	0,5	4,7	3,5

Tableau n° 9

source : S.E.T.R.A., indice de débit

Cette évolution est à rapprocher de celle des immatriculations de véhicules individuels : (tableau n° 10 )

Immatriculation de véhicules routiers individuels

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<u>Milliers de véhicules</u>							
Immatriculations de voitures particulières neuves	1296	1469	1637	1746	1524	1482	1858
Parc	12900	13400	13900	14500	15000	15300	
<u>Evolution par rapport à l'année précédente (%)</u>							
Immatriculations	- 4,9	13,3	11,5	6,6	-12,7	- 2,8	25
Parc	4	3,9	3,7	4,3	3,5	2	

Tableau n° 10

Source : S.A.E.I. (D.S.T.)

L'apparente contradiction entre le développement du parc et la réduction des immatriculations, en 1974, et à un moindre degré, en 1975, provient d'un accroissement de l'âge moyen du parc.

3.1.2. - Le trafic ferroviaire de voyageurs

Les tableaux N° 11 et 12 donnent l'évolution du transport ferroviaire de voyageurs, de 1970 à 1976.

Trafic ferroviaire de voyageurs

Milliards de voyageurs x km.	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Omnibus	5,14	4,5	4,31	4,42	4,54	4,59	
Banlieue de Paris (1)	6,37	6,51	6,97	6,88	7,21	7,39	7,64
Rapides et Express	29,47	30,13	31,95	33,4	35,56	38,72	
Total	40,98	41,14	43,23	44,7	47,31	50,7	51,5

Tableau n° 11

source : S.N.C.F.

(1) y compris les voyageurs x Km. relatifs aux parcours terminaux autres que banlieue de Paris, dans les trains de la banlieue de Paris.

Evolution du trafic ferroviaire de voyageurs

Indice d'évolution par rapport à l'année précédente	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Omnibus	-12,5	-4,2	2,6	2,7	1,1	
Banlieue de Paris	2,2	7,1	-1,3	4,8	2,5	3,4
Rapides et express	2,2	6	4,5	6,5	8,9	
Total	0,4	5,1	3,4	5,34	7,2	1,6

Source : I.N.C.S.

Tableau n° 12

Le transport ferroviaire de voyageurs a connu une croissance régulière et relativement forte depuis 1971. La moindre progression de 1976 n'est pas sans lien avec le fort développement des immatriculations de voitures particulières neuves au cours de la même année.

3.1.3. - Les transports aériens

Les tableaux n° 13 à 16 donnent l'évolution du trafic aérien de 1970 à 1976.

Trafic aérien des trois principales compagnies françaises

Millions de passagers x Km.	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Air-France	10,66	10,98	13,61	15,38	16,88	17,92	19,25
U.T.A.	1,98	2,1	2,34	2,7	3,07	3,42	3,59
Air-Inter	1,3	1,4	1,8	1,93	2,06	2,33	2,58

Source : D.G.A.C.

Tableau n° 13

Taux de croissance par rapport à l'année précédente

Indice d'évolution par rapport à l'année précédente	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Air-France	3	24	13	9,8	6,2	7,4
U.T.A.	6,1	11,4	15,4	14	11,4	5,0
Air-Inter	7,7	28,6	7,2	6,8	13,1	10,7

Source : D.G.A.C.

Tableau n° 14

Trafic des aéroports français

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Aéroport de Paris Millions de voyageurs (trafic commercial seul) *	12,1	13,22	15,56	16,57	16,9	18,08	19,7
Autres aéroports (y compris Bâle Mulhouse) Millions de passagers (arrivées + départs, transit non compris)	19,8	21,8	25,4	27,2	27,8	29,9	32,8

Source : D.G.A.C.

Tableau n° 15

\* non compris trafics des avions d'Etat et des avions militaires

Taux de croissance par rapport à l'année précédente

Indice d'évolution par rapport à l'année précédente	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Aéroport de Paris	9,1	17,7	6,0	2,4	7	9
Aéroports français (ensemble)	10,1	16,5	7,1	2,2	7,6	9,7

Source : D.G.A.C.

Tableau n° 16

Les transports aériens ont subi, en 1974, l'effet de la hausse du prix du carburant, particulièrement sensible en transport international, et en 1975, celui de la crise économique.

### 3.1.4. - La R.A.T.P.

Le trafic de la R.A.T.P. progresse à partir de 1971, après une longue période de baisse régulière. En 1971, le trafic de la R.A.T.P. était inférieur, en voyageurs-Km, de 10 % à celui de 1959.

#### Trafic de la R.A.T.P. depuis 1971

R.A.T.P., ensemble des réseaux réguliers	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Millions de voyageurs	1612,3	1641	1643	1678	1757	1851
Evolution par rapport à l'année précédente		1,8	0,1	2,1	4,7	5,3

Source : R.A.T.P.

Tableau n° 17

### 3.2. - Les marchandises

#### 3.2.1. - Les transports terrestres

Le tableau n° 18 indique l'évolution des trafics des différents modes, de 1970 à 1976. Les données disponibles pour la route concernent les véhicules de 3 tonnes et plus et de moins de 15 ans d'âge, ce qui introduit une certaine hétérogénéité dans les chiffres.

Transports terrestres de marchandises

		1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
S.N.C.F. (3)	Milliards TK	69,25	65,80	67,02	71,84	75,31	62,81	67,59
	indice base 100 en 1970	100	95	96,8	103,7	108,8	90,7	97,6
Route(1)	Milliards TK	62,4	68,3	74,6	83,1	87,4	78,5	83,9
	indice	100	109,5	119,6	133,2	140,1	125,8	134,4
Navigation fluviale (2)	Milliards TK	12,7	12,6	13,1	12,6	12,4	10,8	10,76
	indice base 100 en 1970	100	99,2	103,1	99,2	97,6	85	84,7
Oléoducs	Milliards TK	14,5	17	19,5	20,6	18,7	18,1	19,6
	indice base 100 en 1970	100	117,2	134,5	142,1	129	124,8	135,2
Total	Milliards TK	158,85	163,7	174,22	188,14	193,81	170,2	181,85
	indice base 100 en 1970	100	97	109,7	118,4	122	107,1	114,5
P.I.B.	indice base 100 en 1970	100	105,3	111,4	117,4	120,1	120,2	126,5

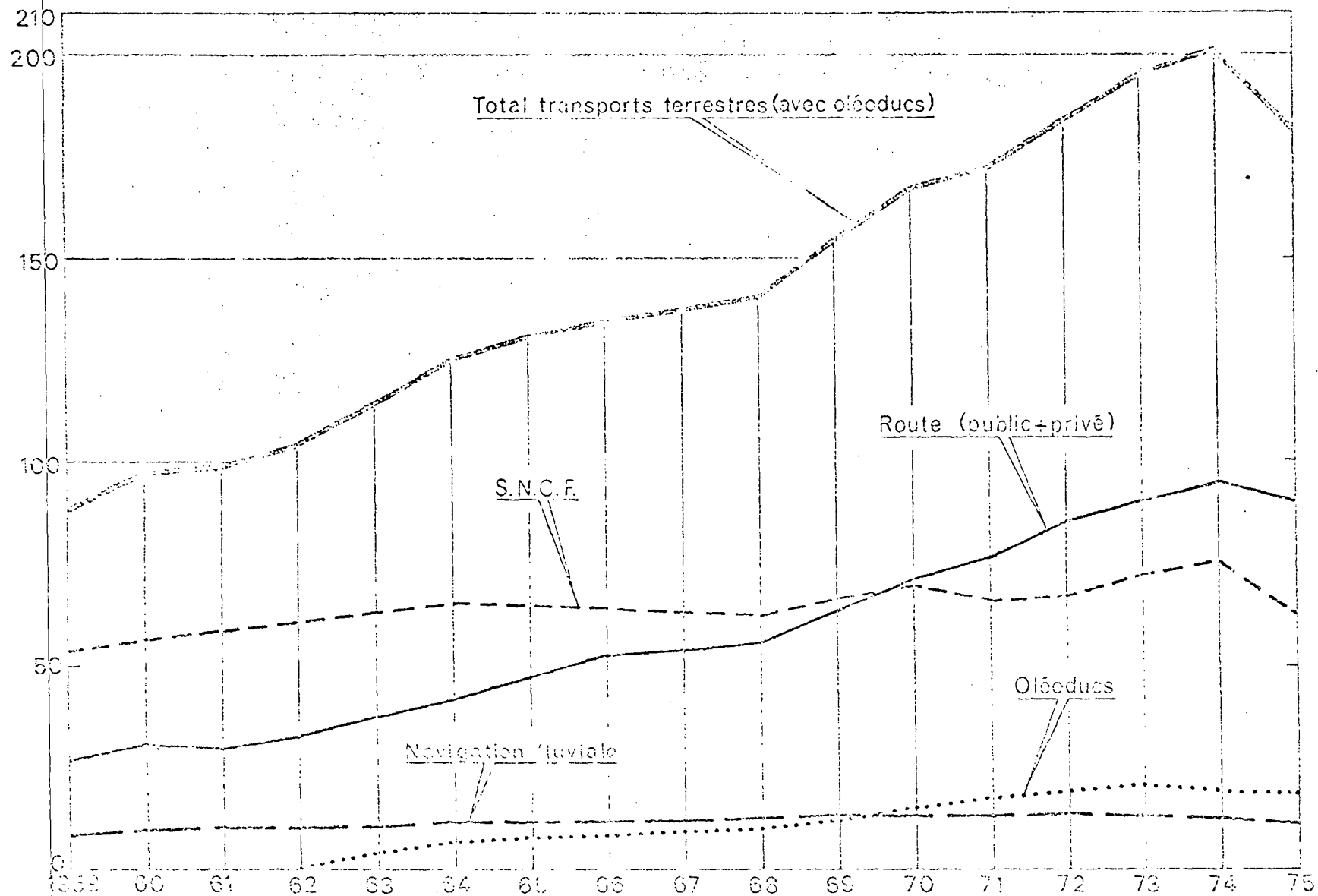
Source : IN.S.E.E. - S.A.E.I. (DST)

Tableau n° 18

- (1) Véhicules de 3 tonnes et plus et de moins de 15 ans d'âge.
- (2) Hors transit.
- (3) Ces chiffres comprennent les transports en service, mais ils ne comprennent ni les transports que la S.N.C.F. fait effectuer par la route, ni les acheminements de wagons de produits pétroliers vides.

Le graphique n° 4 donne l'évolution depuis 1959, des différents modes de transport. Dans ce graphique, le trafic routier comprend le trafic à plus de 50 km et pour plus de 1 tonne de charge utile (série provisoire)

Evolution du trafic des divers modes de transport



unité : milliards de tonnes x kilomètres

Graphique n° 4



Le tableau n° 19 précise l'évolution des trafics de chaque mode de transport par rapport à l'année précédente.

Evolution des transports terrestres de marchandises

	1971	1972	1973	1974	1975	1976
S.N.C.F.	- 5	+ 1,9	+ 7,2	4,8	- 16,6	7,6
Route	+ 9,5	+ 9,2	11,4	5	- 10	6,9
Navigation fluviale	- 0,8	+ 4	- 3,8	- 1,6	- 13	- 0,4
Oléoducs	17,2	+ 10	8,6	- 7,9	- 3,2	8,3
Ensemble	- 3	+ 6,4	8	3	- 12,2	6,8
P.I.B. en volume	5,3	5,8	5,4	2,3	- 0,4	5,2

Source I.N.S.E.E. - S.A.E.I. (DST)

Tableau n° 19

Le tableau n° 20 indique l'évolution de la part de chaque mode dans l'ensemble des transports terrestres.

Evolution de la part de chaque mode

Part de chaque modes dans l'ensemble	1959	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Route	28-29	39,3	41,7	42,8	44,2	45,1	46,1	46,7
S.N.C.F.		43,6	40,2	38,5	38,2	38,8	36,9	37,2
Voie d'eau		8	7,7	7,5	6,7	6,4	6,3	5,9
Oléoducs		9,1	10,4	11,2	10,9	9,6	10,6	10,8

Tableau n° 20

Source I.N.S.E.E. - S.A.E.I. (DST)

La progression du trafic total acheminé en transports terrestres a été nettement plus rapide que celle de la production intérieure brute en 1973 et en 1974, ce qui reflète le fort stockage intervenu au cours de cette période. En revanche, la baisse des tonnes x kilomètres a été, en 1975, de 12,2 % alors que la production intérieure brute a stagné.

La baisse beaucoup plus importante des trafics que celle de la P.I.B. se situe à l'inverse de la tendance antérieure: de 1959 à 1973, le trafic total acheminé en transport intérieur avait été multiplié par 2,21 alors que, dans le même temps, la production intérieure avait été multipliée par 2,29.

L'effet de la crise a été moins sévère pour le transport routier que pour la voie navigable et le chemin de fer et sa part dans l'acheminement des marchandises a progressé de 1973 à 1975. La baisse des trafics a notamment concerné un certain nombre de produits lourds (matières premières et produits de la métallurgie et de la chimie, combustibles, matériaux de construction), qui constituent une part importante de l'activité de la S.N.C.F. et de la voie d'eau. Le redressement de ces trafics demeure d'ailleurs limité en 1976 (cf. fiche annexée n° 7).

L'analyse de l'évolution mensuelle depuis 1972, du trafic du transport routier de marchandises (gros porteurs), ainsi que celles, corrigées des variations saisonnières, de la S.N.C.F. et de la voie navigable fait apparaître que la baisse des trafics est intervenue, comme celle de la production, à la fin du troisième trimestre de 1974.

3.2.2. - Les transports maritimes

Les tableaux n° 21 et 22 donnent, de 1970 à 1976, l'évolution du trafic des six ports maritimes autonomes: Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille. Ces ports représentent 89 % des entrées totales et 74 % des sorties totales, en 1975.

Trafic des six ports maritimes autonomes

millions de tonnes	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	
Entrées	sec	31,68	31,84	31,67	37,49	45,45	41,03	49,00
	hydrocarbures	130,08	139,43	149,88	176,55	176,52	147,15	164,70
	total	161,76	171,27	181,55	214,04	221,97	188,18	213,70
Sorties	sec	12,33	12,80	15,03	17,21	20,50	19,35	20,10
	hydrocarbures	16,77	17,56	18,66	27,40	27,69	26,58	26,40
	total	29,10	30,36	33,69	44,61	48,19	45,93	46,50
total entrées+sorties	190,86	201,63	215,24	258,65	270,16	234,11	260,20	

Source :

Tableau n° 21

Evolution du trafic des ports maritimes autonomes

Evolution par rapport à l'année précédente	1971	1972	1973	1974	1975	1976	
Entrées	sec	+ 0,5	- 0,5	+ 18,4	+ 21,2	- 9,7	- 19,4
	hydrocarbures	+ 7,2	+ 7,5	+ 17,8		- 16,6	+ 11,9
	total	+ 5,9	+ 6	+ 17,9	+ 3,7	- 15,2	+ 13,6
Sorties	sec	+ 3,8	+ 17,4	+ 14,5	+ 19,1	- 5,6	+ 3,9
	hydrocarbures	+ 4,7	+ 6,3	+ 46,8	+ 1	- 4,1	- 0,7
	total	+ 4,3	+ 11	+ 32,4	+ 8	- 4,7	+ 1,2
total entrées+sorties	+ 5,6	+ 6,7	+ 20,2	+ 4,4	- 13,4	+ 11,1	

Source :

Tableau n° 22

Les tableaux n° 23 et 24 indiquent l'évolution, de 1970 à 1975 des importations et exportations par voie maritime

Importations et exportations par voie maritime

millions de tonnes	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<b><u>IMPORTATIONS</u></b>							
Hydrocarbures	106,56	111,77	128,07	142,67	137,15	114,63	
Vrac	23,63	23,78	25,96	27,23	36,26	31,97	
Divers	14,76	14,70	16,08	17,99	17,28	15,16	
Total	144,95	150,26	170,11	187,89	190,69	161,76	
<b><u>EXPORTATIONS</u></b>							
Hydrocarbures	5,61	5,82	4,74	6,1	4,34	5,1	
Vrac	6,71	6,82	8,74	9,81	10,72	8,6	
Divers	10,16	10,52	12,08	14,26	15,44	14,14	
Total	22,48	23,16	25,56	30,18	30,5	27,85	

Tableau n° 23

Source : Douanes - S.G.M.M.

Evolution du commerce extérieur par voie maritime

Evolution par rapport à l'année précédente	1971	1972	1973	1974	1975	1976
<b><u>IMPORTATIONS</u></b>						
Hydrocarbures	4,9	14,6	11,4	- 3,9	-16,4	
Vrac	0,6	9,2	4,9	33,2	-11,8	
Divers	- 0,4	9,4	11,9	- 3,9	-12,3	
Total	3,7	13,2	10,5	1,5	-15,2	
<b><u>EXPORTATIONS</u></b>						
Vrac	1,6	28,2	12,2	9,3	- 1,98	
Divers	3,5	14,8	18	8,3	- 8,4	
Total	3	10,4	18,1	1,1	- 8,7	

Tableau n° 24

Source : Douanes

Ces tableaux font apparaître le ralentissement de la progression du trafic total maritime en 1975 (dû à la régression des hydrocarbures) et la baisse de l'ensemble des trafics de 1975 (consécutives à la crise économique).

Les tableaux n° 25 et 26 donnent l'évolution, jusqu'en 1975, de l'activité de la marine marchande ainsi que le solde de la balance des frets et passages

Transport maritimes tous produits, activité par pavillon

Milliers de tonnes

	Exportations			Importations			Trafic tiers	
	Total tous pavillons	Pavillon français	Navires affrétés	Total tous pavillons	Pavillon français	Navires affrétés	Pavillon Français	Navires affrétés
1970	22 481	6 203	1 357	164 390	58 659	41 487	38 830	7 456
1971	23 160	5 342	905	171 113	48 026	48 451	39 523	7 187
1972	25 562	6 271	780	185 085	54 965	49 881	32 393	2 867
1973	30 177	6 701	833	208 060	57 109	2 701	39 906	3 762
1974	30 499	6 891	975	211 277	55 251	3 805	40 319	4 377
1975	27 854	6 724	736	177 390	55 176	1 916	46 617	1 126

Tableau n° 25

Source : S.G.M.M.

Balance des frets et passages

1970	1971	1972	1973	1974	1975
	- 2 031	- 1 863	- 2 079	- 3 413	- 1 800 *

\* estimation

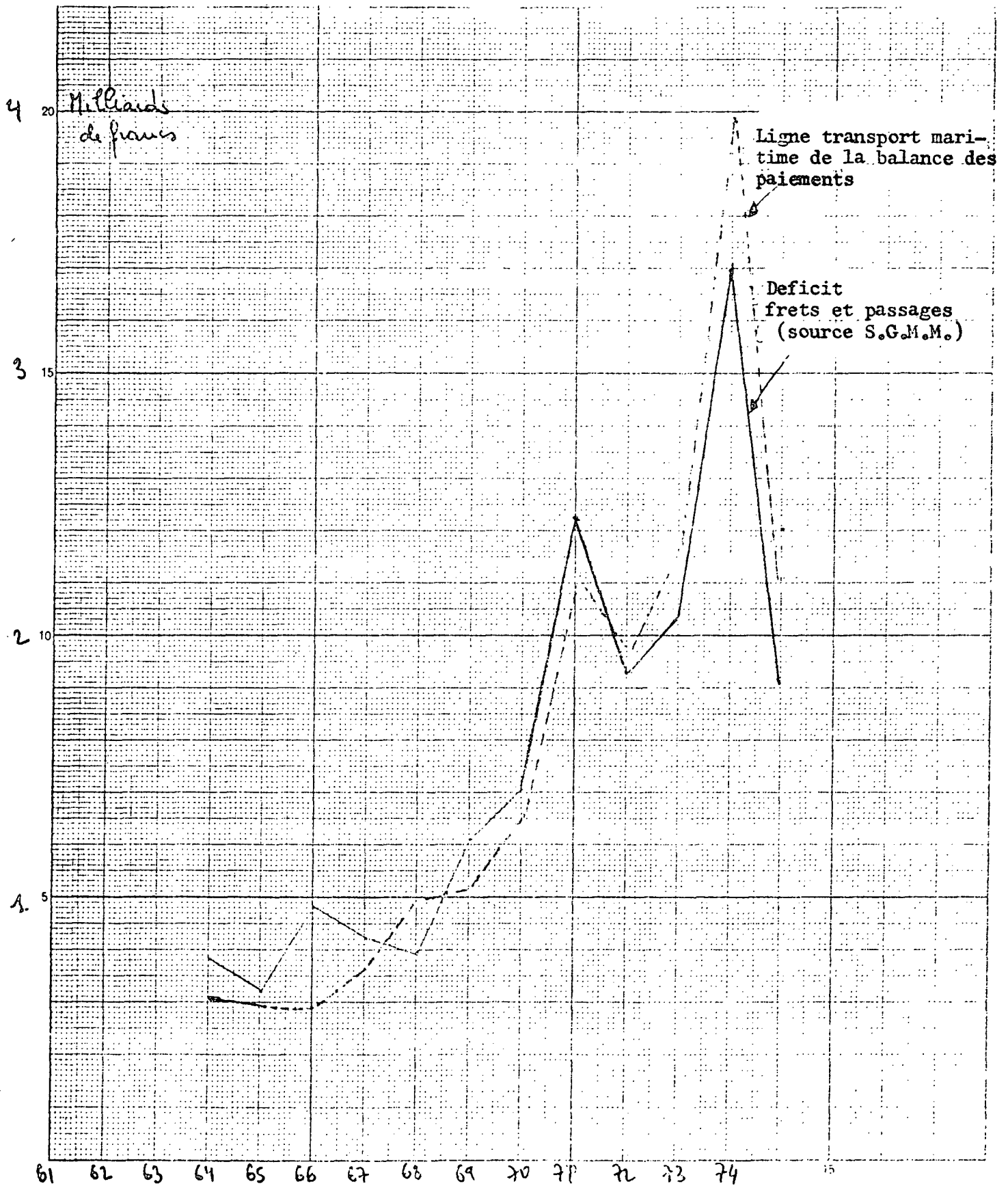
source : S.G.M.M.

Tableau n° 26

Ces tableaux font apparaître :

- la forte progression du déficit de la balance des frets et passages, jusqu'en 1974, dûe, pour partie, à la flambée des taux de fret;
- la bonne tenue de l'activité du pavillon français en 1975, et sa nette progression sur les trafics tiers; par contre, le transport par navires affrétés a décliné de manière importante en 1975.

Les graphiques n° 5 et 6 indiquent respectivement l'évolution de la balance des frets et passages et l'évolution de la capacité de la flotte de commerce française.






Graphique n° 5

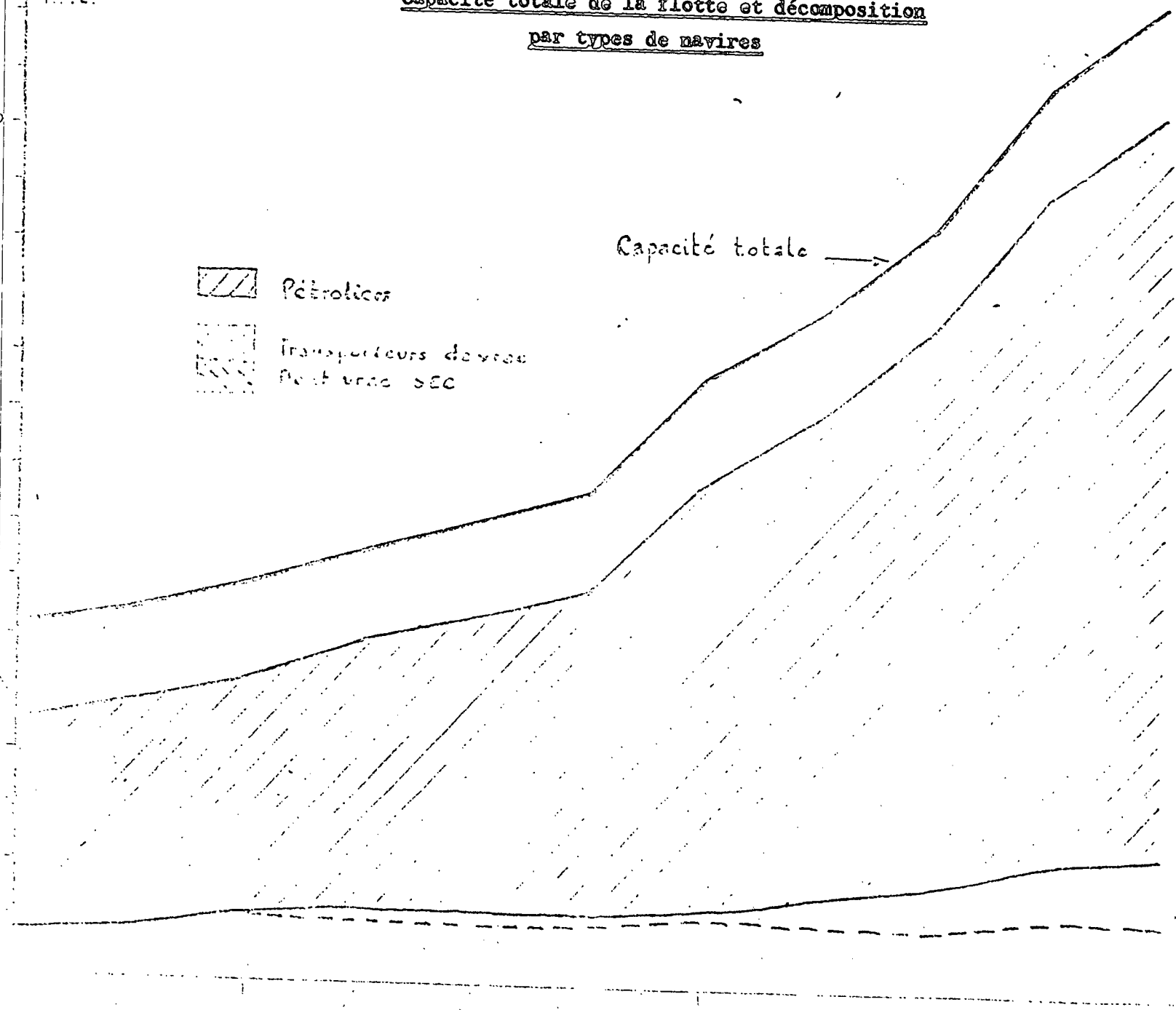


Capacité totale de la flotte et décomposition  
par types de navires

15000  
10000  
5000

-  Pétroliers
-  Transporteurs de voyageurs
-  Postes et SEC

Capacité totale →



Graphique n° 6

3.2.3. Le fret aérien

Les tableaux n° 27 et n° 28 donnent l'évolution du fret aérien dans les aéroports

Fret aérien

milliers de tonnes	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Paris	228,9	240,8	282	322	354	356	401
Autres aéroports (y compris Bâle - Mulhouse)			71	77	75	92	111

Tableau n° 27

Source : D.G.A.C.

Evolution du fret aérien

Evolution par rapport à l'année précédente	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Paris	5,2	17	13,4	10	0,6	12,5
Autres aéroports				- 4	23	21

Tableau n° 28

Source : D.G.A.C.

Après l'impact de la hausse du pétrole, en 1974, et de la crise économique de 1975, le fret aérien se développe à nouveau rapidement.

### 3.2.4. - Le transport du commerce extérieur

Bien que les indications précédentes apportent des éléments d'information sur le transport du commerce extérieur, il est utile d'analyser de manière synthétique, l'évolution, en tonnage et en valeur de notre commerce extérieur.

Notre commerce extérieur conditionne en effet une partie du transport maritime, le transport aérien du fret et une part importante des transports intérieurs : le trafic international de la S.N.C.F. représente 25,42 milliards de TK, en 1974, soit près du tiers du trafic total. Il représente, sur la voie navigable, 5,92 milliards de TK en 1974, soit 42 % du trafic total.

Les tableaux n° 29 et 30 donnent l'évolution en tonnage, en valeur et en volume (c'est à dire en francs constants de l'année précédente), de nos importations et de nos exportations.

#### Le commerce extérieur de la France

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
<u>Importations</u>						
- en tonnage 10 <sup>6</sup> t	192,4	198,9	222,4	244,8	251,6	213,8
- en valeur 10 <sup>9</sup> F.	111,5	122,3	142,5	171,7	203,5	220,8
<u>Exportations</u>						
- en tonnage 10 <sup>6</sup> t	99,6	103,3	111,2	122,1	125,9	105,3
- en valeur 10 <sup>9</sup> F.	103,6	117,8	136,2	165,9	230,4	204,4
% P.I.B.	14,4	14,7	15,2	16,3	19,7	16,1

Tableau n° 29

Source : Direction générale des  
Douanes

Evolution du commerce extérieur de la France

	Moyenne annuelle 1959 à 1974	Evolution par rapport à l'année précédente					
		1971	1972	1973	1974	1975	1976
Importations (en tonnage)	90,5	3,4	11,8	10,1	2,8	- 15	
Importations (en volume)	11,36	7,7	16,3	15,4	4,9	- 7	17
Exportations (en tonnage)	5,73	3,7	7,6	9,8	3,1	- 16,4	
Exportations (en volume)	10,6	10,7	13,2	11,9	10,3	- 3,7	10,5
P.I.B. (en volume)		5,3	5,8	5,4	2,3	- 0,1	5,2

Tableau n° 30

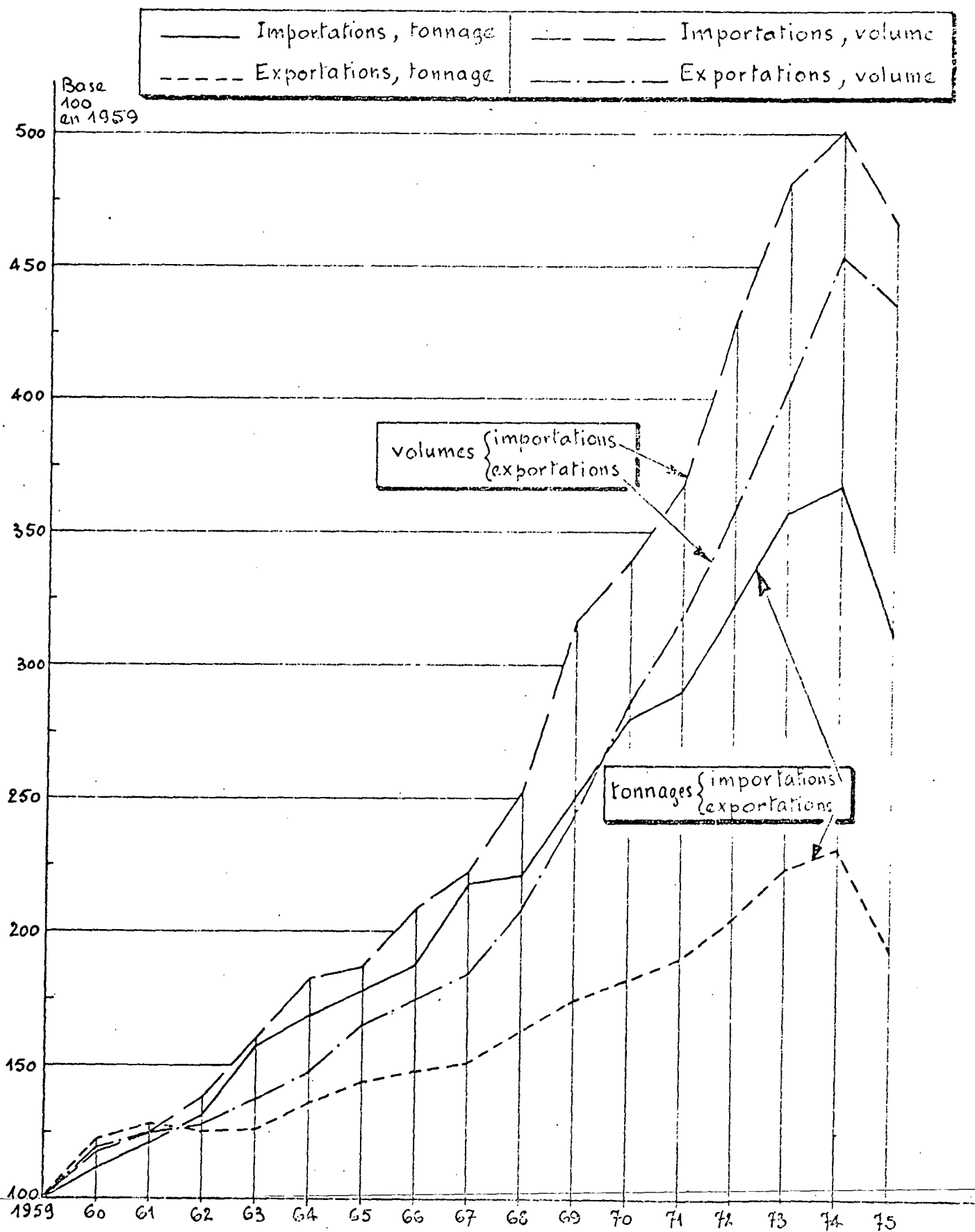
Source : I.N.S.E.E. (SECN) pour  
les volumes,  
Douanes pour les tonnages

Sur la période 1971 - 1974, les importations et les exportations avaient, en volume, progressé près de deux fois plus vite que la production intérieure. La stagnation du produit intérieur brut en 1975, a été accompagné par une chute (- 7 %) des importations, en volume.

L'évolution des tonnages transportés est, de façon générale, plus lente que celle des volumes, ce qui traduit l'augmentation de la valeur unitaire des marchandises transportées, surtout pour les exportations (c.f. graphique n° 7).

Au contraire, en 1975, la valeur unitaire moyenne de la tonne importée croît de 8 % et celle de la tonne exportée de 12,7 %. La baisse des tonnages est beaucoup plus importante que celle, en volume, des importations et des exportations.

Evolution en tonnage et volume du commerce français



Graphique n° 7

Le tableau n°31 donne l'évolution de la ligne transports de la balance des paiements. On retrouve, pour le transport maritime, l'évolution indiquée ci-dessus.

Solde des échanges extérieurs de service de transport (en millions de F.)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Transports maritimes	- 1 329	- 2 244	- 1 951	- 2 327	- 3 989	- 2 111
Autres transports	+ 1 245	+ 1 180	+ 1 209	+ 1 433	+ 1 889	+ 1 771
Frais accessoires sur marchandises	- 530	- 481	- 585	- 854	- 1 419	- 1 260

Tableau n° 31

Source : Balance des paiements  
(Ministère de l'Economie et  
des Finances)

4 - FINANCEMENT DU SECTEUR

4.1 - Evolution des prix

4.1.1. - Transports collectifs

4.1.2. - Transports des marchandises

4.2 - Financement des programmes

4.3 - Financement des entreprises publiques

---

#### 4 - Financement du secteur

##### 4.1 - Evolution des prix

On a indiqué au chapitre 2, l'évolution, selon l'I.N.S.E.E., de la consommation de transport collectif et de transport individuel des ménages. On étudiera, ci-dessous, l'évolution des tarifs, pour les différents modes de transport.

##### 4.1.1. - Transports collectifs

Le tableau n° 32 donne l'évolution des prix de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. voyageurs. Le graphique n° 8 donne en outre la comparais avec les prix de la Production Intérieure Brute. Il montre que, à partir de la fin de 1972, l'évolution des prix de la P.I.B. est nettement plus rapide que celle de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.

##### Evolution des tarifs de transport collectif

Dates	Tarif du ticket de 2ème classe R.A.T.P.		tarif kilom trique de base		
			1ère cl.	2ème cl.	indice
	centimes	indice	centimes	centimes	
7-1967	60				
1 -10-1968			16,50	11	
5 - I-1970			17,25	11,50	100
1 - 2-1970	70	100			
4 - 1-1971			18,15	12,10	105,2
20- 8-1971	80	114,3			
1 - 5-1972			19,05	12,70	110,4
16- 5-973			20,025	13,35	116,1
1 - 4-1974			21,525	14,35	124,8
15- 4 1975			23,355	15,57	135,4
1 - 7-1975	90	128,6			
6 - 1-1976			25,23	16,82	146,3
1 - 7-1976	100	142,9			
18- 4-1977			16,87	17,913	155,8

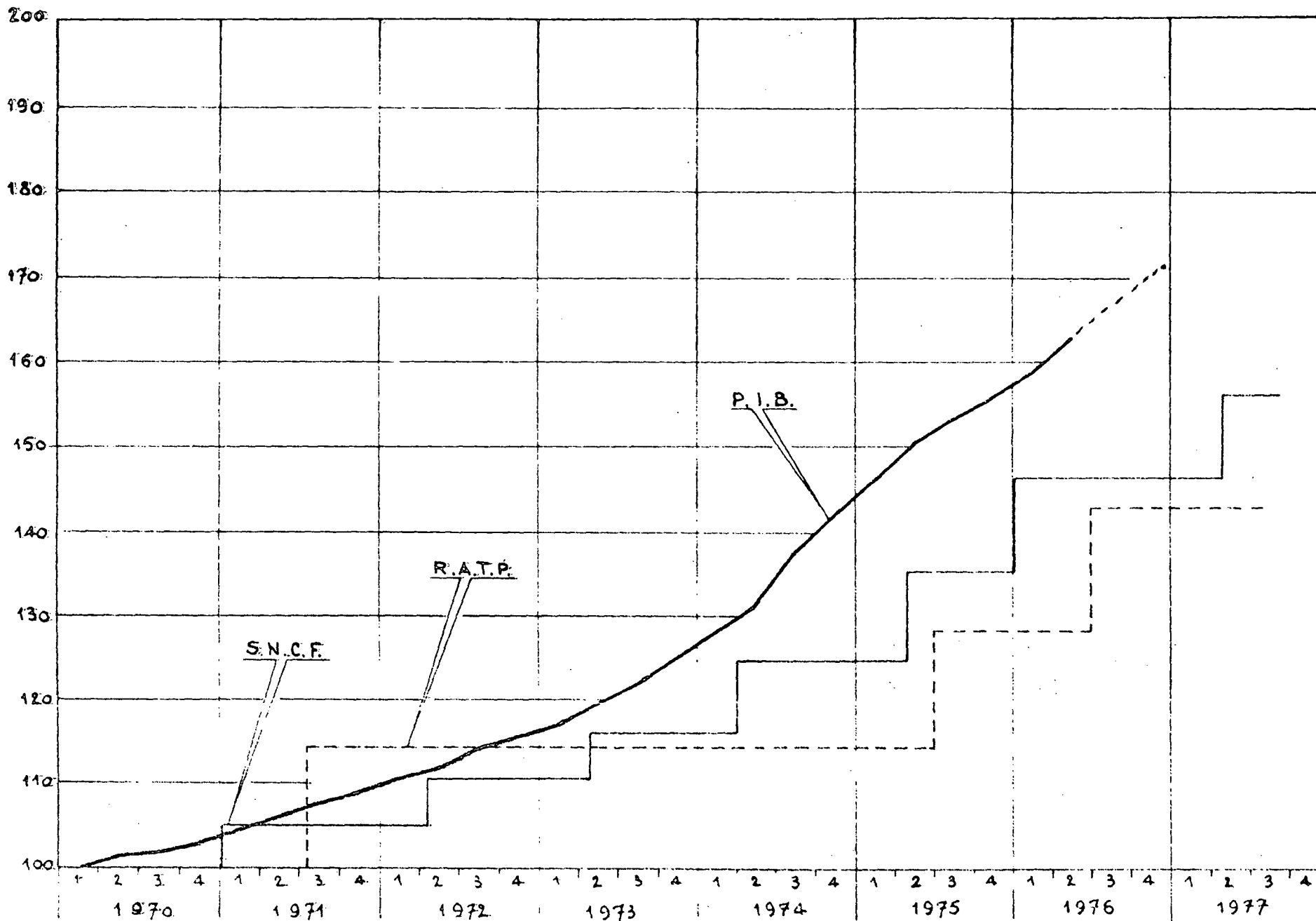
Tableau n° 32

Source :



Transports collectifs de personnes

Evolution des indices des tarifs des différents modes de transport depuis 1970



Graphique n° 8

#### 4.1.2 transport des marchandises

Le tableau n° 33 donne l'évolution respective de la tarification obligatoire dans les différents modes de transport et le graphique n° 9 la compare avec celle de la P.I.B.

L'évolution des tarifs diverge, suivant les modes, à partir de 1973. Celle de la S.N.C.F. est moins rapide que les prix de la P.I.B. Dans l'ensemble, les tarifs ne paraissent pas avoir suivi les coûts de production du transport, depuis cette date.

Les insuffisances tarifaires sont variables. Elles seraient de l'ordre de 12 %, pour la voie d'eau (sur la base d'une comparaison de l'évolution des tarifs et des coûts depuis 1968) et de l'ordre de 20 à 21 % pour la S.N.C.F. (situation après les dernières hausses de tarif).

Evolution des indices des tarifs des différents modes de transport depuis 1970

Date	Route		Voie d'eau			Fer (wagon)			
	Majoration en %	Indice base 100 le 6/1/70	Indice base 100 le 1/1/74	Majoration en %	Indice base 100 le 6/1/70	Indice base 100 le 1/1/74	Majoration en %	Indice base 100 le 6/1/70	Indice base 100 le 1/1/74
1/1/70		100,0			100,0			100,0	
1/1/71	4,41	104,4					6	106,0	
12.1.71				5,127	105,1				
15/4/72	3,821	108,4							
14/4/72				6,449	111,9				
1/7/72	1,258	109,8							
7/5/73							5,127	117,3	
15/5/73				5,127	117,6				
1/6/73	7	117,4							
11/73									
1/1/74		117,4	100,0		117,6	100,0		117,3	100,0
1/2/74	2,531	120,4	102,5	5,127	123,6	105,1			
1/4/74							7,5	126,1	107,5
5/4/74				9,144	134,9	114,7			
8 /4/74	7,3	128,8	109,7						
1/9/74	3,821	133,8	113,9						
1/11/74	5,127	140,6	119,74						
18/11/74				3,821	140,1	119,1			
11/74									
1/1/75							2,47	129,3	110,1
1/4/75							9,5	141,6	120,6
1/5/75	5,127	147,8	125,88	5,127	147,3	125,2			
1/9/75	2,531	151,5	129,0	2,531	151,02	128,4		141,6	120,6
1/1/76							8	153,0	130,2
1/3/76	5,127	159,3	135,5	5,127	158,8	135			
1/7/76	4,400	166,3	141,6			141,9			

Tableau n° 33 (voir suite du tableau page 34bis)

Evolution des indices des tarifs des différents modes de transports  
depuis 1970

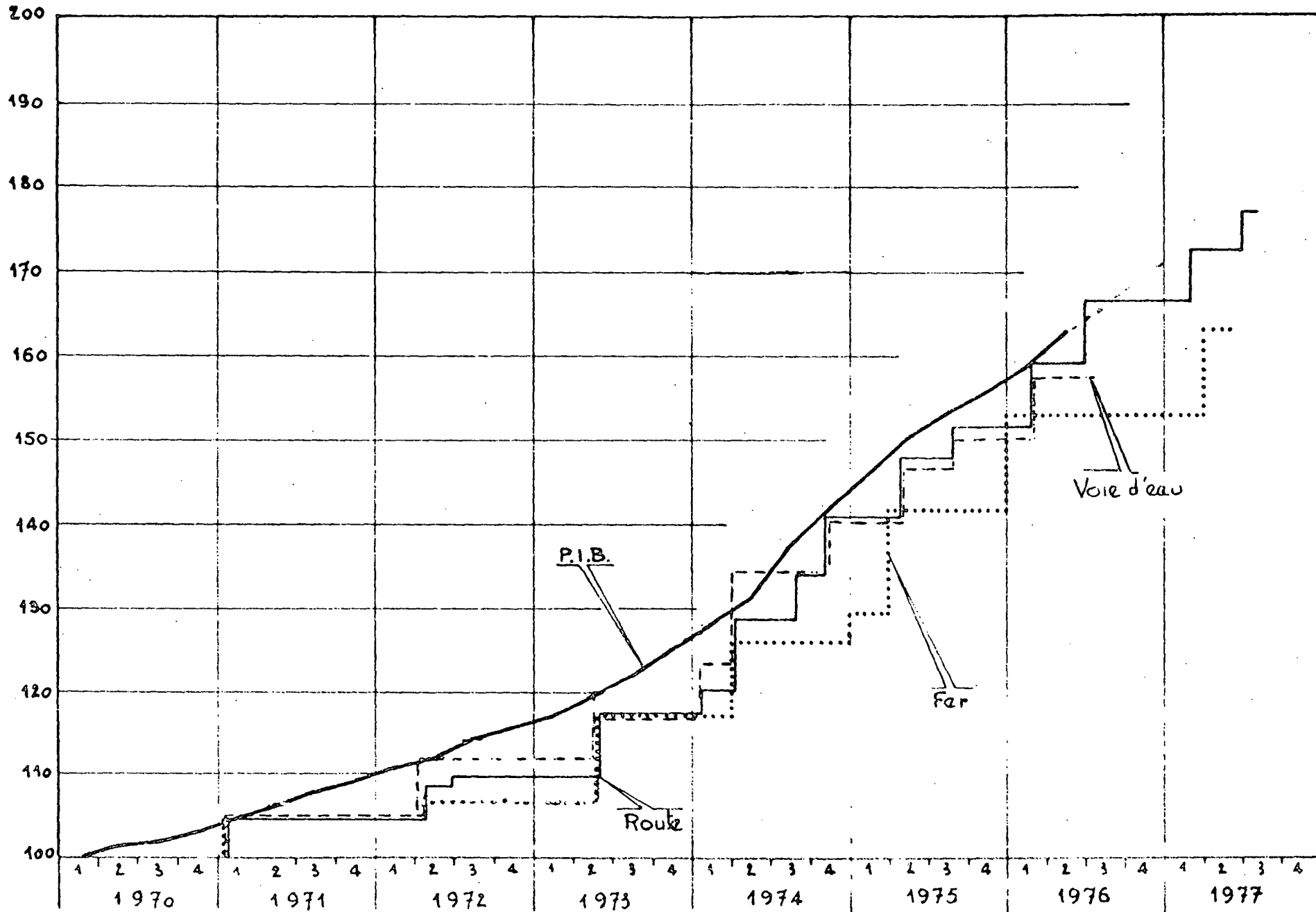
	ROUTE		VOIE D'EAU		FER (WAGONS)	
	Majoration en %	Indice base 100 le 6/1/1970	Majoration en %	Indice base 100 le 6/1/1970	Majoration en %	Indice base 100 le 6/1/1970
19/2/77			5,127	166,94		
21/2/77	3,821 (au maximum *)	172,65				
	2,531 au minimum) *	170,4				
1/4/77					6,5	162,95
1/7/77	2,531 (au maximum) *	177,02	7,788	179,94		
	3,821 (au minimum) *	176,9				

\* de la fourchette de tarification

Source : D.T.T.

Tableau n° 33 (suite)

Evolution des indices des tarifs des différents modes de transports depuis 1970



Graphique n° 9

#### 4.2 - Financement des programmes

Les tableaux 34 et 35 font la synthèse des crédits de paiements consacrés aux transports pour les années 1976 et 1977, à partir des informations communiquées par les différentes directions du Ministère de l'Équipement. Les tableaux ont été établis en tenant compte du F.A.C. de 1977.

Les crédits pour ces deux années, en francs 1975, sont comparés aux réalisations du VII<sup>ème</sup> Plan, ainsi qu'aux recommandations de la Commission des Transports et Communications (noyau dur et hypothèses H1, soit VI<sup>ème</sup> Plan augmenté de 12 %). (1)

Par rapport à ces recommandations, on constate :

- que les réalisations 1976 et 1977 sont dans l'ensemble plus faibles que prévu : le taux de réalisation pour les deux années s'élève à 33,6% pour les transports non urbains, 31,5% pour les transports urbains par rapport à l'hypothèse H1 de la Commission (VI<sup>ème</sup> Plan augmenté de 12 %). Le taux de réalisation pour l'hypothèse H0 (VI<sup>ème</sup> Plan augmenté de 32 %) serait bien entendu encore plus faible;
- par rapport aux recommandations de la commission en hypothèse H1, la voirie locale des villes nouvelles, le développement de la flotte de commerce et le développement du réseau autoroutier (taux de réalisation 42,4%) semblent bénéficier d'une certaine priorité;
- les ports maritimes (taux de réalisation 26,3% et plus encore, la voirie locale de rase campagne (22%) apparaissent les plus défavorisés (mais ce dernier chiffre pour la voirie locale de rase campagne, ne doit être accepté qu'avec prudence en raison des difficultés statistiques) .

Il apparaît que, pour que l'hypothèse basse de la Commission puisse être atteinte, il faudrait que, pour la moyenne des années 1978 à 1980, le financement obtenu pour les transports soit, en moyenne, supérieur de 36 % au financement moyen obtenu pour les deux premières années (1).

Cette hypothèse étant actuellement peu réaliste, il est probable que de nouveaux choix devront être définis.

(1) Il s'agit du VI<sup>ème</sup> Plan voté, plan de relance inclus; il convient de noter que les crédits de paiement inscrits au titre du VI<sup>ème</sup> Plan ont été probablement ordonnancés pour les 2/3 environ en 1976.

TRANSPORTS NON URBAINS ( crédits de paiement )

L'EXECUTION DU PLAN

N.F. 75	VIè. Plan (1)	1976	1977	1977 (FAC)	Noyau dur VIIè. Plan (2)	Hypothèse H <sub>1</sub> VIIè. Plan (2)	taux de réa- lisation 1976+1977 pour hypo- thèse H <sub>1</sub>
Autoroutes	3000	858	871	51	3900	4200	42,4%
Routes Rase campagne	6800	1259	968	169	5500	7500	31,9%
Renforcements coordonnés	3300	603	507	85	3300	3500	34,2%
Voirie locale R.C.	800	111	89	4	800	900	22,2%
<b>Sous total route</b>	<b>13900</b>	<b>2831</b>	<b>2435</b>	<b>305</b>	<b>13500</b>	<b>16100</b>	<b>34,6%</b>
Voies navigables	1900	315	320	-	900	1900	33,4%
Ports maritimes	2900			-	-	2900	26,3%
Marine Marchande	400	181	170	-	1000	1000	35,1%
Aviation civile	1300	206	204	-	200	1100	37,3%
<b>TOTAL</b>	<b>20400</b>			<b>305</b>	<b>15600</b>	<b>23000</b>	<b>33,6 %</b>

Tableau n° 34

(1) Source : Rapport de la C.T.C. ( y compris le plan de relance de 1975)

(2) Source : Rapport de la C.T.C.

- L'EXECUTION DU PLAN -

- TRANSPORTS URBAINS (Crédits de paiement)

N.F. 75	VI <sup>e</sup> . Plan (1)	1976	1977	1977 (FAC)	Noyau dur VII <sup>e</sup> .Plan (2)	Hypothèse H <sub>1</sub> VII <sup>e</sup> .Plan (2)	taux de réa- lisation 1976+1977 pour hypo- thèse H <sub>1</sub>
Voirie Nationale	8900	1332	1416	51	4900	8700	32,2%
Voirie Locale	1600	238	229	-	1400	1600	29,2%
Voirie locale des villes nouvelles	400	110	75	-	300	300	61,7%
Total voirie	10900	1680	1720	51	6600	10600	32,6%
Transports collectifs	1600	547	424	-	1900	3400	28,6%
TOTAL	12500	2227	2144	51	8500	14000	31,5%

Tableau n° 35

source : S.A.E.I.

(1) source : rapport de la C.T.C.

(2) loi de finance initiale



4. 3 Financement des entreprises publiques

Le tableau n°36 donne l'évolution des investissements de S.N.C.F., R.A.T.P., Air-France et Aéroport de Paris, de 1971 à 1976 (y compris prêts et participation) (hors T.V.A.), (c.f. graphique page 41).

Investissements \*

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
S.N.C.F.	1 422,6	1 634,1	1 873,5	2 782,2	3 706,2	4 045,2	4 944,4
R.A.T.P.	854,9	896,6	1 234,7	1 325,8	1 449	1 712,1	1 939,5
Air-France	544,7	804,4	891,5	1 109,2	1 005,0	1 470	1 191
Aéroport de Paris	552,1	542,4	552,9	321,3	318,2	154,9	159,2

Tableau n° 36

Sources : F.D.E.S. jusqu'en 1976

D.T.T., D.G.A.C. pour 1977

Le tableau n°37 donne l'évolution des emprunts, nets des remboursements d'emprunt, des entreprises publiques sur la même période. Il s'agit des emprunts issus du compte de financement des investissements des différentes entreprises.

Emprunts nets \*

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
S.N.C.F.	202,4	242,9	283,8	995,8	1 542,8	1 920,3	2 716,7
R.A.T.P.	347,1	365,8	466,2	637,6	654,8	763,6	872,5
Air-France	292,3	266,3	354,2	1 004,9	329,9	1 164	350
Aéroport de Paris	347,5	337,5	315,4	104,1	54,1	- 97	- 107,6

Tableau n° 37

Source : S.A.E.I.

(\*) (y compris crédit bail.)

Les tableaux n° 38 et 39 donnent les mêmes séries en francs constants de 1975

Investissements

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
S.N.C.F. :	2 049,6	2 215,84	2 383,91	3 141,10	3 706,20	3 689,22	4 153,30
R.A.T.P.	1 231,91	1 215,80	1 554,49	1 496,83	1 449,00	1 561,43	1 629,18
Air-France	784,91	1 090,77	1 122,40	1 252,29	1 105,00	1 340,64	1 000,40
Aéroport de Paris	795,57	735,49	676,10	374,04	318,20	141,27	133,73

Tableau n° 38

Sources : F.D.E.S. jusqu'en 1976  
D.T.T., D.G.A.C. pour 1977

Emprunts nets

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
S.N.C.F.	291,66	328,02	357,30	1 124,26	1 542,80	1 751,31	2 282,03
R.A.T.P.	500,17	496,03	586,95	719,85	654,80	696,40	732,90
Air-France	421,20	361,10	445,94	1 134,53	329,90	1 061,57	294,00
Aéroport de Paris	500,75	457,65	397,09	117,53	54,10	- 88,46	- 90,38

Tableau n° 39

Source : S.A.E.I.



Le tableau n°40 donne, en francs constants (1975), l'évolution des investissements et des emprunts correspondants

Investissements et emprunts nets en francs constants

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Investissements	4 862,36	5 257,89	5 756,89	6 264 25	6 578,40	6 732,55	6 916,64
Emprunts	1 713,78	1 642,79	1 787,27	3 096,17	2 581,60	3 420,82	3 218,54

Tableau n° 40

Source :

Ce tableau fait apparaître la très forte progression des emprunts en 1974 (dûe pour la majeure partie à la progression des investissements ferroviaires).

Les emprunts donnés dans les tableaux précédents ne couvrent pas, en particulier, pour la S.N.C.F., les emprunts nécessaires à la couverture de l'insuffisance d'exploitation.

On trouvera dans le tableau n° 41, la série des insuffisances d'exploitation et de la compensation de l'Etat pour insuffisance tarifaire.

Insuffisances d'exploitation et compensation pour insuffisance tarifaire SNCF.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Insuffisance d'exploitation		-	95	285	80	1 183	1 116	1 025
compensation	766	668	663	582	905	1 140	1 486	3 500
Total	766	668	758	867	985	2 323	2 602	4 525

Source : S.N.C.F. - S.A.E.I.

Tableau n° 41

Le tableau n° 42 donne les mêmes indications en millions de francs constants 1975.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Insuffisance d'exploitation			128,8	358,8	90,3	1 183	1 017,8	861
Compensation	1 168,9	962,6	899	732,7	1 021,7	1 140	1 355,2	2 940
Total	1 168,9	962,6	1 027,8	1 091,5	1 112,0	2 323	2 373	3 801

Source : S.N.C.F. - S.A.E.I.

Tableau n° 42

Il en ressort que, pour 1977, le besoin de financement externe de la S.N.C.F. (budget de l'Etat et emprunt) au titre de l'insuffisance des tarifs est nettement supérieur au besoin de financement net total de l'ensemble des entreprises publiques de transport ( 3 800 millions de francs 75 au lieu de 3 200 millions de F. 75), au titre de leurs investissements. C'est dire le caractère essentiel de la politique tarifaire, dans la conjoncture actuelle.