

**MINISTERE DE L'URBANISME
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS
SERVICE D'ANALYSE ECONOMIQUE
ET DU PLAN**

**55-57 Rue Brillat-Savarin 75013 PARIS
Tél: (1) 589 89 27**

**LE POIDS DES
TRANSPORTS DANS LES
EQUILIBRES
ECONOMIQUES**

Secretariat :

**Gislaine TROUBAN
Evelyne BOURON**

Par :

**Christian REYNAUD
Vincent CHAGNAUD
Luiz PEREIRA DA SILVA**

MAI 1985

4331

TABLE DES MATIERES :

Introduction :

- Le développement des échanges et l'histoire des transports
- La structuration par les transports de l'espace et du temps :
les marchés
- Les difficultés de mesurer
- Compter et mesurer les transports avec la Comptabilité Nationale

Partie I :

Le poids des transports dans l'Economie Nationale

- 1- La "branche transport" de la Comptabilité Nationale
- 2- La consommation des ménages
- 3- Le problème des frontières du transport de marchandises
- 4- Les secteurs liés au transport

Partie II :

Les transports dans l'économie publique

- 1- Le poids des dépenses de l'Etat et des Collectivités Locales concourant à la production du Service Transport
- 2- Les investissements en transport : le financement des dépenses
- 3- Les subventions d'exploitation avec G.E.N. et aux et aux entreprises de T.C.U.
- 4- Les recettes de l'Etat liées au transport

Partie III :

Politique des transports et politique économique

- 1- Environnement économique et évolution des besoins
- 2- Les transports et les priorités de la politique économique
- 3- Les risques énergétiques et les enjeux organisationnels de la consommation d'énergie dans les transports
- 4- Le développement des exportations de service de transport
- 5- Tarifs

Remarques finales

Bibliographie

LE POIDS DES TRANSPORTS DANS LES EQUILIBRES ECONOMIQUES

Ce document a une vocation essentiellement pédagogique ; il a été rédigé dans un but d'enseignement, en vue d'introduire un Cours sur les Transports.

Sa structure comporte quatre parties :

- L'introduction montre dans une perspective historique le rôle des Transports dans le développement des échanges et du commerce.
- La première partie présente les limites d'une approche du secteur des Transports en termes de comptabilité nationale ; en effet, l'activité des Transports se diffuse dans de nombreux secteurs d'activités , et représente une part importante des engagements publics . Les contours actuels de la branche Transport de la Comptabilité Nationale, qui répondent à des préoccupations de rigueur statistique , ne donnent néanmoins qu'une vision très réductrice des problèmes des transports.
- La deuxième partie montre toute l'importance des transports dans les dépenses et les recettes publiques, tant au niveau national qu'au niveau des collectivités locales ; à cet égard, l'économie des transports est un domaine privilégié de l'économie publique et représente un aspect déterminant de la mise en oeuvre de la décentralisation.
- La troisième partie reprend, dans une perspective à moyen terme, les évolutions récentes des transports, et montre les liens existants entre la politique des transports et les priorités actuelles de la politique économique. Cette dernière partie pourrait être développée pour intégrer les informations conjoncturelles pertinentes les plus récentes, pour constituer ainsi un véritable tableau de bord de l'Economie des Transports.

INTRODUCTION

LE DEVELOPPEMENT DES ECHANGES ET L'HISTOIRE DES TRANSPORTS

LES TRANSPORTS DANS L'HISTOIRE ECONOMIQUE QUANTITATIVE

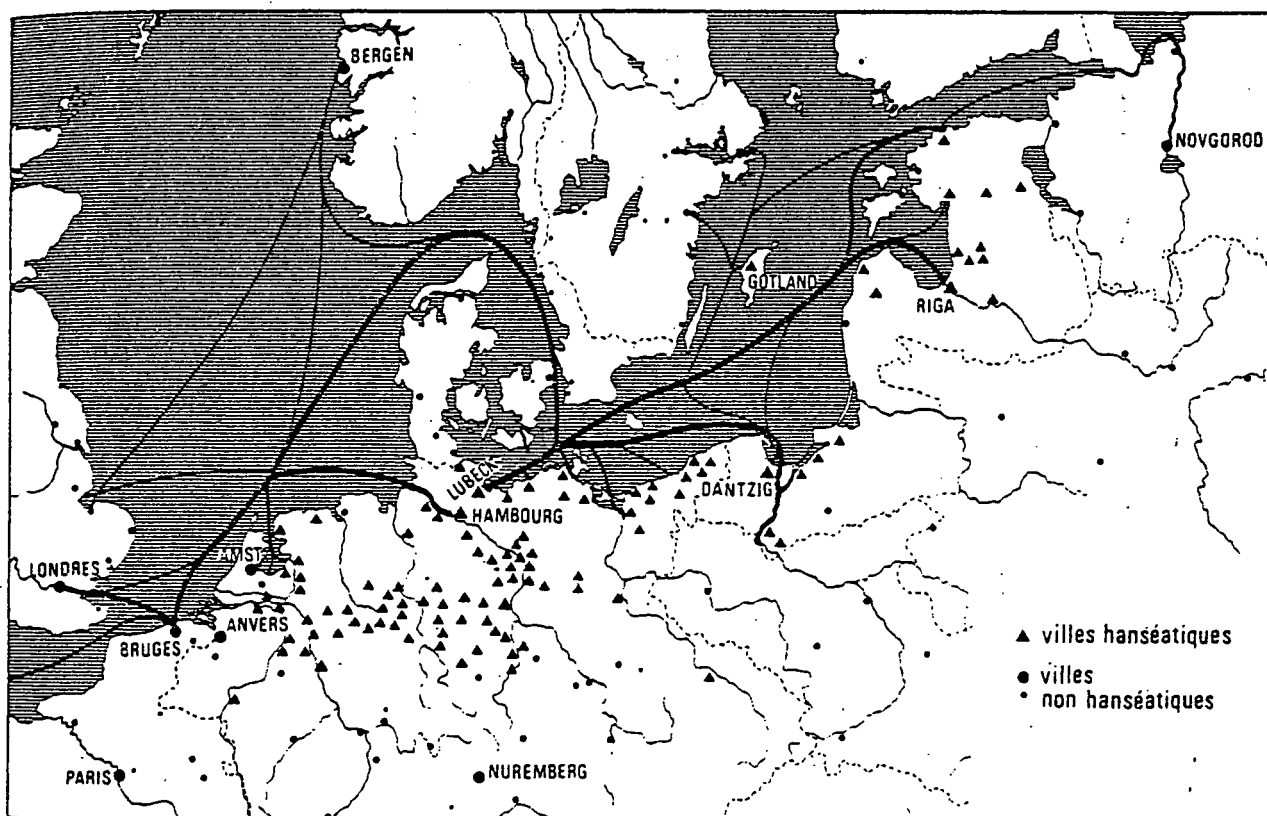
Il est facile, intuitivement, de reconnaître la place essentielle d'une "activité transports" dans le fonctionnement d'une économie :

La structuration par les transports de l'espace et du temps : les marchés.

Historiquement, le rôle qu'a joué la circulation des marchandises et de leur contre-partie (en moyens de paiements) est un des mécanismes fondamentaux servant à décrire puis à comprendre la succession des pôles dominants du capitalisme occidental (Venise, Gênes, Bruges, Anvers, Lisbonne, etc...) dans leur dispute pour assumer le rôle de centre d'une économie-monde (F. BRAUDEL - Civilisation Matérielle, Economie et Capitalisme au XV^e-XVIII^e siècle Tome III - Le temps du Monde, Armand Colin, 1979).

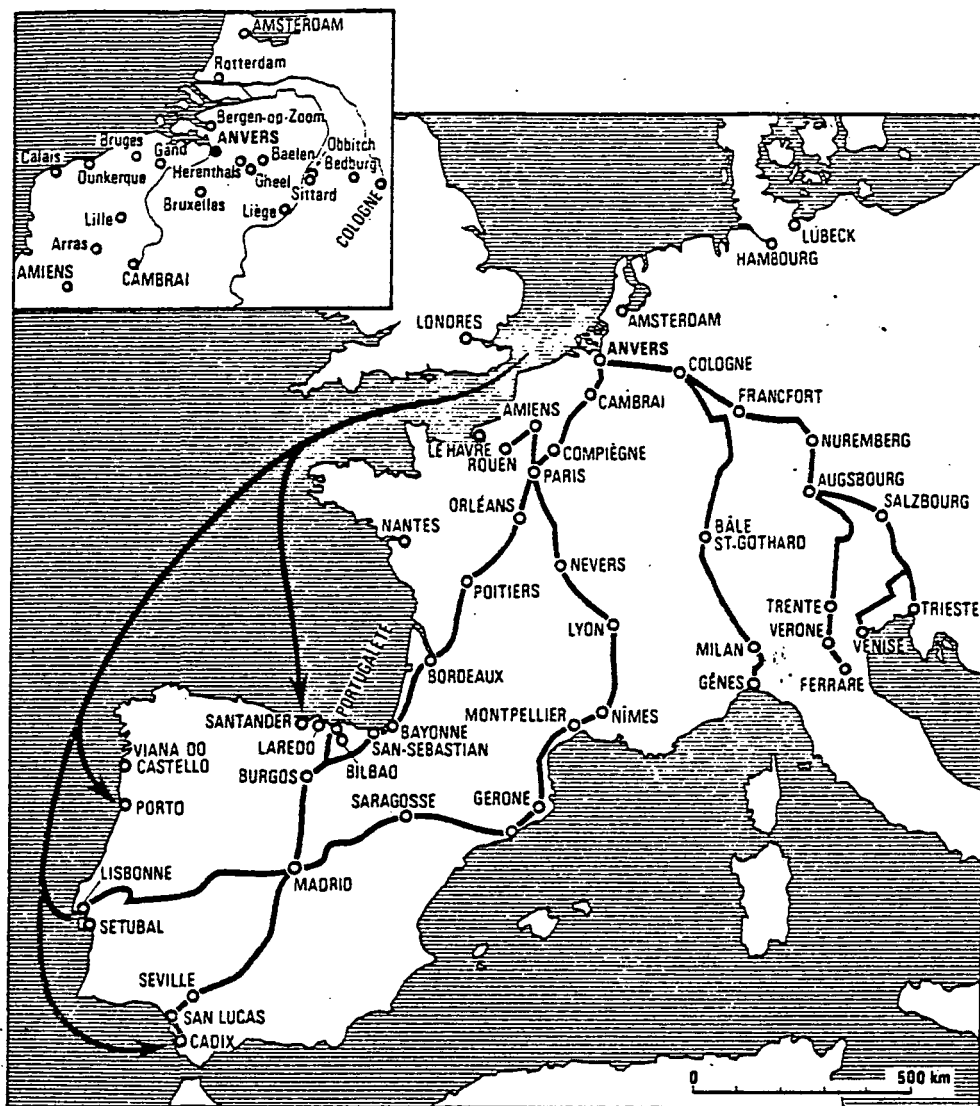
De la possibilité d'atteindre, à partir du centre, les marchés de la périphérie, à travers une "chaîne logistique" transport, a souvent dépendu la primauté des Etats-villes dans leur rayonnement passager.

F. BRAUDEL (Op. Cit. pp 85 et 119) donne deux illustrations des "routes commerciales" liées aux primautés éphémères des villes de la Hanse (XIV^e siècle) et d'Anvers (qui succède à Venise et supprime Lisbonne au XVI^e siècle).



Les trafics de la HANSE vers 1400
D'après Historischer Weltatlas de F.W. Putzger, 1963, p. 57

Tiré de F. BRAUDEL (Op. Cit. pg 85).



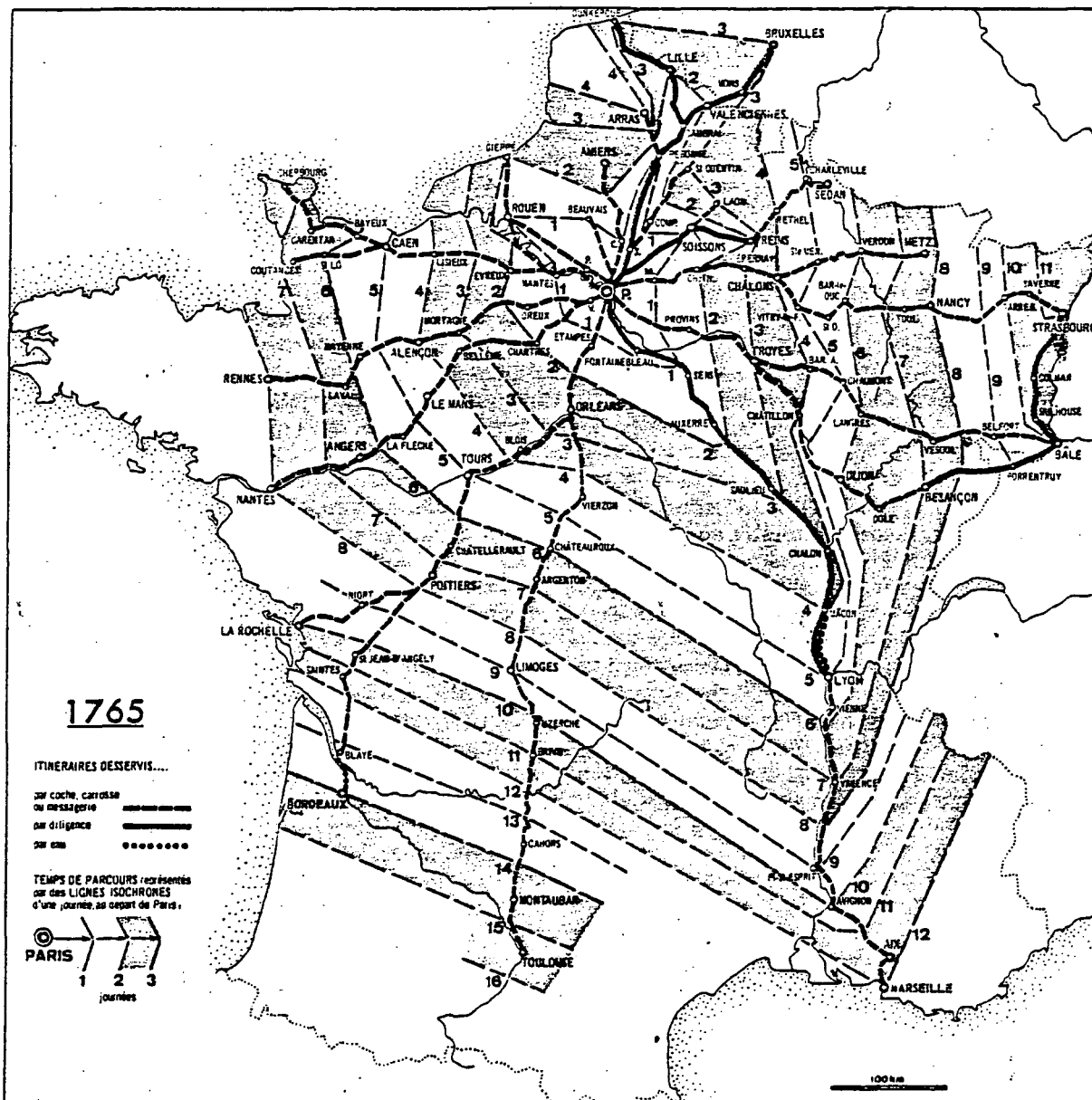
LES ROUTES ESSENTIELLES DU TRAFIC ANVERSOIS

Ces routes s'arrêtent aux relais italiens ainsi qu'aux grands relais de Lisbonne et de Séville. Il existe cependant quelques prolongements, que n'indiquent pas notre carte, en direction du Brésil, des îles de l'Atlantique et des côtes d'Afrique. La Méditerranée n'est pratiquement pas atteinte de façon directe. (D'après V. Vasquez de Prada, Lettres marchandes d'Anvers, I, s.d., p. 35).

Tiré de F. BRAUDEL (Op.Cit. pg 119).

Plus en avant dans l'Histoire, on conçoit bien que l'acheminement régulier des marchandises était une condition sine qua non de la constitution des marchés nationaux, qui supplantèrent alors l'étroitesse des économies villes, pour forger le cadre marchand des futurs Etats-Nations européens.

C'est bien ce qu'illustre la transformation rapide des vitesses d'acheminement (de voyageurs et de marchandises), en France à la fin du XVIII^e siècle.

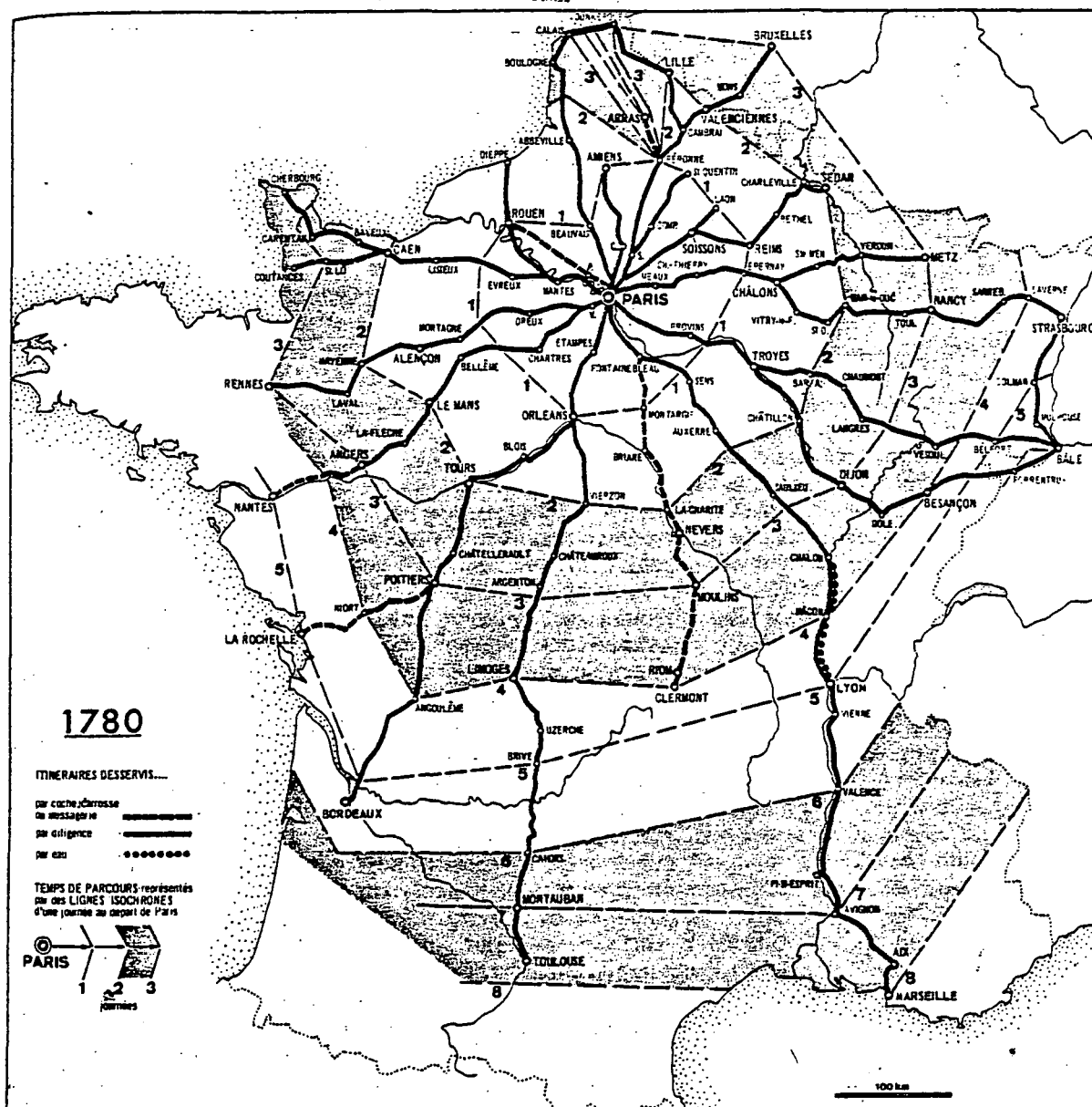


IMMENSITE DE LA FRANCE : LES DIFFICULTES D'UN MARCHÉ NATIONAL

Ces deux cartes de G. Arbellot (in : Annales E.S.C., 1973, p.790 hors texte) montrent "la grande mutation routière" qui, grâce aux nouvelles routes aménagées pour "des voitures au galop", à l'emploi généralisé des "turgotines" et à la multiplication des relais de poste, a raccourci, parfois de moitié, les distances à travers la France, entre 1765 et 1780. En 1765, il faut au moins trois semaines pour aller de Lille aux Pyrénées ou de Strasbourg en Bretagne. Même en 1780, la France se présente comme un espace compact qui se traverse lentement.

Tiré de F. BRAUDEL (Op.Cit. pp 270 - 271).

Il est facile de reconnaître à partir de cette carte isochrone, les éventuelles difficultés d'intégration à un marché national, de l'ensemble du territoire de l'Etat-Nation.

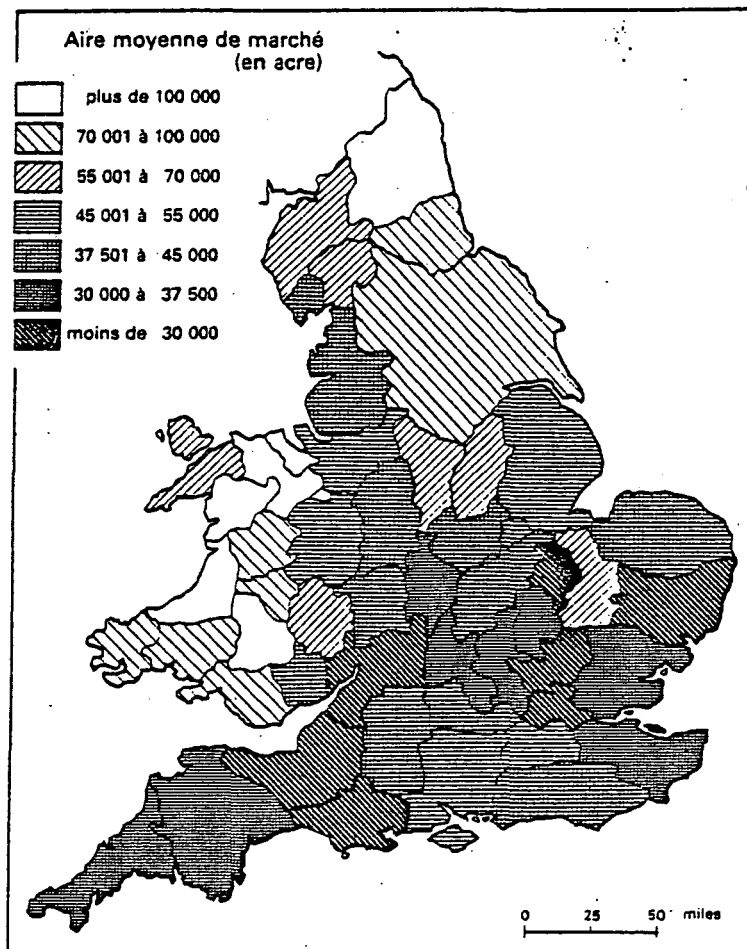


Mais le progrès routier tend à recouvrir l'ensemble du royaume. Dans la première carte, on distingue en effet quelques axes privilégiés : Paris-Rouen ou Paris-Péronne (1 journée, soit autant que Paris-Melun) ; Paris-Lyon (5 journées, soit autant que Paris-Charleville, ou Caen, ou Vitry-le-François). Sur la seconde carte, distance et durée de parcours coïncident en gros (d'où des cercles quasi concentriques autour de Paris). Les durées de trajets restent les mêmes sur les anciennes routes privilégiées, vers Lyon et Rouen. Le fait décisif pour cette mutation : la création par Turgot de la Régie des Diligences et Messageries, en 1775.

Tiré de F. BRAUDEL (Op. Cit. pp. 270-271)

. Le développement de la circulation des marchandises (et aussi des hommes) et l'intégration des marchés nationaux furent des moyens vitaux de l'accélération des mouvements d'accumulation de capital à l'aube de l'ère industrielle. Ils vinrent en soutien à la délimitation des espaces où s'établissait une logique politique, l'Etat-Nation, et une logique économique, le capitalisme. Peut-on aujourd'hui imaginer ce qu'aurait été l'économie-monde occidentale sans la structuration des marchés permise par le développement des voies et infrastructures de communication et de transport, du XVIII^e et du XIX^e siècle (canaux, routes, chemins de fer) ?

C'est ce qu'illustre bien le cas anglais au début du XVIII^e siècle, avec une structuration de l'espace des marchés, et des voies de communication autour du Sud de l'Angleterre.



LES ZONES DE MARCHE DENSES SONT A PORTEES DE LONDRES

Cette carte (tirée de *The Agrarian History of England...*, p. p. Joan Thirsk, IV, 1967, p. 496) montre combien la ville de Londres a créé autour d'elle une zone d'échanges serrés et accélérés. C'est à partir du Sud de l'Angleterre et de la capitale que le marché national s'est modernisé.

Tiré de F. BRAUDEL (Op.Cit. pp. 314-315)



MARCHE NATIONAL ET VOIES NAVIGABLES (1660-1700)

La carte de T.S. Willan (in : *River Navigation in England-1600-1750*, 1964), qui se place avant la "folie des canaux" et les grands aménagements de cours d'eau, indique le tracé des rivières dans leur seule partie navigable et marque en grisé tout le territoire qui est éloigné de plus de 15 miles d'une communication par eau. Si l'on compare cette carte à la précédente, on a presque l'impression qu'elle en est la photographie en négatif. Autant que l'attraction de la capitale, au même titre que le réseau de cabotage, les voies d'eau ont travaillé à la mise en place du marché national. A la fin du XVIII^e siècle, la zone hors circuit marquée en noir se sera presque effacée, avec les progrès de la circulation.

Tiré de F. BRAUDEL (Op. Cit. pp. 314-315)

Les difficultés de mesurer.

Ce double effet, structurant d'espace et entraînant pour les débuts des industries nationales est bien indiqué par P. BAIROCH, lorsqu'il analyse les gains de productivité dus au secteur des Transports dans l'écoulement des surplus agricoles (P. BAIROCH, Révolution Industrielle et Sous-Développement, 1974).

Dans un autre registre, les mesures de la "New Economic History" (W.R. FOGEL, Railroads and American Economic Growth, John Hopkins Press, 1964), F. CARON - Histoire de l'Exploitation d'un grand réseau : la compagnie du chemin de fer du Nord, des origines à la nationalisation- Mouton, 1973), donnent des indications, certes controversées, mais précieuses pour l'économiste des transports aujourd'hui.

Diverses analyses essaient de mesurer la "perte sociale" résultant de l'inexistence d'un réseau de chemin de fer : on rapporte ainsi au PNB, le différentiel des coûts d'acheminement des mêmes unités-kilométriques de trafic, par des systèmes alternatifs de transports.

Les ordres de grandeur trouvés, pour les principaux pays européens et les Etats-Unis, à la fin du XIX^e siècle, tournent autour de 4 à 10% des PNB respectifs (7,5 % pour la France).

Cette approche "contre-historique" ou "contre-factuelle", peut illustrer - en négatif - un aspect de la rationalité du développement des marchés nationaux. Elle reste intéressante, malgré l'imprécision de la mesure, car il est démontré que des calculs similaires en esprit étaient présents dans les argumentations notamment des ingénieurs des ponts et chaussées Saint-Simoniens du XIX^e siècle.

Les bouleversements actuels de l'organisation du transport maritime entre les continents sont également caractéristiques des enjeux que relèvent l'arrivée, parfois brutale, de nouvelles technologies de transports ; il s'agit depuis le début des années quatre vingt de l'arrivée de la 4^{ème} génération de porte-conteneurs, de la multiplication d'équipements logistiques performants, d'un recours intensif à l'informatisation et enfin l'apparition de nouvelles formes de commercialisation de frêt "point to point".

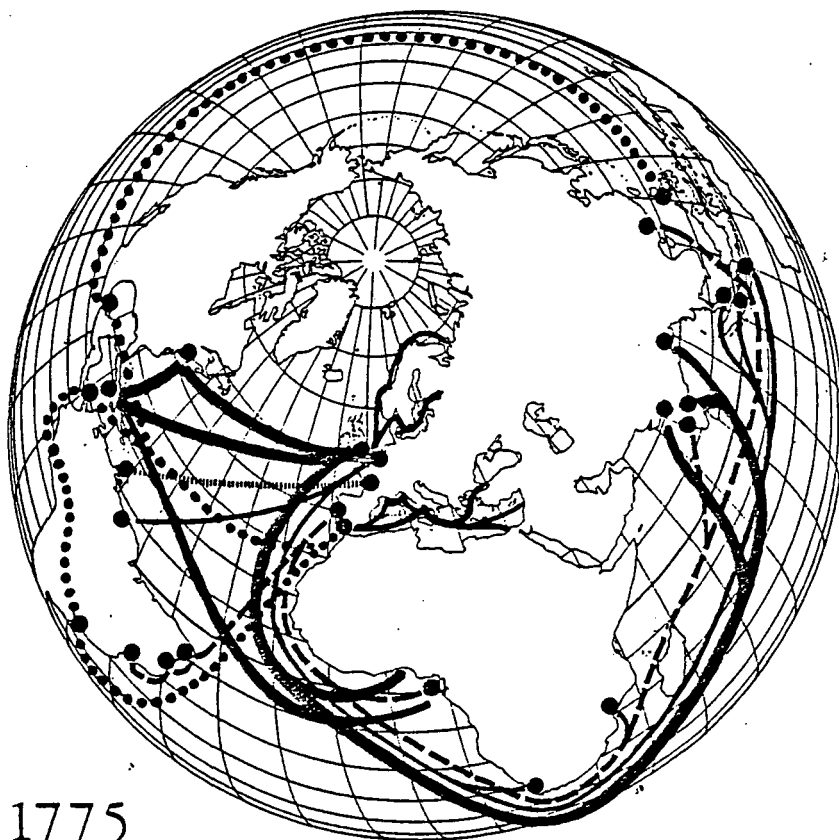
Les effets de cette évolution ont fait irruption dans la desserte Est-Ouest avec les lignes "Tour du Monde" qui ont été mises en place et qui bouleverseront d'autant plus vite les organisations commerciales traditionnelles que des surcapacités importantes de porte-conteneurs sont prévisibles dans les cinq années à venir. Le coût et surtout les prix du transport maritime seront amenés à baisser à nouveau, renforçant par la même l'importance des acheminements terrestres ; la baisse des coûts et des temps de transport entre l'Asie, l'Europe et le Continent Américain, entraînera une imbrication beaucoup plus grande d'économies séparées par de longues distances. La notion d'élargissement des centres de production et de distribution doit être repensée.

Dans le sens Nord-Sud, les nouvelles technologies pénètrent également les modes d'acheminement des produits mais, d'une manière plus lente et dans un contexte d'organisation commerciale plus stable, régi par des accords entre les pays.

L'Europe se trouve à la croisée des échanges Est-Ouest et Nord-Sud avec deux grands pôles à la fois concurrents et complémentaires (cf. communication de C. REYNAUD pour la Conférence de Vancouver-Période Marine Marchande 1986 : "L'Europe à la croisée d'un monde à deux vitesses") : le "range" des ports de la Mer du Nord avec notamment Rotterdam qui engage de très gros investissements, et les ports de la Méditerranée parmi lesquels Marseille dispose d'atouts importants.

Tous ces nouveaux éléments montrent qu'il devient aujourd'hui évident qu'un des enjeux essentiels conditionnant l'issue à la crise actuelle, réside dans l'étude de l'interdépendance entre la mondialisation des échanges (de marchandises, d'informations) et les formes (technologiques et juridiques) de l'activité de communication et de transport.

C'est ce qui sépare le réseau physique de transport actuel, avec celui de la fin du XVIII^e siècle (ci-dessous). La différence de vitesse entre la circulation des marchandises physiques, et celle de l'information ou des moyens de paiement (signes monétaires, effets commerciaux, etc...), était probablement faible, même au niveau de réseaux mondiaux, à la fin du XVIII^e siècle. Cette différence est aujourd'hui considérable...



1775

En 1775, la pieuvre des trafics européens s'étend au monde entier : on distinguera, d'après leurs points de départ, les trafics anglais, espagnols, portugais et français. Pour ces derniers, en ce qui concerne l'Afrique et l'Asie, il faut les imaginer confondus avec les autres trafics européens. Le problème était de mettre en lumière, avant tout, le rôle des liaisons britanniques. Londres est devenu le centre du monde. En Méditerranée et en Baltique, seuls sont distingués les itinéraires essentiels que suivent tous les navires des diverses nations marchandes.

La carte de la page précédente est tirée de F. BRAUDEL (Op. Cit.) pg. 19.

Dans l'esprit du capitalisme de l'époque, mais cela reste valable aujourd'hui, esprit d'une lutte presque guerrière pour l'accès à des segments du marché mondial, la compétitivité - la propension à pouvoir écouler des marchandises - est clairement déterminée par une minimisation des frais de la circulation physique des marchandises, voire maintenant par une délocalisation des activités de production. Cet enjeu semble prendre plus d'importance au moment où, comme nous le signalions, les vitesses de circulation des marchandises physiques et des capitaux, divergent...

La pénétration des méthodes de l'organisation scientifique du travail (taylorisme et fordisme) dans la sphère productive, a largement contribué à privilégier les recherches de productivité dans cette sphère de l'accumulation. La crise du fordisme appelle seulement très récemment, une réflexion sur la maîtrise de la productivité dans la sphère de la circulation marchande. La "logistique" est devenue ainsi une des sources possibles d'accroissement des compétitivités relatives.

Une étude récente (cf. La part du Transport dans le prix des marchandises, C. LADAS (SAEP), H. MATHE (ESSEC), et E. PICOT (CERLIC), Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, SAEP, 1984), a tenté de décomposer les coûts "logistiques" et d'en mesurer la part dans le prix de vente de divers biens de consommation, et intermédiaires.

Cette étude montre que l'ensemble des coûts logistiques des produits étudiés s'inscrit dans une fourchette relativement large par rapport à leurs prix de vente : ils varient de 5 % à près de 20 %, sachant que l'on a observé pour un même produit une variation de 5 % à plus de 30 % du prix de vente, suivant le conditionnement et le type de circuit emprunté.

Ce pourcentage apparaît comme loin d'être négligeable même pour les produits à valeur ajoutée élevée que l'on retrouve plutôt vers le bas de la fourchette. Vers le haut de la fourchette, se concentrent soit des produits plus volumineux, ou des produits à valeur ajoutée plus forte mais qui sont néanmoins des produits finis industriels ou alimentaires destinés au consommateur et non pas des matières premières ou des produits intermédiaires.

Si l'on s'attache au clivage entre les coûts d'approvisionnement et les coûts de distribution, on constate également de très grandes différences suivant les produits et les circuits, mais les coûts d'approvisionnement atteignent rarement la moitié des coûts de distribution et peuvent être, dans certains cas, très inférieurs à ces derniers ; il est donc certain que les gains de productivité logistiques recouvrent des enjeux d'autant plus fondamentaux que l'on s'approche des stades finaux de la distribution, et que sur l'ensemble des circuits les conditions de concurrence sont très tendues.

Dans cette analyse, on retrouve l'assertion que les transports ne constituent pas la part la plus importante des coûts logistiques dont ils atteignent rarement la moitié du montant total. Les résultats donnent en outre des ordres de grandeur des coûts des transports de distribution par rapport à ceux des transports d'approvisionnement.

Il faut enfin souligner les interdépendances qui existent entre coûts de transport et coûts logistiques sachant que les choix retenus dans les systèmes d'organisation traduisent toujours un certain arbitrage entre diverses composantes dont les coûts peuvent rarement être réduits simultanément ; l'exemple le plus souvent cité est celui de l'arbitrage entre le système de stockage et d'éclatement utilisé d'une part, et les exigences de performances demandées au transport d'autre part. Pour un produit à valeur ajoutée élevée, si le transport apparaît parfois comme assez négligeable, les coûts de stockage seront d'autant plus élevés et la réalité des problèmes logistiques s'imposera également.

Compter et mesurer les Transports avec la Comptabilité Nationale.

Si ces aspects qualitatifs et historiques restent faciles à saisir et à situer, il n'en va pas de même pour leur quantification et leur mesure statistique :

. C'est l'évidence même pour les travaux remontant aux premiers mouvements de la circulation marchande, et F. BRAUDEL (Op. Cit., pg 254), malgré son gigantesque effort de recensement, s'en plaint.

. Cela reste partiel dans les tentatives de reconstruction de séries longues à partir du XVIIIème siècle, comme le font M. BASLE, J. MAZIER et J.F. VIDAL, dans "Croissance sectorielle et accumulation en longue période" (GRESF - Université de Rennes - I dans Statistiques et Etudes Financières, année 1979, n°40).

. Et cela demeure paradoxalement vrai pour les périodes actuelles, couvertes par l'effort des comptables nationaux.

Le cadre de la Comptabilité Nationale demeure - sans que cette affirmation contienne une quelconque dévalorisation de l'outil - problématique, pour repérer les éléments de la sphère de la circulation marchande :

. En ne repérant que l'activité de la Branche Transports (c'est-à-dire les entreprises productrices d'un service transport au sens de la Nomenclature d'Activités et de Produits), une grosse partie de l'activité de la sphère de la circulation est recensée ailleurs. On peut grossièrement déceler les principaux problèmes de recoupement :

- la production d'infrastructures de transports est comptabilisée dans la Formation Brute de Capital Fixe des Administrations, et peut parfois être recensée comme une consommation finale privée.

- la production de services transports pour son compte propre (c'est-à-dire une grosse partie du Transport Routier de Marchandises et du

capital servant à le produire) est comptabilisée naturellement dans l'activité de chacune des autres branches, et n'est pas isolée comme service transport.

. Enfin une part non négligeable de la consommation finale des ménages en fonction transport fait partie intégrante - par sa fonction d'acheminement au travail - des coûts de la sphère productive, mais est difficilement séparable sauf pour les dépenses en transports collectifs.

La place et le rôle des transports dans l'économie française sont donc complexes à analyser, et difficiles à mesurer. Dans cette logique comptable le plus ardu est de pouvoir faire la part de l'ensemble du capital accumulé dans le secteur des transports, depuis les premiers moments de la circulation marchande, capital qui, pour une part, reste parfois "en service", si on pense à certaines infrastructures de transport. Les durées d'amortissement n'ont, ici, que peu à voir avec les durées de vie réelles des équipements.

La prise en compte de ces problèmes exige probablement un traitement statistique particulier pour l'activité transport. La comptabilité nationale, nécessaire à tout travail de connaissance, doit peut-être ici rejoindre les indications d'une de ses sources, l'histoire économique quantitative.

En effet, les transports présentent en outre des aspects très variés avec d'une part l'acheminement des marchandises qui constituent un facteur essentiel de la production et des échanges et d'autre part, la mobilité des voyageurs qui est l'expression des modes de vie et de la qualité de la vie.

Comme on l'a vu, l'activité de transport se diffuse dans l'ensemble des relations économiques et sociales, sur des marchés locaux, nationaux et internationaux et, son contour échappe d'autant plus facilement à toute mesure statistique précise. Une première partie (I) de ce document tentera néanmoins de préciser le poids des transports dans l'économie française, à partir des indications fournies par la Comptabilité Nationale.

Au regard de l'intervention des pouvoirs publics, le secteur des transports se trouve ainsi dans une position originale. Les investissements ou infrastructures relèvent essentiellement de l'Etat et des Collectivités Locales et parallèlement les transports sont soumis à des systèmes particuliers d'impôts et de taxes.

Au niveau de l'exploitation, les pouvoirs publics sont également amenés à intervenir pour accorder des compensations lorsque des charges supplémentaires sont imposées aux entreprises au titre du Service public.

Aussi, quelques soient les pays concernés, le secteur des transports est un secteur privilégié de l'économie publique et un secteur où la concurrence la plus dure s'exerce entre les entreprises. Une deuxième partie (II) repérera donc ce rapport du secteur des transports à l'Economie Publique.

La troisième partie (III) s'attache enfin aux perspectives pour les transports et souligne les enjeux que représente ce secteur dans les priorités actuelles de la politique économique.

L'objectif général de ce document sur les transports dans l'économie française est donc de préciser, à l'aide des diverses statistiques existantes, les contours de ce domaine d'activité ainsi que d'analyser les enjeux du transport dans la politique de développement économique et social.

Les principales sources utilisées sont les statistiques de la Comptabilité Nationale, celle de la Commission des Comptes des Transports de la Nation ainsi que divers résultats d'études effectuées au SAEP.

PARTIE I

LE POIDS DES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE FRANCAISE

NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT

T 31 TRANSPORTS

- S 68 TRANSPORTS FERROVIAIRES :
 - 68.01. Transports ferroviaires de passagers
 - 68.02. Transports ferroviaires de marchandises
- S 69.1 TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES :
 - 69.11. Transports routiers de marchandises zone longue
 - 69.12. Transports routiers de marchandises zone courte
- S 69.2 AUTRES TRANSPORTS TERRESTRES :
 - 69.21. Transports urbains de voyageurs
 - 69.22. Transports routiers de voyageurs
 - 69.23. Services de taxis
 - 69.24. Déménagement
 - 69.25. Location de véhicules industriels
 - 69.26. Transports par conduite
- S 70 NAVIGATION INTERIEURE :
 - 70.01. Transports fluviaux de passagers
 - 70.02. Transports fluviaux de marchandises
- S 71 TRANSPORTS MARITIMES ET NAVIGATION COTIERE :
 - 71.01. Transports maritimes autres que produits pétroliers
 - 71.02. Transports maritimes de produits pétroliers
 - 71.03. Navigation côtière et d'estuaire
- S 72 TRANSPORTS AERIENS :
 - 72.01. Transports aériens
- S 73.4 SERVICES ANNEXES ET SERVICES D'AUXILIAIRES DE TRANSPORT :
 - 73.01. Gares routières
 - 73.02. Ports fluviaux et voies fluviales
 - 73.03. Ports maritimes
 - 73.04. Aéroports
 - 73.05. Exploitation d'ouvrages routiers à péages
 - 73.06. Exploitation de parkings
 - 73.07. Entrepôts autres que frigorifiques
 - 73.08. Entrepôts frigorifiques
 - 73.09. Remorquage et pilotage
 - 74.01. Collecte de fret maritime
 - 74.02. Collecte de fret aérien
 - 74.03. Collecte de fret terrestre et fluvial
 - 74.04. Manutention portuaire
 - 74.05. Manutention terrestre et fluvial
 - 74.06. Activités spécifiques d'auxiliaires des transports maritimes
 - 74.07. Activités spécifiques d'auxiliaires de transport aérien
 - 74.08. Autres auxiliaires de transports
 - 74.09. Agences de voyages
 - 74.10. Routage

Les postes détaillés sont ceux de la nomenclature officielle d'activité et de produits (NAP) de 1973. Elle est utilisée pour repérer les produits transports, les sous-branches et les sous-secteurs du transport. Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

- 80.04. Location de voitures particulières
- 80.05. Location de wagons
- 82.06. Auto écoles
- 86.11. Remontées mécaniques
- 84.13. Ambulances
- 87.09. Enlèvement des ordures.

La comptabilité nationale utilise deux découpages de l'économie : en secteurs institutionnels d'une part, en branches et en biens et services d'autre part. Les secteurs institutionnels correspondent au regroupement des agents économiques selon des critères institutionnels. Il y a six secteurs institutionnels nationaux : les sociétés et quasi-sociétés, les ménages (y compris les entreprises individuelles), les institutions de crédit, les entreprises d'assurances, les administrations publiques, les administrations privées, auxquels il faut ajouter le "reste du monde".

Les grandes entreprises nationales (GEN) font également l'objet d'une analyse distincte. Le découpage en branche est transversal au découpage en secteurs institutionnels. Une branche regroupe des "unités de production homogènes" produisant un même bien ou service. Les branches sont donc définies en référence à une nomenclature d'activité économique, articulée sur une nomenclature de produits (biens ou services). Il s'agit en France de la nomenclature officielle d'activité et de produits (NAP) comportant plusieurs niveaux de détail : 600 et 100 postes pour la NAP proprement dite ; 600 (niveau "R"), 90 (niveau "S"), 40 (niveau "T"), 15 (niveau "U") pour les travaux de comptabilité nationale.

De plus, on distingue les "branches marchandes" et les "branches non marchandes", selon que l'unité de production tire ou non de la vente de sa production l'essentiel de ses ressources. Les branches marchandes peuvent appartenir à n'importe quel secteur institutionnel, les branches non marchandes ne figurent que dans les secteurs des administrations (publiques et privées).

Le découpage en branche est utilisé pour décrire les opérations sur les biens et services, en particulier dans le tableau "entrées-sorties" qui donne les équilibres entre les ressources et les emplois de chaque bien ou service, et les consommations intermédiaires des branches.

Dans le processus de production, des biens et services marchands sont consommés, autres que les biens de capital fixe. Leur valeur représente la CONSOMMATION INTERMEDIAIRE. L'excédent de la valeur des biens ou services produits sur la valeur des biens et services consommés pour produire constitue la VALEUR AJOUTÉE, la valeur nouvelle créée au cours du processus de production.

Le principal agrégat de mesure du résultat de l'ensemble de l'économie est le PRODUIT INTERIEUR BRUT (PIB). Le PIB est défini par l'égalité suivante : $PIB + Importations = Consommation finale + FBCF + Variation des stocks + Exportations$.

Compte-tenu du mode d'évaluation des flux de biens et services, le PIB se calcule ainsi :

$PIB = Somme des valeurs ajoutées des branches + TVA grévant les produits + Droits de douane$.

Le PIB marchand correspond à la somme des valeurs ajoutées des branches marchandes.

La FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE (FBCF) représente la valeur des biens durables acquis par les unités de production pour être utilisés pendant au moins un an dans leur processus de production. La FBCF des ménages dans le cadre de l'activité domestique ne concerne que l'acquisition des logements.

SEULE L'ACTIVITE DE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI (exceptions faites pour les transports maritimes et fluviaux) EST RETRACEE DE FACON EXPLICITE DANS LE TABLEAU "ENTREES-SORTIES" DU SYSTEME ELARGI DE COMPTABILITE NATIONALE (SECN). En conséquence, la production de la branche transport ne prend pas en compte :

- l'activité de transport pour compte propre des entreprises qui n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute ;

- l'activité de transport pour compte propre des ménages.

Toutefois le découpage de la consommation finale des ménages par fonction de consommation permet d'inclure dans la fonction transport cette activité de transport des ménages.

Le compte de l'année 1980 est définitif. Ceux des années 1981 et 1982 sont des comptes semi-définitifs. Le compte de l'année 1983 est un compte provisoire établi en mars 1984. Les comptes non définitifs sont révisés en fonction de l'amélioration des informations disponibles.

I. LES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE FRANCAISE : LE POIDS DU TRANSPORT DANS L'ACTIVITE ECONOMIQUE.

Dans la décomposition en branches des activités économiques, "la Comptabilité Nationale" ne s'intéresse qu'aux activités des entreprises productrices de services de transport, (voir Encadré ci-contre).

Il en résulte que la "branche Transport" ne recouvre pas l'utilisation d'une voiture par un particulier, ce service étant en effet produit par le particulier lui-même qui utilise sa voiture à partir d'achats effectués en produits d'autres branches de l'économie (voiture, essence, ...).

De même, la "branche Transport" de la Comptabilité Nationale exclut l'activité des entreprises industrielles, commerciales ou agricoles qui appartiennent à d'autres secteurs que celui de transport et qui assurent des opérations de transport pour leur propre compte en utilisant leur propre matériel. Or, les tonnes-kilomètres transportées sur route pour compte propre représentent près de 40 % des trafics routiers.

Enfin, le troisième aspect de l'approche restrictive de la branche transport tient au fait que l'Etat effectue lui-même un montant élevé d'investissements en infrastructures de transport qui concourent en Comptabilité Nationale à la FBCF des administrations et non à celle de la "Branche Transport".

Nous allons donc traverser rapidement ces deux aspects :

- l'activité de la branche Transport ; - la consommation en fonction transport des ménages ; - les dépenses publiques en infrastructures de transport seront vues dans la deuxième partie de ce document.

L'incidence de l'activité de transport sur les industries amonts de construction de véhicules et de matériels, de travaux publics sera également mentionnée en vue de compléter ainsi la description du poids des transports dans l'économie.

1. LA "BRANCHE TRANSPORT" DE LA COMPTABILITE NATIONALE.

La valeur ajoutée de la "Branche Transport" représente environ 4,4 % du Produit Intérieur Brut Marchand (P.I.B.M.) en 1983. Cette part est en légère baisse depuis 1980, date à laquelle elle atteignait 4,8 %.

La Formation Brute de Capital Fixe (F.B.C.F.) de la Branche Transport, (41 Milliards en 1983) représente un pourcentage nettement plus élevé de la FBCF totale et atteint 9,6 % ; ce pourcentage traduit le caractère très capitalistique des entreprises de transport. Cette part a été relativement stable, autour de 10 %, depuis 5 ans, avec toutefois en 1983, une baisse assez sensible de 10,1 % à 9,6 %.

Enfin, avec près de 900.000 personnes, la part des effectifs de la branche transport dans les effectifs totaux est en faible croissance, de 4 % en 1980 à 4,2 % en 1983 ; la légère différence entre l'évolution de la part de la valeur ajoutée et celle de l'emploi en transport reflète les modifications de structure sensibles qui existent dans ce secteur et qui seront analysées plus loin. (cf. Tableau n°1 et graphes 1-1 à 1-3)

Les 152 Milliards de valeur ajoutée en 1983 correspondent à une production de 263 Milliards pour la branche transport, les consommations intermédiaires s'élevant à 111 Milliards environ.

TABLEAU N° 1

PRINCIPAUX AGREGATS DE L'ACTIVITE DES TRANSPORTS

SOURCE : INSEE-DST

VALEUR : en millions de Francs
EFFECTIFS : en milliers

	1979	1980	1981	1982	1983
VALEUR AJOUTEE DE LA BRANCHE TRANSPORT	101 420	113 464	124 456	139 497	152 268
P.I.B. MARCHAND	2137 107	2416 318	2701 757	3090 251	3423 728
PART DE LA VALEUR AJOUTEE DU TRANSPORT DANS LE PIB MARCHAND (en %)	4,7	4,7	4,6	4,5	4,4
F.B.C.F. DE LA BRANCHE TRANSPORT	28 373	35 245	38 228	41 367	40 999
F.B.C.F. TOTALE DES SOCIETES ET ENTREPRISES INDIVIDUELLES	288 038	343 298	373 100	410 574	427 281
PART DE LA FBCF DE LA BRANCHE TRANSPORT DANS LA FBCF TOTALE (en %)	9,9	10,3	10,2	10,1	9,6
EFFECTIFS DE LA BRANCHE TRANSPORT	867,1	872,9	870,4	886,1	890,8
EFFECTIFS TOTAUX	21 626,9	21 619,0	21 459,9	21 471,3	21 348,5
PART DES EFFECTIFS DU TRANSPORT DANS LES EFFECTIFS TOTAUX (en %)	4,0	4,0	4,1	4,1	4,2
CONSUMMATION FINALE EN FONCTION TRANSPORT DES MENAGES	189 247	216 551	251 030	296 690	323 632
CONSUMMATION FINALE TOTALE DES MENAGES	1517 634	1742 652	2005 600	2307 685	2550 913
PART DE LA FONCTION TRANSPORT DANS LA CONSUMMATION TOTALE DES MENAGES (en %)	12,5	12,4	12,5	12,9	12,7

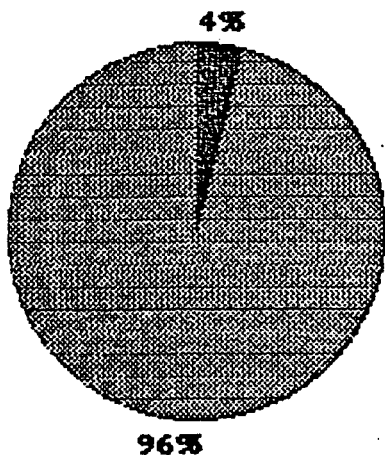
SOURCE : XXI° Rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation - (1982-1983).
Collection C - n° 123 - INSEE-DST - novembre 1984.

1983

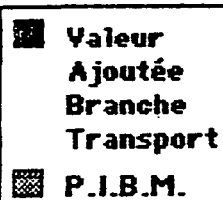
TABLEAUX ECONOMIE GENERALE DES TRANSPORTS

DONNES GENERALES ET AGREGATS

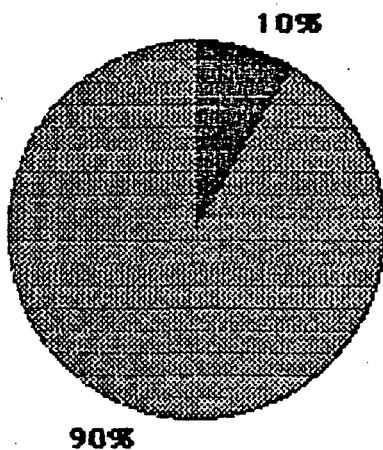
GRAPHE N°1-1



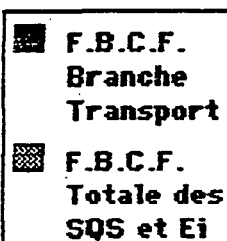
Valeur Ajoutée des
Transports / PIBM



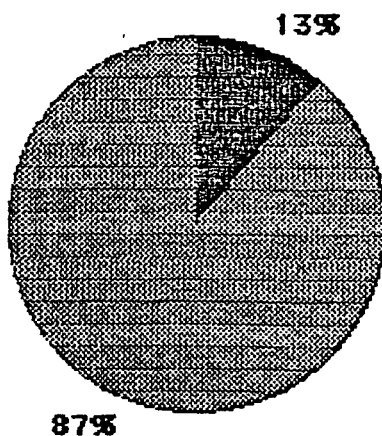
GRAPHE N°1-2



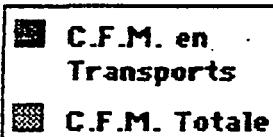
FBCF Transports/
FBCF Totale



GRAPHE N°1-3

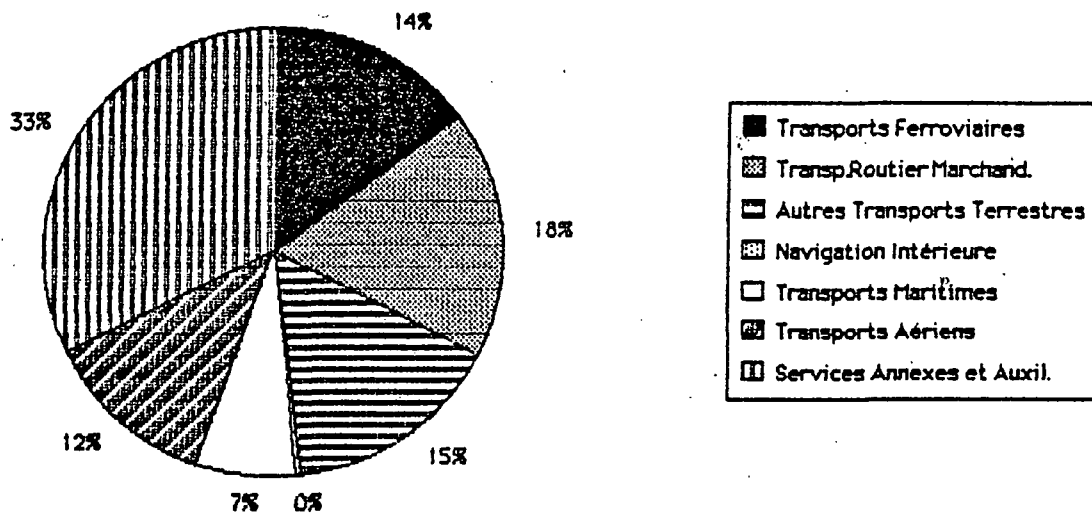


Consom. Ménages
Transports

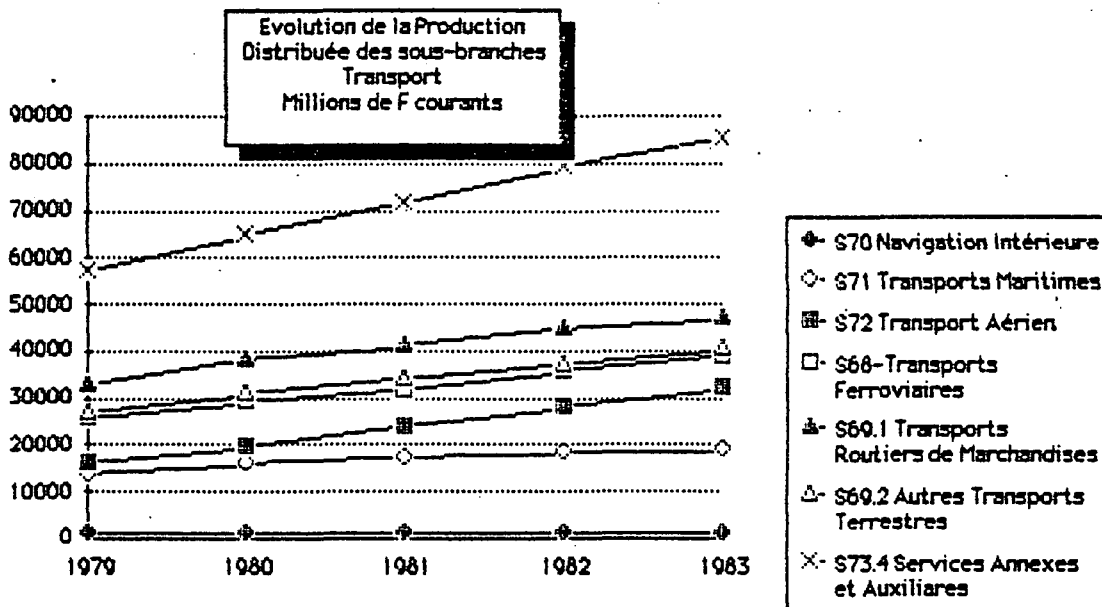


GRAPHE N° 2-1

Structure de la Production Distribuée Transport en 1983



GRAPHE N° 2-2



La répartition de la production distribuée entre les différentes sous-branches est reprise dans le Tableau n°2 ci-dessous : ce tableau montre également le contraste entre la baisse de la production de la navigation intérieure et le fort développement de transport aérien.

Toutefois, la diversité des activités de transports nécessite pour l'analyse une décomposition encore plus fine des professions qui ne peut être effectuée qu'à partir des résultats de l'enquête annuelle d'entreprise. (Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports - Enquête Annuelle d'Entreprise (E.A.E.) - D.S.T. - Publication annuelle.)

TABLEAU N° 2

EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE

EVOLUTION EN VALEUR (millions de francs courants)

	1979	1980	1981	1982	1983
S68 Transports ferroviaires	25 648	29 103	31 800	35 743	39 000
S69.1 Transports routiers de marchandises	32 853	38 231	41 045	44 905	46 884
S69.2 Autres transports terrestres	26 806	30 675	34 107	37 186	40 237
S70 Navigation intérieure	859	1 003	1 067	1 145	1 146
S71 Transports maritimes	13 852	16 150	17 484	18 603	19 043
S72 Transports aériens	16 049	19 491	23 951	28 042	32 016
S73.4 Services annexes et auxiliaires	57 115	64 657	71 774	79 145	85 217
T31 TRANSPORTS	173182	199310	221228	244769	263543

EVOLUTION EN VOLUME (indices base 100 en 1970)

	1979	1980	1981	1982	1983
S68 Transports ferroviaires	110,5	110,1	107,0	107,0	106,4
S69.1 Transports routiers de marchandises	132,7	131,0	121,3	116,7	110,7
S69.2 Autres transports terrestres	153,7	152,3	147,5	144,5	142,5
S70 Navigation intérieure	89,3	91,5	83,5	76,9	69,7
S71 Transports maritimes	159,8	155,0	141,5	138,9	139,1
S72 Transports aériens	254,0	265,4	284,8	293,6	306,3
S73.4 Services annexes et auxiliaires	153,8	153,4	148,1	144,3	140,8
T31 TRANSPORTS	148,1	147,6	142,9	140,8	139,1

EVOLUTION EN PRIX (indices base 100 en 1970)

	1979	1980	1981	1982	1983
S68 Transports ferroviaires	213,2	243,0	273,1	307,0	336,7
S69.1 Transports routiers de marchandises	245,1	288,9	335,0	380,9	419,5
S69.2 Autres transports terrestres	252,6	291,9	335,0	372,8	409,1
S70 Navigation intérieure	198,4	225,9	263,5	307,0	339,1
S71 Transports maritimes	161,1	193,8	229,7	248,9	254,6
S72 Transports aériens	168,9	196,3	224,8	255,3	279,4
S73.4 Services annexes et auxiliaires	231,2	262,4	301,8	341,4	376,9
T31 TRANSPORTS	218,4	252,1	289,0	324,5	353,8

TABLEAU N° 3
EVOLUTION DE LA CONSOMMATION TOTALE DES MENAGES
ET DE LA CONSOMMATION DE FONCTION TRANSPORT

Valeur : millions de francs courants

Source : INSEE

Volume, prix : base 100 l'année précédente

	1980	1981	1982	1983
CONSOMMATION FINALE TERRITORIALE DES MENAGES				
En valeur	1742 652	2005 600	2307 685	2550 913
En volume	101,3	101,7	103,0	100,8
En prix	113,4	113,2	111,7	109,6
CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORTS				
En valeur	216 551	251 030	296 690	323 632
En volume	98,7	101,8	104,9	100,1
En prix	116,0	113,8	112,6	109,0
a) Transports individuels				
En valeur	183 943	213 826	254 277	276 227
En volume	98,3	102,1	105,8	100,0
En prix	116,3	113,9	112,4	108,7
dont . achats de véhicules*				
En valeur	55 991	62 890	81 609	85 453
En volume	93,9	101,0	117,9	96,7
En prix	113,3	111,2	110,1	108,3
. dépenses d'utilisation				
En valeur	127 952	150 936	172 668	190 774
En volume	100,4	102,5	100,7	101,5
En prix	117,2	115,1	113,6	108,8
b) Transports collectifs**				
En valeur	32 608	37 204	42 413	47 445
En volume	101,0	100,6	100,2	100,7
En prix	115,8	113,4	113,8	111,1

* Y compris caravanes et motocycles.

** Y compris subventions pour réductions tarifaires.

2. LA CONSOMMATION DES MENAGES

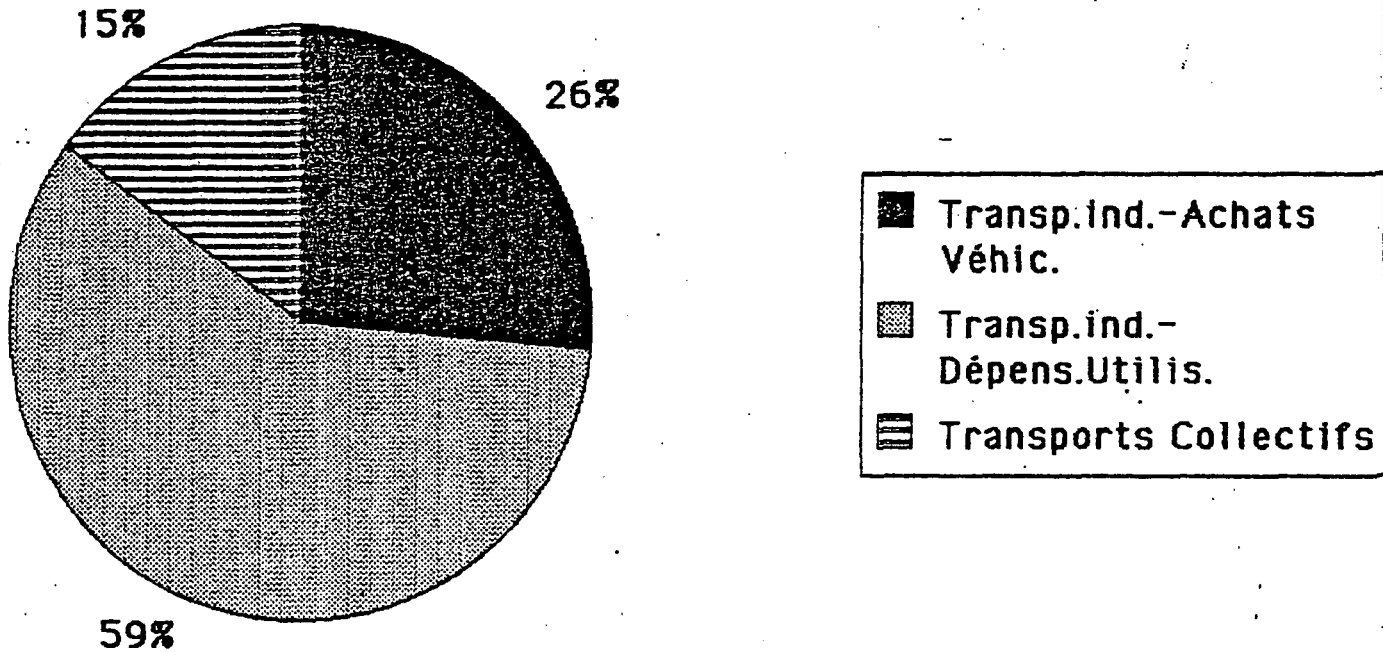
La consommation des ménages en transport représente près de 13 % de leur consommation totale et évolue suivant une tendance voisine de celle de la consommation finale des ménages. (Cf. Tableau n°3 et Graphe 3-1).

La consommation en transport individuel, qui n'est pas incluse dans la branche transport est très supérieure à la consommation en transport collectif, puisqu'elles représentent en 1983, 276 Milliards de dépenses par rapport aux 48 Milliards de la rubrique des dépenses en transports collectifs.

Dans le poste des dépenses en transports individuels trois rubriques importantes apparaissent : l'achat de véhicules, l'achat de carburants, et les réparations.

GRAPHE N° 3-1

Structure de la C.F.M. en fonctions Transport en 1983



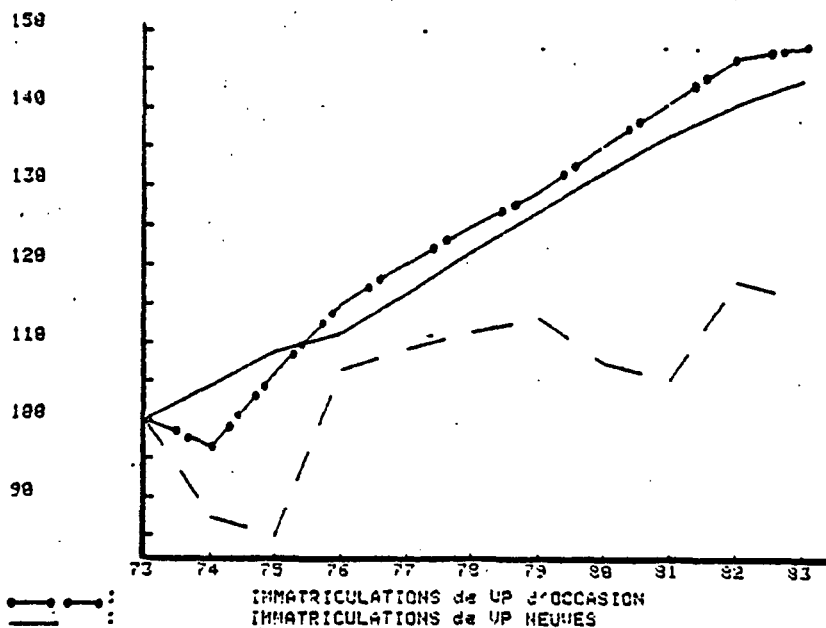
Les immatriculations de voitures particulières neuves étant en 1983 de 2.018.000, et celles de voitures d'occasion de 4.857.000, le parc de voitures particulières a dépassé 20 Millions en 1982 et approchant 20,5 millions en 1983 (20.450.000). Ce chiffre est le résultat d'une part d'une progression régulière de taux d'équipement des ménages en automobiles qui atteint 73 % en 1983 et d'une croissance très rapide du taux de multi-équipement qui est passé de 9,7 % en 1973 à 19,5 % en 1983. (Cf. Tableau n°4 et graphe n°4-1).

Ainsi globalement, la part du budget automobile dans le budget des ménages a été de 10,8 % en 1983 marquant une légère croissance, de l'ordre de 1 % sur les dix dernières années (9,7 % en 1973).

TABLEAU N° 4
LA VOITURE PARTICULIERE : PARC ET IMMATICULATIONS

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Part du budget auto dans la consommation des ménages en % (Source: I.N.S.E.E.)	9,7	9,5	9,5	10,3	10,2	10,5	10,6	10,6	10,7	11,0	10,8
Taux d'équipement (source: I.N.S.E.E.)	61,65	62,85	64,30	65,55	66,10	67,60	68,65	69,40	70,15	72,2	72,9
Taux de multi-équipement (Source: C.S.C.A.)	9,75	10,0	12,10	12,75	13,90	14,95	16,35	16,95	17,75	18,9	19,5
Parc V.P.C. (milliers de véhicules) (Source: C.S.C.A.)	14 270	14 900	15 530	15 875	16 610	17 355	18 080	18 785	19 440	20 025	20 450
Immatriculations de V.P.C. neuves (milliers de véhicules) (Source: C.S.C.A.)	1 746	1 525	1 482	1 858	1 907	1 945	1 976	1 873	1 835	2 056	2 018
Variation en %	6,6	-12,7	-2,8	25,4	2,6	2,0	1,6	-5,2	-2	12	-1,8
Immatriculations d'occasion (milliers de véhicules) - (Source: C.S.C.A.)	3 289	3 170	3 489	3 783	3 953	4 108	4 249	4 441	4 628	4 810	4 857
Variation en %	1,6	-3,6	10,0	8,4	4,5	3,9	3,4	4,5	4,2	3,9	1,0

GRAPHE N° 4-1



3. LE PROBLEME DES FRONTIERES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Il a été vu que la Comptabilité Nationale n'intègre dans la branche transport que l'activité des entreprises qui opèrent pour le "compte d'autrui".

Une réflexion globale sur le poids des transports dans l'économie et son incidence sur la compétitivité des produits doit intégrer le transport pour compte propre qui représente un volume d'activité transport comparable, dans le cas du transport routier, au transport pour compte d'autrui.

Les données disponibles pour estimer la part du transport pour compte propre sont essentiellement des données physiques concernant les véhicules, les trafics ou les effectifs; elles montrent dans le Tableau n°5 ci-après l'importance des branches des industries agro-alimentaires, des industries intermédiaires et de BTP, et surtout de la branche du commerce. A de nombreux égards, le commerce et le transport apparaissent très liés dans les activités de distribution et les remarques qui sont ici faites à travers la mesure de l'importance du compte propre dans le secteur du commerce se trouveront largement confirmées dans les études sur l'ensemble des opérations logistiques.

Si l'on s'attache maintenant à la part des coûts de transport dans la valeur des biens et services produits en France, il faut additionner la consommation en transports publics et le coût de production du compte propre routier. Cette somme (1) ramenée à la production nationale en excluant la valeur ajoutée des branches qui produisent des services et consomment peu de transport (institutions financières, administrations) conduit un pourcentage proche de 14 % en 1983.

TABLEAU N°5

ESTIMATION DE L'ACTIVITE HORS BRANCHE DE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

1983	Ensemble de l'économie	Ensemble de l'économie hors administrations et institutions financières	Administrations et institutions financières
a/ PIB	3 600	2 100	1 500
b/consommations intermédiaires en transport	190	170	20
c/coût du transport routier pour compte propre	120	120	
$\frac{b + c}{a}$		13,8 %	

(1) Cf. article de Maurice GIRAULT dans la revue Transport : qui donnait pour l'année 1978, les mêmes ordres de grandeur pour la contribution du transport à la production nationale.

Un autre problème de "frontière" du secteur des transports est celui de la définition des opérations qui s'intègrent dans une même logique de fonctionnement d'une chaîne logistique de transport. En effet, le transport de marchandises est de plus en plus indissociable dans la stratégie des entreprises, des opérations de stockage, de manutention, voire d'emballage. Sans aller jusqu'à une conception qui conduit à poser le problème des rythmes de production en liaison avec celui des acheminements, force est de constater que l'activité des entreprises de transport s'étend vers ces nouveaux types de prestations en vue non seulement d'élargir la gamme des prestations offertes mais aussi de mieux rationaliser l'ensemble des opérations d'acheminement.

4. - LES SECTEURS LIES AUX TRANSPORTS

Enfin, il est clair que les emplois générés par l'activité du transport ne se réduisent pas aux effectifs de la branche. Ainsi, dans le passé, les industries automobile et ferroviaire ont joué un rôle moteur dans la croissance économique et la création d'emplois.

Le matériel

Dans le cas des transports terrestres, en 1983, pour deux emplois dans la branche même, on en enregistrerait un dans les secteurs industriels en amont.

TABLEAU N°6 - EFFECTIFS 1983 DANS LES BRANCHES

Les emplois industriels :	(740 000)
- l'industrie automobile et des matériels	440 000 personnes
- les industries d'amont (matières premières, sous-traitance, fournitures autres que mécaniques, pneumatiques)	300 000 personnes
Les transports :	(1 470 000)
- les transports terrestres publics	770 000 personnes
- le transport routier pour compte propre	700 000 personnes

SOURCE : M. GIRAULT - SAEP : Actualisation pour 1983 de la note "Transports et industries d'amont" - Mars 1985

Les infrastructures :

On peut également noter que l'activité transport génère des effets d'entraînement, notamment sur le secteur du B.T.P. Ainsi pour une dépense de 1 Milliard de Francs (1984) en infrastructures de transport, sont concernés (créés ou maintenus) environ (cf. Tableau n°7).

- 3000 emplois d'une façon directe (dans le secteur du BTP)
- 5000 emplois, si l'on mesure les effets d'entraînement dans l'ensemble du système productif, générés par la demande supplémentaire

(SOURCE : BIPE - "Effets d'entraînements multisectoriels des investissements en infrastructures de transport - Avril 1985)

TABLEAU N° 7

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT : EMPLOIS CONCERNES
PAR UN INVESTISSEMENT DE 1 MILLIARD DE FRANCS 1984

Type d'infrastructure		Emplois directs	Emplois directs et indirects
Infrastructures Routières	Autoroutes	3228	4804
	Routes	3427	4744
	Voie urbaine	3477	4712
	Renforcements coordonnés	2980	4779
Infrastructures Ferroviaires	Voies ferrées	2682	5126
	Transports urbains	3228	5098
Infrastructures de Voies Navigables		3278	4812

SOURCE : B.I.P.E. (Op. Cit.)

PARTIE II

LES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE PUBLIQUE

II. - LES TRANSPORTS ET L'ECONOMIE PUBLIQUE : DEPENSES ET RECETTES DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES LOCALES

L'intégration du secteur des Transports à ce qu'on appelle globalement l'Economie Publique est un phénomène cumulatif. On peut rappeler le rôle de l'Etat - des Administrations Publiques - dans le développement progressif du maillage du réseau de voies carrossables, puis sur les grands moyens de communication et d'acheminement des hommes et des marchandises. L'intervention de la puissance publique est difficile à situer avec précision d'un point de vue purement chronologique. Chacun peut la faire remonter jusqu'aux "voies romaines", ou la fixer au milieu du XIX^e siècle, voire au début du XX^e, avec les prises de participations dans la plupart des réseaux ferrés européens, dûes en partie à la lère Guerre Mondiale, et aux situations financières des entreprises.

On peut ainsi distinguer plusieurs points d'insertion, de certaines activités du secteur des Transports, dans la sphère de l'Economie Publique.

- par l'Histoire et ce que nous rappelions plus haut pour le rôle d'entrepreneur de Grands Travaux d'Infrastructures de l'Etat centralisateur depuis le XVII^e siècle. Ce type d'insertion peut être modulé : il se retrouve dans les préoccupations géostratégiques de maîtrise des routes et des pavillons dès les débuts du capitalisme commercial au XV^e - XVI^e siècles, pour se renforcer au XVIII^e - XIX^e siècle. Les préoccupations alors se tournent vers l'accessibilité en temps et en coûts d'un marché national et mondial pour le capitalisme industriel naissant.
- par le développement plus récent du secteur public, particulièrement par les Grandes Entreprises Nationales (G.E.N.) du secteur (SNCF, Air France, RATP et Aéroport de Paris), ainsi que le processus complexe de filialisation. C'est peut-être ce type d'insertion qui peut être le plus facilement daté, en ce qui concerne la création ou la nationalisation d'entreprises. Par contre, les mouvements de filialisation et les prises de participation financière sont plus difficiles à situer dans le temps.
- par le contrôle des Administrations Publiques sur les variables essentielles de l'activité des G.E.N. et du secteur : sous ce type d'insertion, on peut classer l'ensemble de la réglementation du secteur qui l'éloigne de fait - quel que soit le régime juridique d'exploitation - d'un fonctionnement de marché privé. (Réglementation des transports ferroviaires depuis 1937, des transports routiers entre 1934 et 1938 puis 1949, des transports fluviaux en 1912 puis en 1941-1942, etc.). Ces interventions modulent grosso modo les points suivants :
 - concessions de lignes, ou de réseaux,
 - contrôles de niveaux tarifaires
 - contrôle des volumes d'investissement
 - contrôle des sources de financement externe
 - contrôle des procédures fiscales et de formation des prix de certaines consommations intermédiaires du secteur.
- enfin, par le rapprochement de plus en plus accentué entre les critères de choix et de décision de certaines entreprises du secteur public des Transports et ceux des Administrations Publiques. On y voit notamment :
 - contractualisation des rapports entre l'Etat et les G.E.N.
 - identification du Calcul Economique Public dans l'Administration Publique et dans l'Administration des G.E.N.
 - utilisation des scénarios et indications du Plan dans l'élaboration et l'éclairage des décisions des G.E.N.

Cette imbrication progressive entre l'Administration Publique et le secteur public des Transports a pu être expliquée sur le plan théorique sous différents angles :

- Le rôle et les missions de service public d'un Etat-Providence et régulateur ont été avancés pour montrer l'utilité d'une intervention publique là où le marché s'avère défaillant.

On a pu alors mesurer l'importance des interventions publiques pour garantir le bon fonctionnement des règles du marché, une meilleure allocation des ressources, des investissements régis par des considérations de planification et non pas par le jeu d'une concurrence à court terme entre firmes privées qui hypothéqueraient l'avenir.

- Les possibilités de transferts entre le secteur public des Transports et les secteurs privés de l'économie, ont été évoqués pour expliquer la croissance des dépenses publiques (subvention d'exploitation et d'équipements) des G.E.N. du secteur.

En effet, le volume important de capital immobilisé dans le secteur public des Transports correspond précisément à une bonification pour le reste de l'économie en termes de charges non-supportées en transport de voyageurs notamment (c'est-à-dire en rémunération de facteurs de production). D'autres canaux de transferts (prix préférentiels, sous-tarifcation) illustrent alors une utilisation du secteur public des Transports comme un maillon à productivité transférable des mécanismes de régulation de l'économie.

- Enfin l'existence permanente dans l'activité Transport, de déséconomies et d'économies externes a pu être avancée comme raison justifiant l'intervention tutélaire de l'Etat dans les mécanismes d'optimisation de l'allocation de ressources (ce sont les effets bien connus maintenant sur les riverains - pollutions, nuisances -, sur l'habitat et les patrimoines culturels, sur les usagers - sécurité -, etc.)

Cette partie va donc illustrer l'imbrication entre le secteur des Transports et l'Economie Publique. Cette illustration se fera à trois niveaux : - en examinant le poids des dépenses de l'Etat et des Collectivités Locales concourant à la production du service Transport (il s'agit des dépenses en infrastructures et des subventions d'équipement de Transport) ; - en examinant le poids des transferts budgétaires (subventions d'exploitation aux G.E.N. du secteur) ; - et enfin en récapitulant recettes fiscales de l'Etat liées au Transport.

On ne cherchera donc pas à "justifier" telle ou telle intervention publique. En se bornant à constater l'ampleur des transferts budgétaires entre les collectivités territoriales et le secteur des transports, on peut cependant y déceler une logique permanente, rationnelle à l'oeuvre : une partie de l'activité du secteur est un moyen de transférer des ressources à d'autres composantes de l'activité économique.

1. - LE POIDS DES DEPENSES DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITES LOCALES CONCOURRANT A LA PRODUCTION DU SERVICE TRANSPORT

La Formation Brute de Capital Fixe (F.B.C.F.) des Sociétés et Quasi Sociétés et Entreprises Individuelles (SQS-EI) de la Branche Transport représentaient en 1982, environ 41.3 Milliards de Francs courants, (voir ci-devant I.1.). La même année, les dépenses de l'Etat et des Collectivités Locales en infrastructures de Transport (voirie urbaine et non-urbaine, voies navigables, infrastructures aériennes, transports collectifs) représentaient environ 24.4 Milliards de Francs courants, soit 59 % de cette F.B.C.F.

Donc, il faut dire qu'environ 20 % du capital directement engagé en 1982, dans l'activité Transport, ont été financés par la collectivité nationale sur ressources budgétaires (sans évoquer le problème des subventions d'exploitation aux SQS de la Branche Transport).

Les ordres de grandeur de la fraction du capital social immobilisé par l'Etat et les Collectivités Locales dans l'activité Transport, et recensés hors-branche Transport (au sens de la Comptabilité Nationale) sont rappelés dans le Tableau n°8.

TABLEAU N°8

DEPENSES EN INFRASTRUCTURES

(En Millions de Francs 1983)

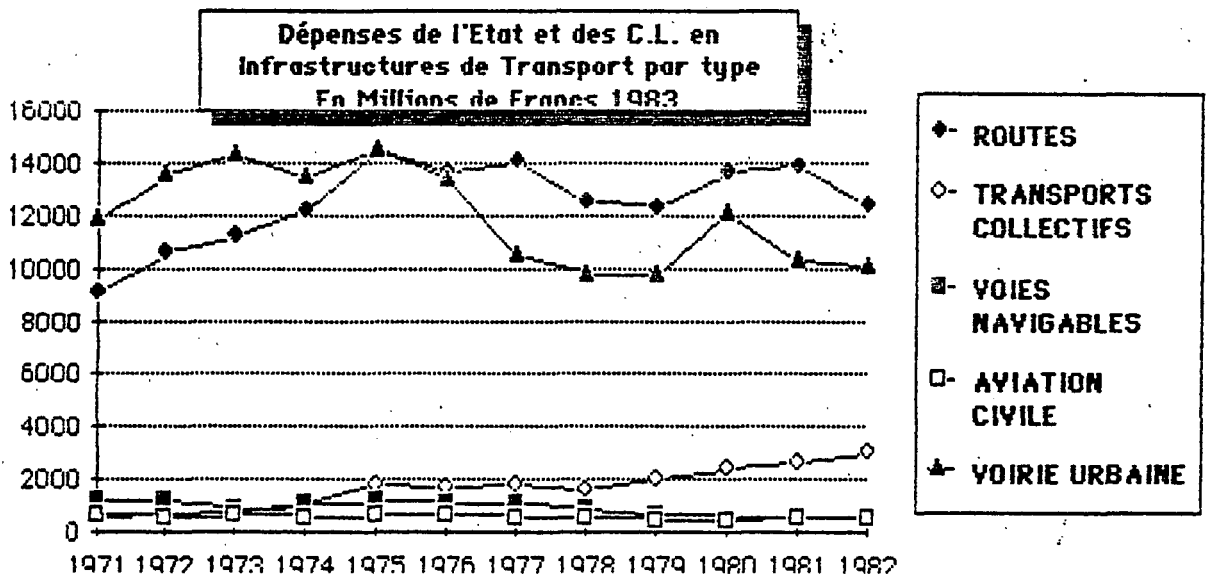
S E C T E U R	1 9 8 1			1 9 8 2		
	ETAT	C.L.	TOTAL	ETAT	C.L.	TOTAL
ROUTES	5 526	8 338	13 864	4 922	7 454	12 376
Autoroutes	1 881	281	2 162	1 305	340	1 645
Routes nationales rase campagne	1 716	630	2 346	1 803	705	2 508
Renforcements coordonnés	754	-	754	757	13	770
Voirie locale rase campagne	1 175	7 427	8 602	1 057	6 396	7 453
VOIES NAVIGABLES	370	197	567	404	171	575
AVIATION CIVILE	434	103	537	390	105	495
SOUS-TOTAL NON URBAIN	6 330	8 638	14 968	5 716	7 730	13 446
VOIRIE URBAINE	1 550	8 744	10 294	1 825	8 222	10 047
TRANSPORTS COLLECTIFS	931	1 673	2 604	782	2 211	2 993
SOUS-TOTAL URBAIN	2 481	10 417	12 898	2 607	10 433	13 040
TOTAL	8 811	19 055	27 866	8 323	18 163	26 486

SOURCE : H. ANDRIEU "Rétrospective sur le financement des investissements de Transports (VI°, et VII° Plans et Plan interimaire (Dépenses Nettes).

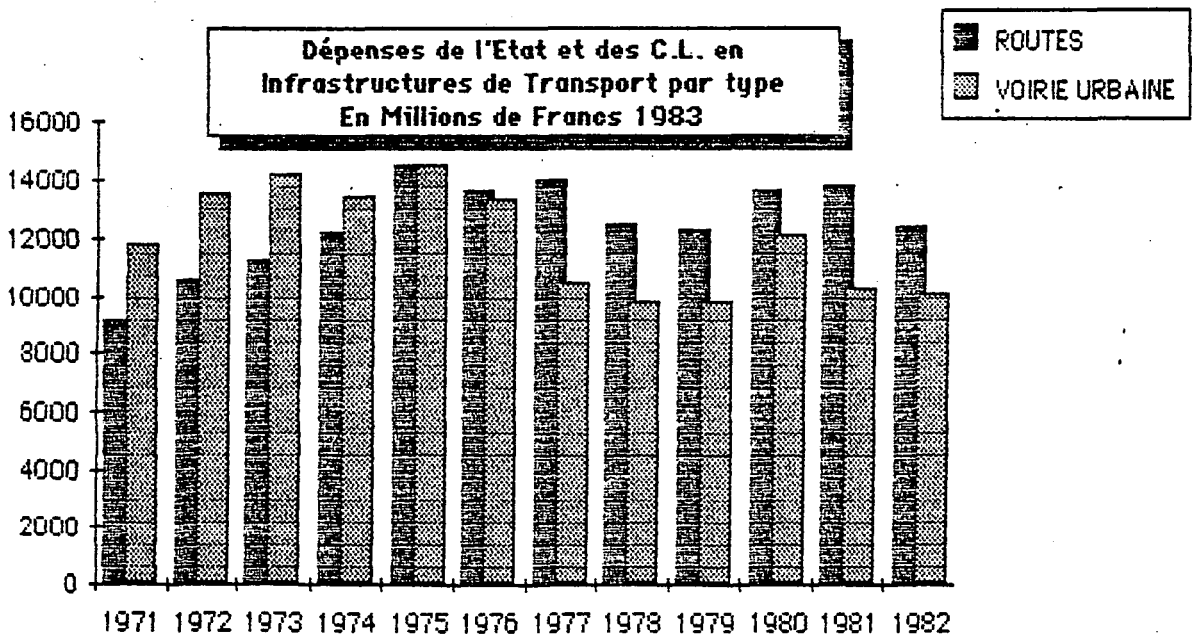
Les graphes ci-après illustrent bien les phénomènes suivants :

- le poids prépondérant des investissements en voirie (routes et voirie urbaine), malgré le décrochage dû aux modifications des prix de l'énergie.
- la progression des investissements en Transports Collectifs, à partir du 1er et 2ème chocs pétroliers et accentuée depuis 1981, même si leur volume global reste modeste.
- la décroissance structurelle des investissements en voies navigables, malgré une légère reprise après 1981.

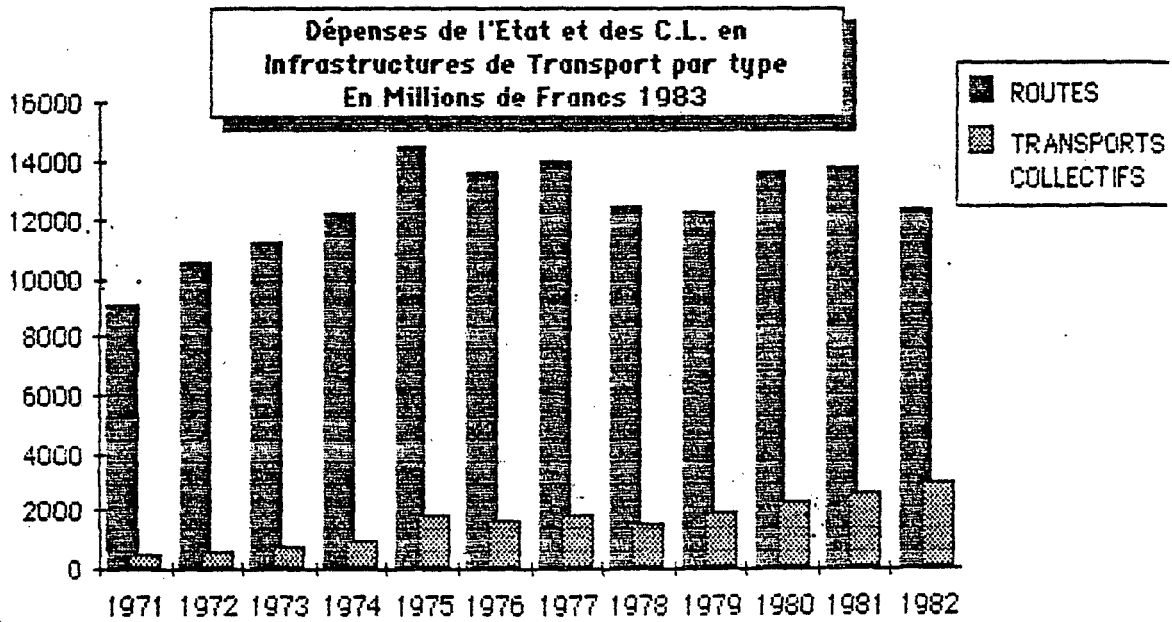
GRAPHE N° 8-1



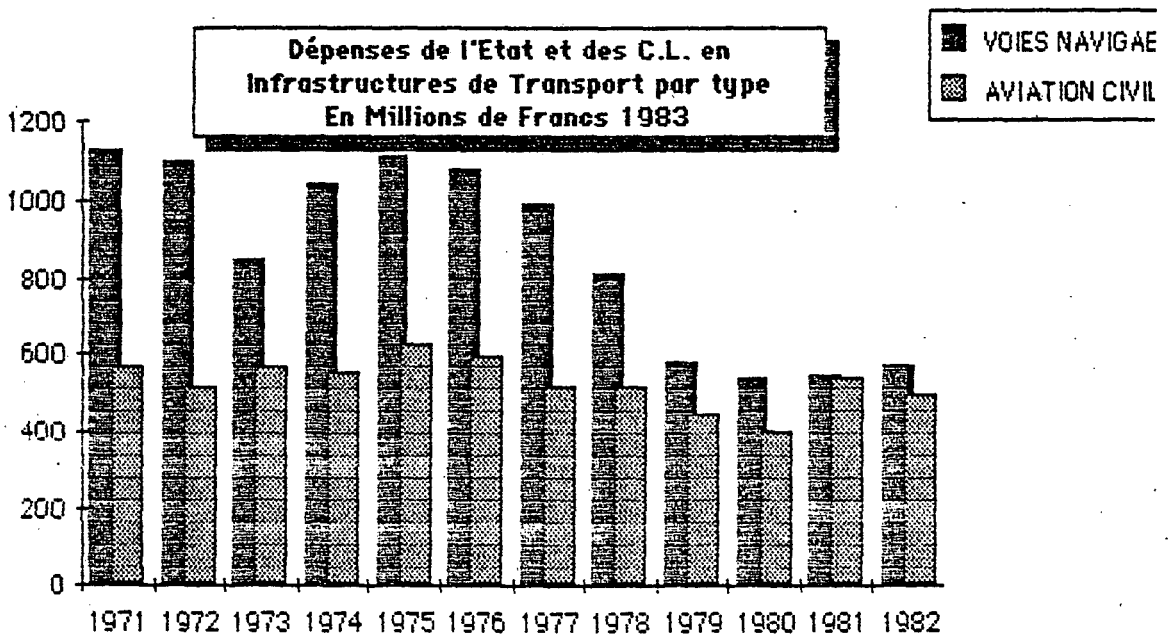
GRAPHE N° 8-2



GRAPHE N° 8-3



GRAPHE N° 8-4



2. - LES INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT : LE FINANCEMENT DES DEPENSES

Les données sur lesquelles s'appuient les représentations suivantes sont issues d'une consolidation des comptes des investissements en infrastructures et matériels de transport des différents intervenants (1). En effet, les dépenses imputées à l'Etat sont la somme de ses dépenses directes et des subventions d'équipement qu'il a pu verser. De même, celles des collectivités locales se voient augmentées des fonds de concours. Et naturellement, les efforts des entreprises sont corrigés des subventions perçues.

Un regard général sera d'abord porté sur l'évolution de l'ensemble des dépenses entre 1970 et 1982 (Partie 2.1.). Puis, après l'analyse par intervenant, des dépenses par type de secteur du transport concerné (Partie 2.2.), la structure par secteur des interventions des divers partenaires sera étudiée (Partie 2.3.).

Le déflateur utilisé pour rapporter les sommes en 1983 est le prix de la F.B.C.F. des Administrations (Formation Brute de Capital Fixe).

Pour les ports maritimes, les dépenses en propre des Chambres de Commerce et d'Industrie et des entreprises privées n'ont pu être évaluées.

(1) Etat, Collectivités Locales et Entreprises.

TABLEAU N°9

DEPENSES D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS
PAR TYPE DE FINANCEUR

(En Millions de Francs 1983)

1 971	ETAT	C.L.	G.E.N.	AUTRES	TOTAL
ROUTES	5 021	4 103	0	2 875	11 999
VOIRIE URB.	4 578	7 373	0	0	11 951
T.C.U.	443	40	3 532	347	4 362
SNCF Gdes lig.	0	0	4 557	0	4 557
VN/PF	883	256	0	125	1 264
AERIEN	960	37	3 307	232	4 536
PORTS	1 126	55	0	6 946	8 127
TOTAL	13 011	11 864	11 396	10 525	46 796

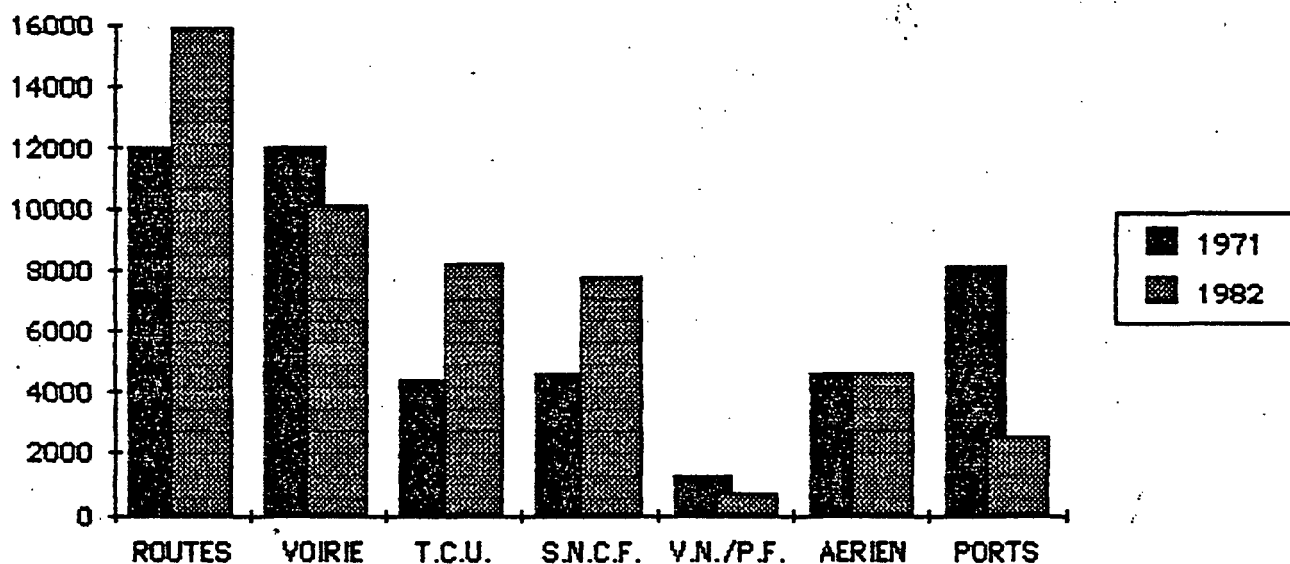
1 982	ETAT	C.L.	G.E.N.	AUTRES	TOTAL
ROUTES	4 922	7 454	0	3 527	15 903
VOIRIE URB.	1 825	8 222	0	0	10 047
T.C.U.	782	2 211	3 765	1 470	8 228
SNCF Gdes lig.	0	0	7 689	0	7 689
VN/PF	411	171	0	65	647
AERIEN	698	105	3 466	320	4 589
PORTS	572	124	0	1 812	2 508
TOTAL	9 210	18 287	14 920	7 194	49 611

Source: S.A.E.P. - H.ANDRIEU Op.Cit.

2.1. - Remarques sur les tendances générales

GRAPHE N°9-1

Structure de la dépense nationale
en Infrastructures de Transport par type
En Millions de Francs 1983



Ce graphique appelle l'attention sur trois points :

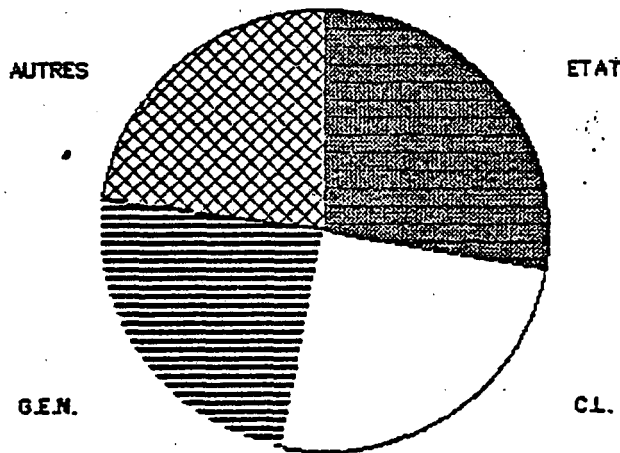
- le doublement de l'effort consenti dans le secteur des transports collectifs terrestres,
- la dégradation de l'investissement public dans les secteurs de la navigation, intérieure aussi bien que maritime, sachant que des efforts importants d'investissements portuaires avaient été réalisés dans la décennie précédente.
- enfin, après une période de grands travaux en infrastructures routières (constructions), les dépenses concernant ce secteur ont continué à augmenter (fonctionnement).

2.2. - La structure des dépenses entre les intervenants

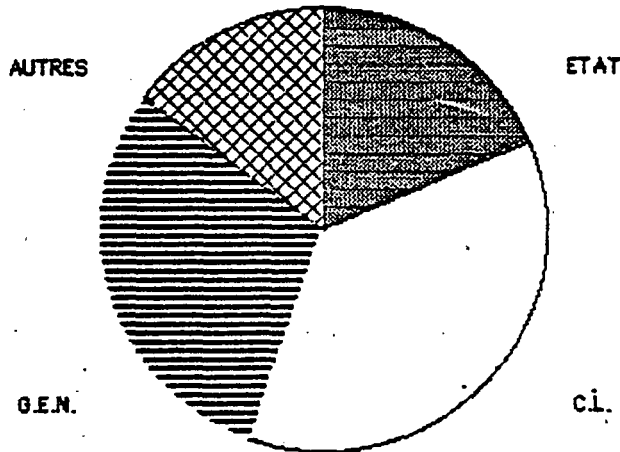
On visualisera d'abord l'évolution de cette structure entre 1971 et 1982, pour l'ensemble des investissements dans le secteur, puis pour les deux principaux types d'investissement (routes et voirie urbaine).

GRAPHE N°9-2

Structure de la dépense nationale
en infrastructures de Transport par intervenant
1971



Structure de la dépense nationale
en infrastructures de Transport par intervenant
1982



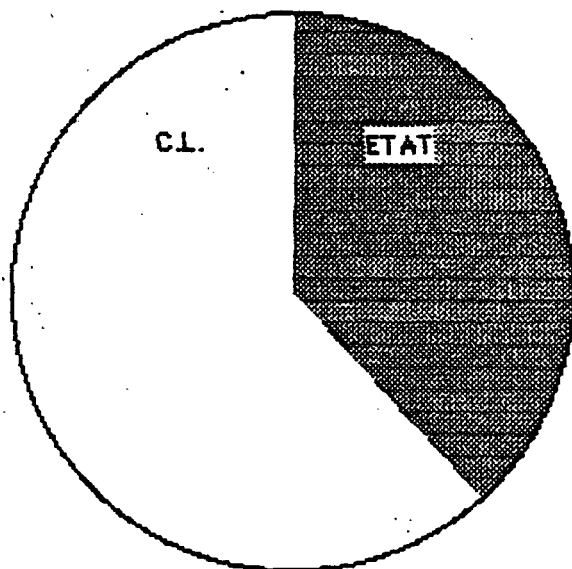
Le principal enseignement de la comparaison est la part relative plus faible de l'intervention de l'Etat devant celle des collectivités locales.

On notera également la sensible augmentation de l'importance relative des G.E.N. dans le total des dépenses.

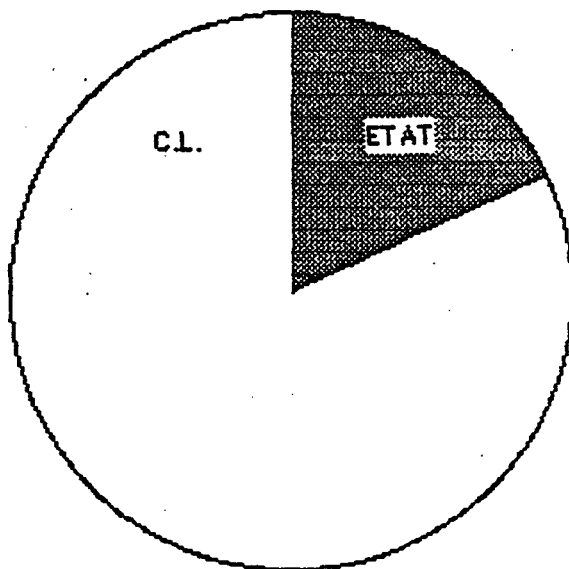
Ce type de changement est d'ailleurs appelé par les exigences de la décentralisation.

GRAPHE N°9-3

**Voirie Urbaine
Structure des investissements par intervenant
1971.**



**Voirie Urbaine
Structure des investissements par intervenant
1982**

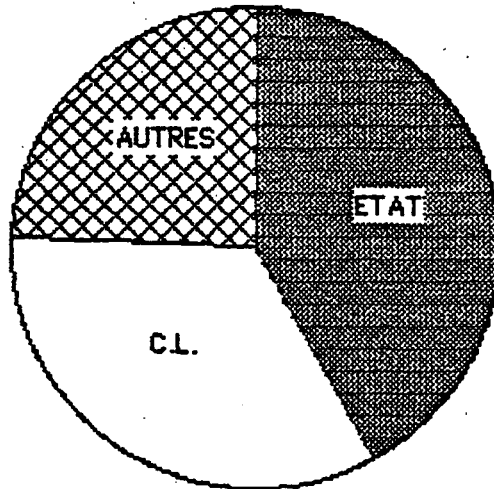


L'effacement de l'Etat devant les collectivités locales est particulièrement vérifié dans le cas de la voirie urbaine, mais beaucoup moins pour les routes (cf. infra.), où l'Etat continue à exercer une responsabilité dans les opérations de renouvellement, entretien du réseau national.

GRAPHE N°9-4

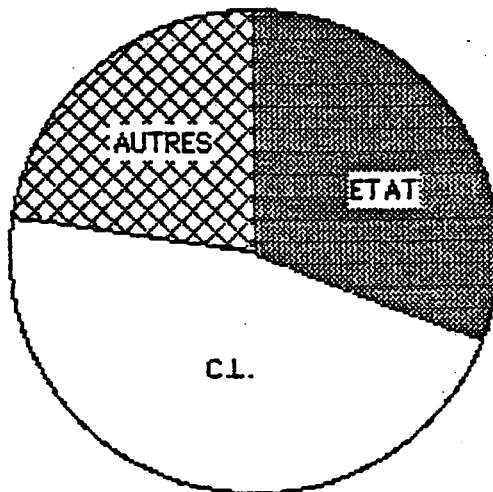
1971

Routes
Structure des investissements par intervenant



1982

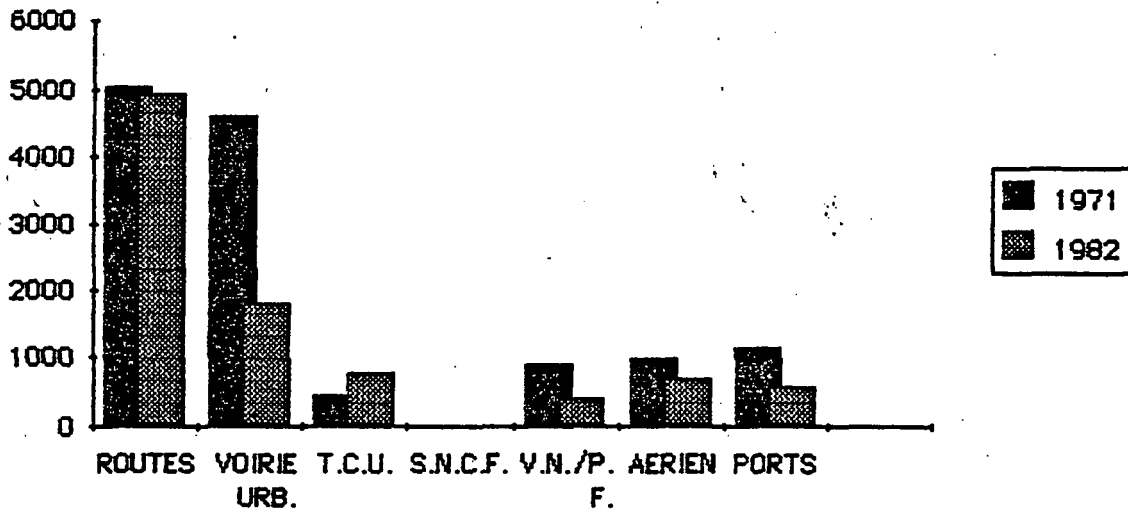
Routes
Structure des investissements par intervenant



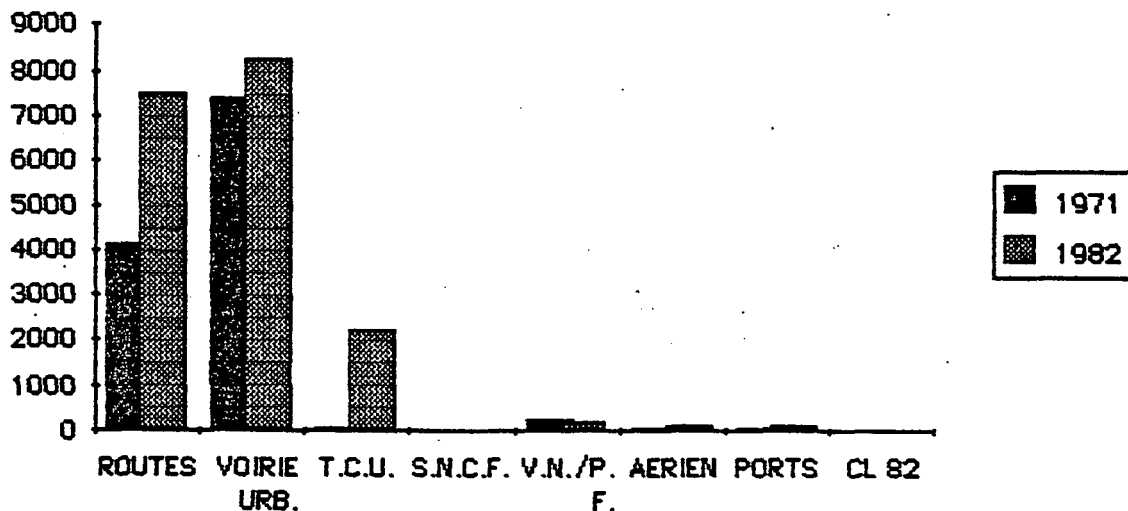
2.3. - Evolution des dépenses par intervenant

GRAPHE N°9-5

Etat
Dépenses en infrastructures de transport
En Millions de Francs 1983

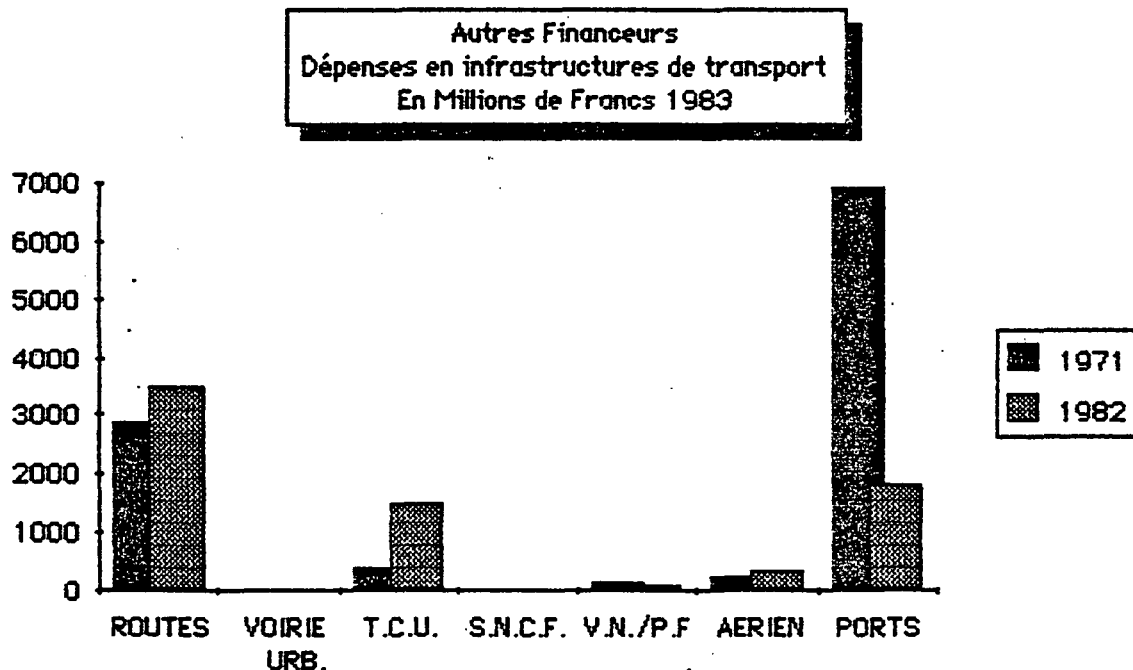
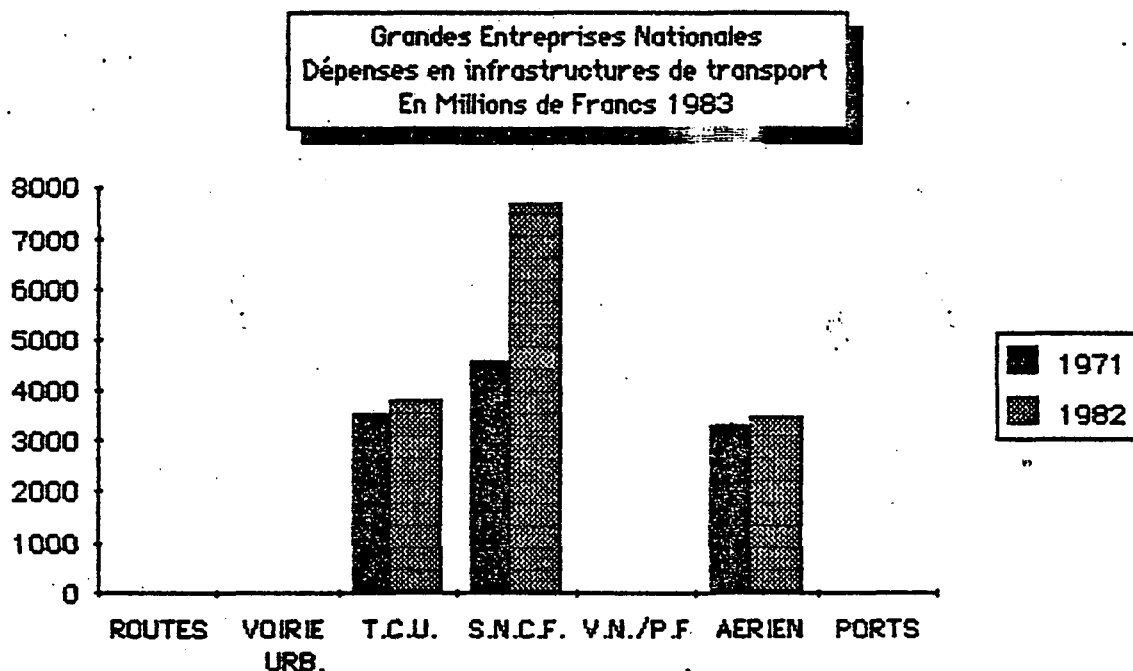


Collectivités Locales
Dépenses en infrastructures de transport
En Millions de Francs 1983



Sur le graphe suivant, la forte augmentation des dépenses sur le mode ferroviaire est due aux investissements de la S.N.C.F. sur la ligne nouvelle du T.G.V. Sud-Est.

GRAPHE N°9-6



On retrouve la forte chute sur les investissements portuaires.

TABLEAU N°10

AIR FRANCE
SUBVENTIONS ET COMPENSATIONS D'EXPLOITATION DE L'ETAT

(En Millions de Francs courants)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
CARAVELLE	0	0	0	0	0	0	0
ORLY/ROISSY	0	0	0	0	0	0	0
CORSE	0	0	0	0	0	0	0
D.O.M.	0	0	0	0	0	0	0
PROV<->ETRANGER	0,5	0,5	2,9	5,7	13,3	20,6	15,4
AUTRES	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL hors CONC.	0,5	0,5	2,9	5,7	13,3	20,6	15,4
CONCORDE	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0,5	0,5	2,9	5,7	13,3	20,6	15,4

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
CARAVELLE	82,5	100	86,4	17,5	0	0	0
ORLY/ROISSY	110	80	80	60	0	0	0
CORSE	0	1,7	5,3	13	26,4	42,7	46
D.O.M.	0	0	12	0	0	128,8	161,2
PROV<->ETRANGER	16,3	14,3	16	19,2	20,9	24,9	25
AUTRES	0	0	0,9	0	0	0	0
TOTAL hors CONC.	208,8	196	200,6	109,7	47,3	196,4	232,2
CONCORDE	283,6	302	267,9	281,9	344,8	287,7	166,3
TOTAL	492,4	498	468,5	391,6	392,1	484,1	398,5

Source: D.G.A.C.

(En Millions de Francs 1970)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
TOTAL hors CONC.	0,5	0,5	2	4	10	13	9
CONCORDE	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0,5	0,5	2	4	10	13	9

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
TOTAL hors CONC.	117	101	93	45	17	65	70
CONCORDE	159	155	125	117	129	96	50
TOTAL	276	256	218	162	146	161	120

3. - LES SUBVENTIONS D'EXPLOITATION AUX G.E.N. ET AUX ENTREPRISES DE T.C.U.

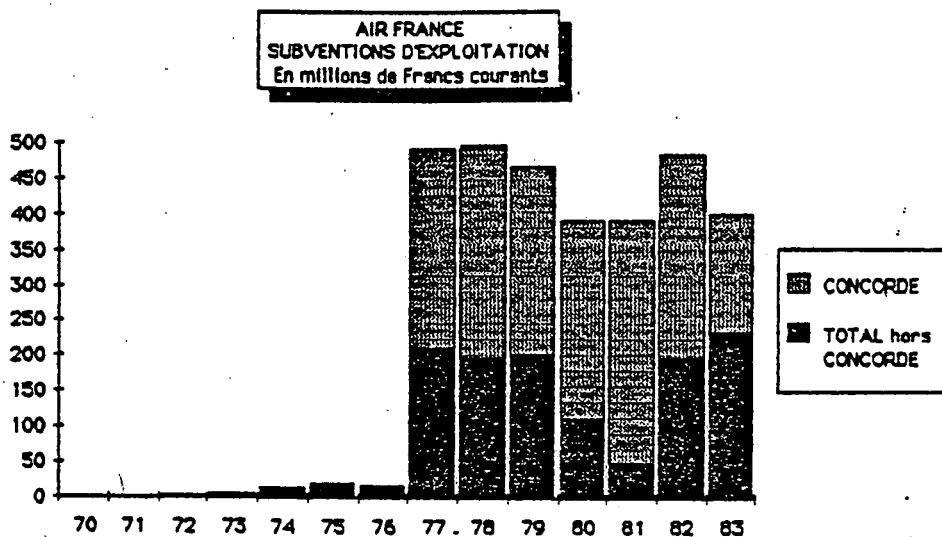
Les transferts budgétaires entre l'Etat et les entreprises du secteur des Transports acquièrent un caractère particulier lorsque celles-ci sont des G.E.N. Dans un cadre contractuel explicite (Air France, SNCF) ou implicite (Air Inter, RATP), ces transferts sont la traduction de phénomènes connus et rappelés ci-devant :

- les compensations pour missions et contraintes de Service Public, portant simultanément sur la configuration des réseaux, les caractéristiques de l'exploitation et les niveaux tarifaires.
- les transferts motivés par un souci de rééquilibrage de certains postes comptables (charges financières, compte de résultat), extra-comptables (caisses de retraites, besoins de fonds de roulement, de financement), voire bilantiels.

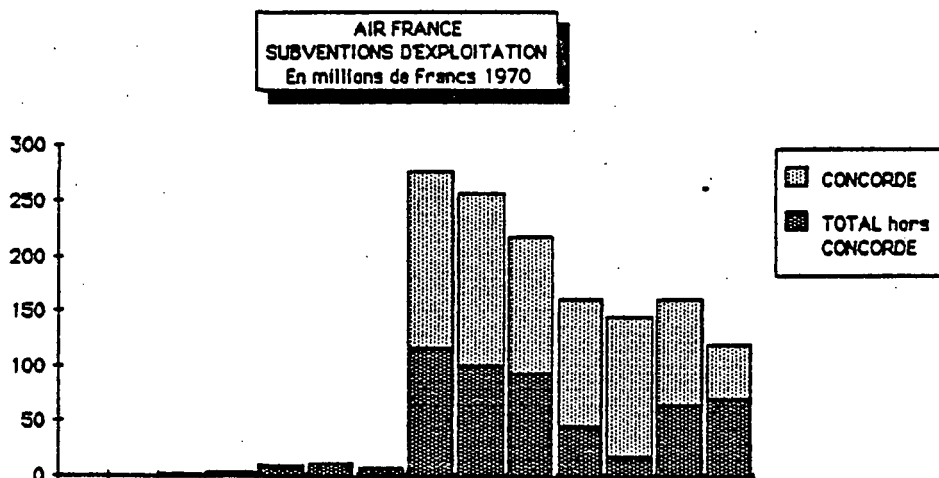
Dans chaque cas les résultats ont été présentés en Francs courants, puis en Francs constants (base 1970, selon les séries de prix P.I.B. de l'I.N.S.E.E.).

3.1. - AIR FRANCE

GRAPHE N° 10-1



GRAPHE N° 10-2



En principe, les collectivités locales peuvent intervenir pour soutenir l'exploitation de lignes internationales nouvelles au départ d'aéroports régionaux pendant les premières années de lancement. Le cas le plus connu est celui de l'aéroport de Strasbourg. Dans la pratique l'Etat intervient également aux côtés de la CL en versant à la Chambre de Commerce (en l'occurrence) une contribution par l'intermédiaire de la DATAR. Dans l'exemple de Strasbourg, la DATAR a versé 75 % de la subvention jusqu'en 1976 puis 66 % jusqu'en 1980, date à laquelle le Ministère des Relations Extérieures a pris le relais.

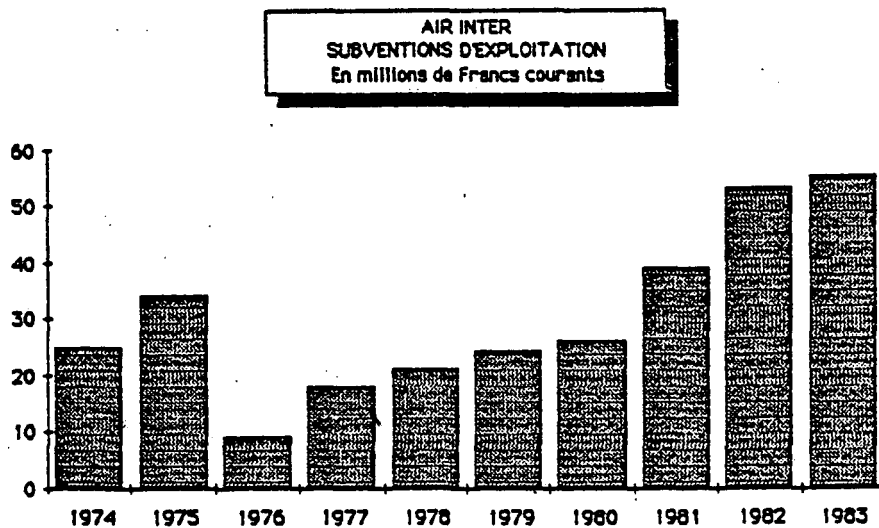
Il faut savoir que les sommes versées au titre de Concorde sont considérées comme des subventions d'exploitation alors qu'elles interviennent en majeure partie pour rembourser des frais d'investissement.

3.2. - AIR INTER

La compagnie ne perçoit pas de subventions au titre de l'exploitation autres que celles versées par l'Etat.

Ces versements interviennent au titre de la desserte de la Corse d'une part, et de l'entretien et des modifications apportées aux appareils Mercure, d'autre part.

GRAPHE N°11-1



GRAPHE N°11-2

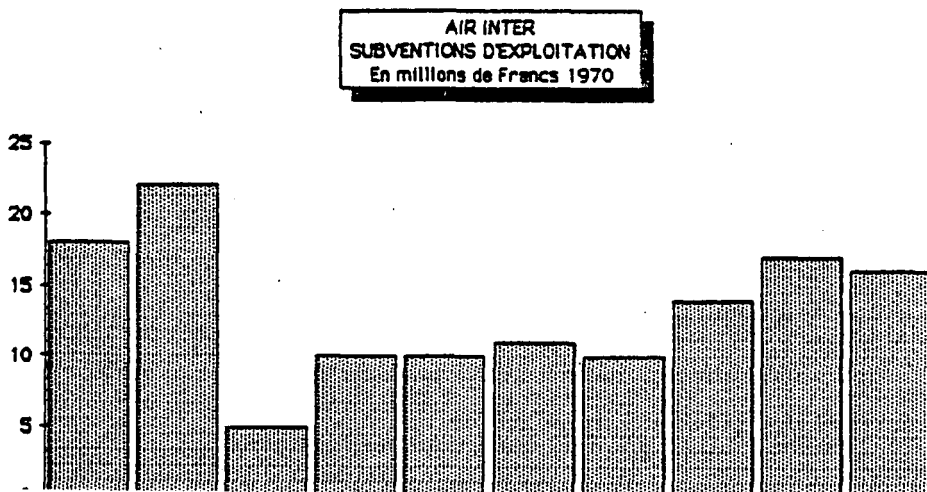


TABLEAU N° 11

AIR INTER
SUBVENTIONS A L'EXPLOITATION

(En Millions de Francs courants)

	1974	1975	1976	1977	1978
MERCURE	25	34,1	9,1	17,8	20,8
CORSE	0	0	0	0	0
TOTAL ETAT	25	34,1	9,1	17,8	20,8
TOTAL C.L.	0	0	0	0	0

	1979	1980	1981	1982	1983
MERCURE	22,5	24,3	25,6	30,2	32,7
CORSE	2	2	13,3	23	22
TOTAL ETAT	24,5	26,3	38,9	53,2	54,7
TOTAL C.L.	0	0	0	0	0

Source: D.A.G.C.

(En Millions de Francs 1970)

	1974	1975	1976	1977	1978
TOTAL ETAT	18	22	5	10	10

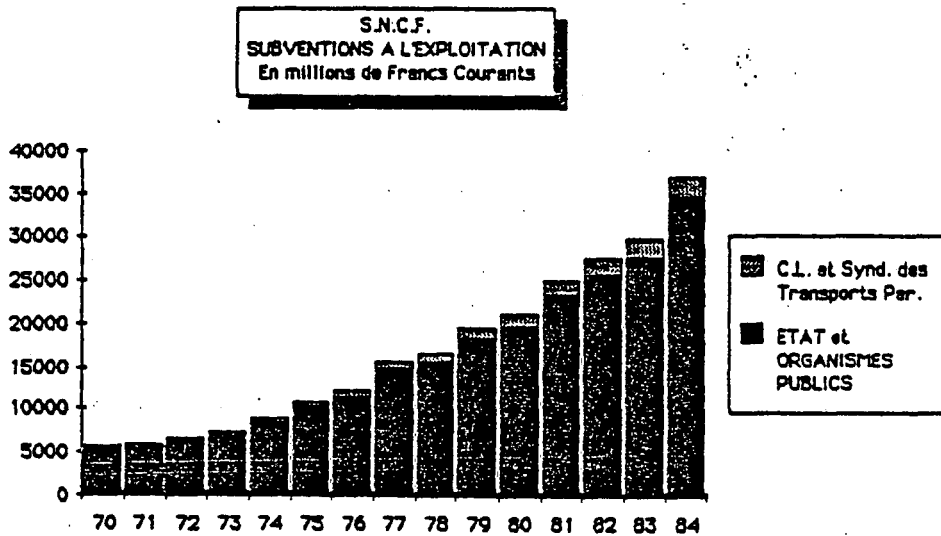
	1979	1980	1981	1982	1983
TOTAL ETAT	11	10	14	17	16

3.3 - La S.N.C.F.

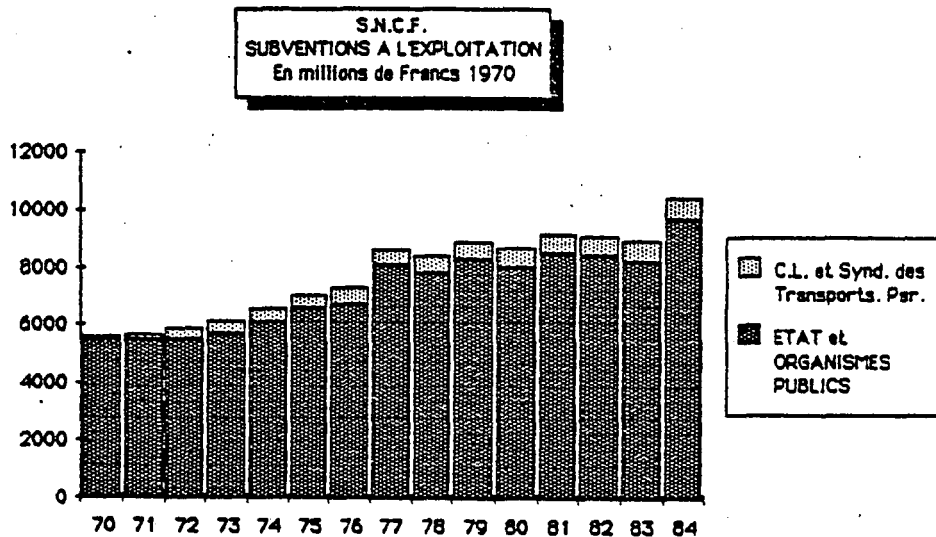
On a considéré que les versements du Budget National au titre de la contribution aux charges de retraites et d'organismes (Caisses) au titre de compensation généralisée des retraites comme partie intégrante des subventions versées par l'Etat.

Le Syndicat des Transports Parisiens en tant qu'autorité organisatrice est habilitée à percevoir le Versement Transport sur la zone urbaine et péri-urbaine qu'il couvre de sa compétence.

GRAPHE N°12-1



GRAPHE N°12-2



S.N.C.F.

SUBVENTIONS ET COMPENSATIONS D'EXPLOITATION
(En Millions de Francs courants)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
ETAT	5471	5718	6120	6811	8072	9748	10971	14266
ORGANISMES	0	0	0	0	183	233,2	273,3	322,5
TOTAL ETAT	5471	5718	6120	6811	8255	9981	11244	14588
C.L.	113	95,5	41,8	67,6	136	202,8	211	257
S.T.P.	0	106	376	410	429	494,5	706,1	792,1
ORGANISMES	19,8	30,3	28,1	32	35,7	33,2	77,4	39,2
TOT CL+STP	133	231	446	509	601	730,5	994,5	1088
TOTAL	5604	5949	6566	7320	8856	10712	12239	15677

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
ETAT	15033	17609	19207	22681	25101	27038	33960
ORGANISMES	391,1	428	404	428	439	487	507
TOTAL ETAT	15424	18037	19811	23109	25540	27525	34467
C.L.	238,2	241,5	276,5	365,8	470,3	492,9	506,6
S.T.P.	972,7	1184	1304	1460	1630	1855	2083
ORGANISMES	0	0	0	0	0	0	0
TOT CL+STP	1211	1425	1581	1826	2100	2347	2590
TOTAL	16635	19462	21192	24935	27640	29872	37057

VENTILATION DES CONCOURS DE L'ETAT
(En Millions de Francs courants)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Contribution Charges d'Infras	1417	1520	1594	1700	1852	2133	2298	2543
Compensation Obligation d'exploiter	202	362	502	772	1086	1446	1671	1968
Compensation Oblig. Tarif. Voyageurs	839	802	778	835	942	1139	1264	1341
Compensation Oblig. Tarif. Marchandises	33	31	30	32	32	33	36	47
Subvention forfaitaire ou complémentaire	766	575	383	186	0	0	0	1587
Subvention pour Imprévus	0	100	100	100	100	100	81	0
Compensation tarifaire	0	0	180	296	805	1040	1405	1913
Contribution aux charges de retraite	2214	2326	2553	2890	3255	3857	4216	4867
TOTAL ETAT	5471	5716	6120	6811	8072	9748	10971	14266

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Contribution Charges d'Infras	2730	3927	4426	5011	5615	9144	10048
Compensation Obligation d'exploiter	2036	2326	2615	3057	3497	4008	4132
Compensation Oblig. Tarif. Voyageurs	1538	1648	1784	2086	2472	2681	2956
Compensation Oblig. Tarif. Marchandises	55	107	127	144	160	197	137
Subvention forfaitaire ou complémentaire	2472	3300	2600	3102	2980	0	3510
Subvention pour Imprévus	0	0	0	0	0	0	0
Compensation tarifaire	703	0	186	470	328	0	0
Contribution aux charges de retraite	5499	6300	7470	8811	10048	11008	13177
TOTAL ETAT	15033	17608	19208	22681	25100	27038	33960

Source: - "Les concours publics versés à l'exploitation de la SNCF"
R. HAYAT - S.A.E.P Actualisation du document de Novembre 1983.
-S.N.C.F.

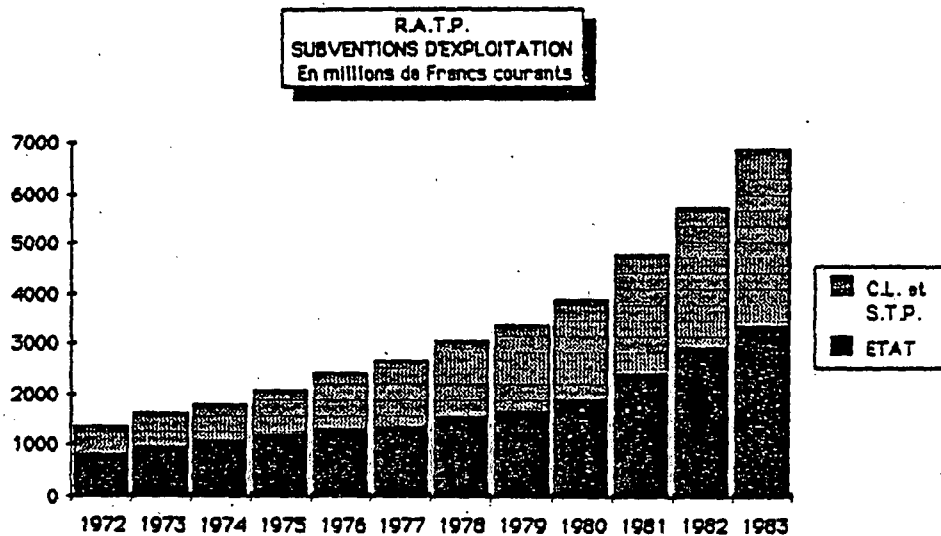
3.4. - La R.A.T.P.

L'indemnité compensatrice et une part des autres remboursements sont couvertes par les partenaires selon une structure fixe, définie dans le Cahier des Charges de l'Entreprise:

- Etat, 70%
- Départements, 30% (le poids de chacun d'eux étant variable).

Le Syndicat, en tant qu'autorité organisatrice, est habilité à percevoir le Versement Transport qui représente la contribution des employeurs, et qu'il affecte pour partie au titre de subvention à l'exploitation de l'Entreprise.

GRAPHE N°13-1



GRAPHE N°13-2

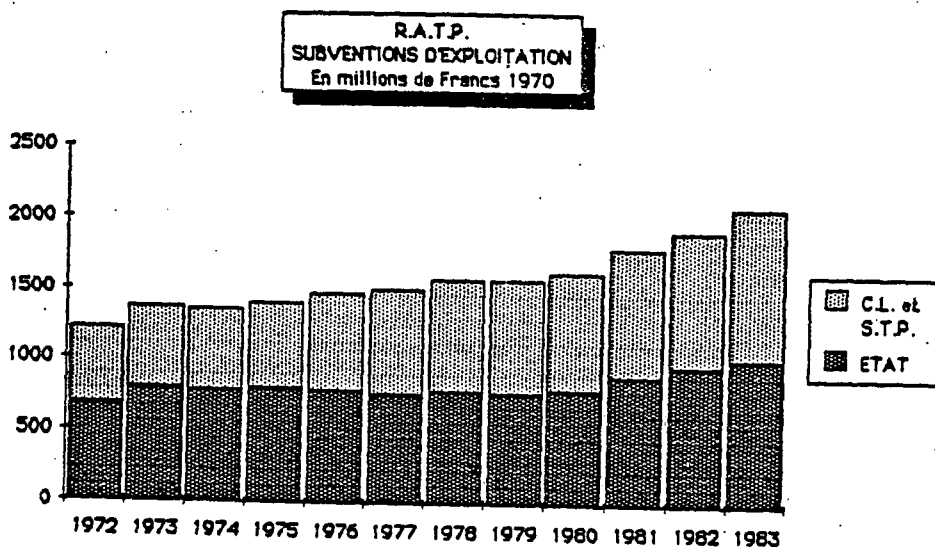


TABLEAU N° 13

R.A.T.P.
SUBVENTIONS ET COMPENSATIONS D'EXPLOITATION

(En Millions de Francs courants)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
ETAT	*	761	948	1033	1185	1283	1330
C.L.	*	325	405	445	525	577	616
S.T.P.	*	273	289	310	378	548	704
C.L.+S.T.P.	*	598	694	755	903	1125	1320
TOTAL		1195	1359	1642	1788	2408	2650

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
ETAT	1501	1634	1889	2390	2874	3324
C.L.	698	768	886	1105	1320	1554
S.T.P.	834	953	1104	1278	1517	1952
C.L.+S.T.P.	1532	1721	1990	2383	2837	3506
TOTAL	3033	3355	3879	4773	5711	6830

Source: R.A.T.P. - Rapports d'activité

(En Millions de Francs 1970)

R.A.T.P.	1972	1973	1974	1975	1976	1977
ETAT	680	790	780	794	784	749
C.L.+S.T.P.	535	578	570	605	687	743
TOTAL	1215	1368	1350	1399	1471	1492

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
ETAT	774	764	789	895	960	1012
C.L.+S.T.P.	790	805	832	892	948	1068
TOTAL	1564	1569	1621	1787	1908	2080

3.5. - Les autres entreprises de transport collectif urbain (T.C.U.)

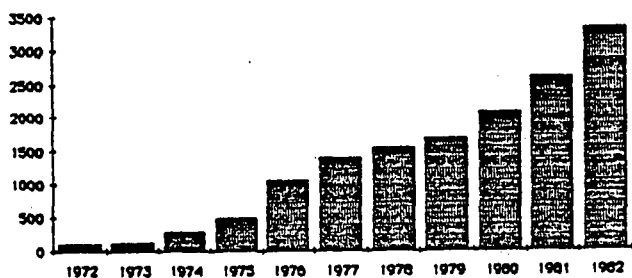
On distinguera nettement ici, d'une part les compensations, et d'autre part les subventions à l'exploitation à proprement parler.

Les premières viennent compenser les pertes de recettes induites par des obligations imposées aux entreprises (retard d'augmentations tarifaires réductions tarifaires, ou obligation d'assurer des dessertes ou des fréquences qui ne sont pas "rentables").

Bien que la couverture du déficit d'exploitation par les C.L. ne soit que rarement prévue contractuellement, les secondes viennent de fait garantir l'équilibre de gestion des entreprises de TCU.

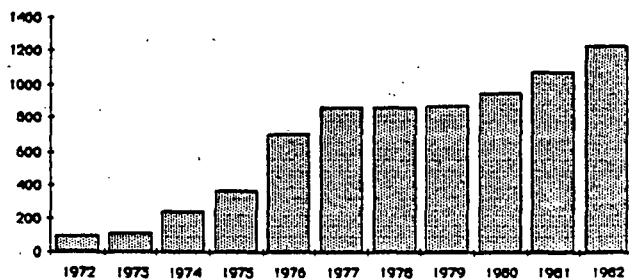
GRAPHE N° 14-1

T.C.U (hors R.A.T.P.)
COMPENSATIONS D'EXPLOITATION
Base 100 en 1972 à Francs courants



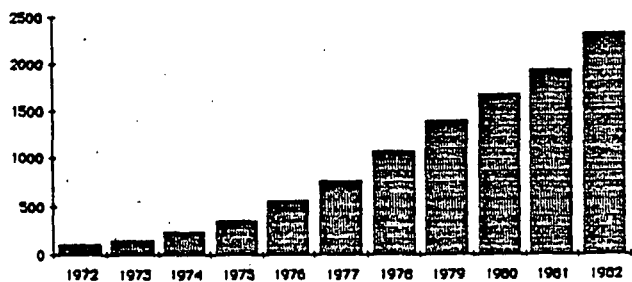
GRAPHE N° 14-2

T.C.U (hors R.A.T.P.)
COMPENSATIONS D'EXPLOITATION
Base 100 en 1972 à Francs constants



GRAPHE N° 14-3

T.C.U (hors R.A.T.P.)
SUBVENTIONS D'EXPLOITATION
Base 100 en 1972 à Francs courants



GRAPHE N° 14-4

T.C.U (hors R.A.T.P.)
SUBVENTIONS D'EXPLOITATION
Base 100 en 1972 à Francs constants

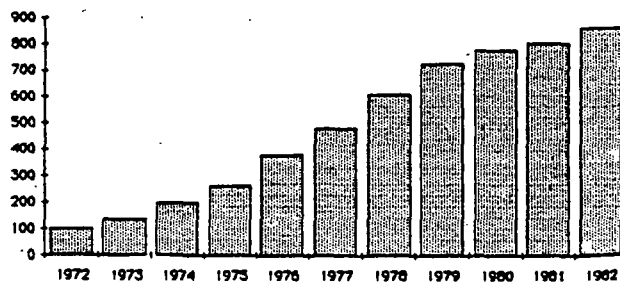


TABLEAU N° 14

TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS
(hors R.A.T.P.)

SUBVENTIONS ET COMPENSATIONS D'EXPLOITATION
(En Millions de Francs courants)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
COMPENSATION	22	29	65	109	228	302	331	366	449	568	725
BASE 100 1972	100	131	295	495	1036	1372	1504	1663	2040	2581	3295
SUBVENTION D'EQUILIBRE											
BASE 100 EN 1972	100	148	240	350	551	762	1060	1387	1668	1924	2304

(En Millions de Francs 1970)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
COMPENSATION	19	24	49	73	139	170	170	171	187	212	242
BASE 100 EN 1972	100	126	257	384	731	894	894	900	984	1115	1273
SUBVENTION D'EQUILIBRE											
BASE 100 EN 1972	100	138	203	263	378	482	614	729	783	810	865

Source: Rapports de la Commission des Comptes des Transports de la Nation
D.S.T. / I.N.S.E.E.
Publication annuelle

4. - LES RECETTES DE L'ETAT LIEES AU TRANSPORT

L'Etat et les Collectivités locales interviennent largement dans le secteur des transports, par le biais d'un ensemble de transferts budgétaires évoqués précédemment, affectés à des dépenses directes de fonctionnement et d'investissement ainsi qu'à des subventions.

En contre-partie, la fiscalité sur les transports (taxes sur les transports et taxes sur les hydrocarbures) produit une part importante des ressources budgétaires de l'Etat.

En suivant la nomenclature de la Commission des Comptes Transport de la Nation, on a pour l'exercice 1982, la décomposition du Tableau n°15. Evidemment, l'ensemble du produit de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) ne provient pas de l'activité Transport.

La perception de recettes spécifiquement liées à une activité Transport peut donner lieu à une comparaison "conventionnelle" : celle concernant la couverture des dépenses précédemment évoquées, par le produit des recettes fiscales plus ou moins spécifiques.

Cette comparaison reste conventionnelle pour un motif évident : le principe d'unité budgétaire est en contradiction avec toute affectation spécifique d'une recette fiscale. D'autre part, ce qui a été dit au sujet de l'insertion du secteur des transports dans l'Economie Publique montre bien qu'il s'agit précisément d'un lieu de transfert entre diverses préoccupations régulatrices (redistributives, d'aménagement du territoire, etc.) où on doit donc manier avec intelligence les exigences d'équilibrage budgétaire.

TABLEAU N° 15

RENDMENT FISCAL DES TAXES SUR LES TRANSPORTS

Source : INSEE

Millions de francs

	1978	1979	1980	1981	1982
ROUTE					
R223 Taxe spéciale sur certains véhicules routiers (taxe à l'essieu) ...	366	373	386	388	393
R223 Certificats d'immatriculation des véhicules des entreprises et administrations, taxes additionnelles	343	403	411	428	535
R69 Certificats d'immatriculation des véhicules des particuliers	877	1 021	1 042	1 076	1 374
R69 Permis de conduire	119	142	143	133	152
R222 Produit du versement transport	3 559	4 041	4 794	5 384	6 055
R69 Redevances des transporteurs	-	2	2	-	-
R223 Vignette sur les véhicules des entreprises et des administrations	1 038	1 119	1 377	1 403	1 681
R69 Vignette sur les véhicules des particuliers	3 114	3 351	4 123	4 200	5 122
R221 Taxe sur les contrats d'assurance automobile (1)	456	743	828	1 244	2 546
R223 Droits de timbre sur les contrats de transport	51	60	62	108	164
R613 Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés	768	763	1 293	1 254	1 592
R69 Produits des amendes forfaitaires de la police de la circulation	167	174	201	176	261
VOIES NAVIGABLES					
R221 Taxe sur la navigation intérieure(2)	49	51	61	62	64
AVIATION CIVILE					
P21 Redevances pour utilisation de l'espace aérien et aéroport de Paris ...	290	341	407	564	892

(1) Au bénéfice de la Sécurité Sociale.

(2) Au bénéfice de l'Office National de la Navigation.

RENDMENT FISCAL DES TAXES SUR LES HYDROCARBURES

Source : INSEE

Millions de francs

TAXE INTERIEURE SUR LES PRODUITS PETROLIERS prélevée en ressources	1978	1979	1980	1981	1982
R221 du Budget Général	30 474	41 302	41 458	46 467	52 261
R221 du Fonds Spécial d'Investissements Routiers .	5 120	4 976	5 111	-	-
R221 du Fonds de Soutien des Hydrocarbures	221	234	235	234	347
R221 de la Caisse Nationale de l'Energie	-	-	-	-	-
R221 de l'Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie	-	-	203	143	129
P12 de l'Institut Français du Pétrole	292	332	333	393	518

Néanmoins, on pourrait tenter, comme le fait Lucien TOUZERY, dans le cours de transport du Conservatoire National des Arts et Métiers, ou comme le fait Henri TRIEBEL dans "Les transports en France" sous la direction d'Emile QUINET IV^e partie, Chapitre 3, pp. 239 et suivantes, (Doc. Française, octobre 1982, numéros 4684-5-6), une ventilation fonctionnelle du produit des taxes liées à l'activité Transport.

On aurait alors :

a) Première catégorie de taxes :

- Taxes sur les carburants
 - . TIPP + TVA moins impôt de rareté pour les véhicules utilitaires.
 - . taux de taxe intérieure sur le gasolen hors impôt de rareté, par unité d'énergie potentielle pour les voitures particulières.
- Taxe sur les lubrifiants.
- Taxe différentielle sur les véhicules utilitaires.
- Taxe à l'essieu.
- Taxe additionnelle sur les immatriculations.

b) Deuxième catégorie de taxes :

- Taxes sur les carburants :
 - le complément non compris l'impôt de rareté.
- Taxe différentielle sur les voitures particulières.
- Majoration de la TVA sur les achats de voitures particulières.

Comme le souligne Lucien TOUZERY :

"La distribution entre lère catégorie de taxes" et "2ème catégorie de taxes" correspond au caractère plus ou moins spécifique de ces impôts, c'est-à-dire au caractère plus ou moins plausible de leur affectation en couverture des coûts pour l'Etat occasionnés par les usagers du transport.

Sont classés en deuxième catégorie de taxes :

- la taxe différentielle sur les voitures particulières (vignette) qui avait été conçue à l'origine pour alimenter le Fonds National de Solidarité institué au profit des personnes âgées ;

- la majoration de TVA sur les voitures particulières ; les acheteurs de voitures neuves sont taxés au taux majoré de 33,3 %, qui s'applique aux produits de luxe, et non au taux normal de 17,6 % ; la différence peut être considérée comme une taxe spécifique, l'automobile étant un produit de consommation largement répandu ;

- le complément de la T.I.P.P. (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) pour les voitures particulières, déduction faite de l'impôt de rareté ; l'impôt de rareté, reflétant la contrainte macroéconomique d'équilibre de la balance des paiements pour laquelle les importations de produits pétroliers représentent une forte part, est pris égal à la taxation par thermie du fuel domestique et n'est pas considéré comme taxe spécifique. La part de la T.I.P.P., au-delà de ce taux de base, est ventilée entre la première et la deuxième catégorie de taxes, la part affectée à la première étant déterminée en relation avec la taxation correspondante pour le gasole utilisé par les véhicules utilitaires".

Il reste cependant que le principe d'unité budgétaire rend problématique une affectation spécifique du produit de la fiscalité suivant des clés de répartition entre des ensembles de recettes à des ensembles de dépenses. L'exercice de comparaison ici évoqué ne figure qu'à titre d'illustration des masses fiscales en jeu. On ne peut se prévaloir des nécessités d'un équilibre budgétaire intra-sectoriel pour affecter une recette donnée à une action donnée que dans le cadre théorique de la coïncidence générale entre prix, coûts marginaux et désutilité marginale de l'impôt, qui suppose une taxation optimale forfaitaire, éloignée de la réalité du système fiscal réel.

Ces précautions prises, l'exercice de Henri TRIEBEL (Op. Cit. pg 255) aboutit à un Tableau Général de couverture des dépenses par des recettes spécifiques pour la fin des années 70.

TABLEAU N°16

TAUX DE COUVERTURE DES DEPENSES PAR LES RECETTES FISCALES AFFECTABLES

TYPE D'ACTIVITE	TAUX DE COUVERTURE
Transport Routier	70 à 150 %
Transport Ferroviaire	0 %
Transport Aérien	20 %
Voies Navigables	6 %
Ports Maritimes	1 à 2 %
Transport Maritime	0 %

SOURCE : extrait de H. TRIEBEL (Op. Cit. pg 255).

Ces résultats, comme le souligne l'auteur, sont à interpréter avec beaucoup de prudence, vues les caractéristiques rappelées ci-devant, en matière d'objectifs de la puissance publique.

Le ratio pour le transport routier est notamment problématique et diverge selon que l'on inclut en recettes seulement la première catégorie de taxes ou l'ensemble des deux catégories.

S'il ne fait pas de doute que le secteur des Transports reste largement subventionné, ou plutôt qu'il sert d'outil de transferts, il demeure aussi évident que la place qu'il occupe dans l'économie le prédispose à cet usage. Un certain nombre de services collectifs sont seulement partiellement rémunérés par les usagers, s'il faut rapporter un ensemble de dépenses à un ensemble de recettes.

PARTIE III

POLITIQUE DES TRANSPORTS ET POLITIQUE ECONOMIQUE

TABLEAU N°17

MARCHANDISES: EVOLUTION DU POTENTIEL TRANSPORTABLE

(hors oléoducs)

	1973	1981	1982	1983	1984 estim.	1985 prév.
S.N.C.F. (*) milliards de t.k. taux	69,9	60,5	57,5	55,7	57 (+2,2)	56,8 (-0,4)
ROUTE (**) milliards de t.k. taux	90,0	93,3	90,6	86,9	88,3 (+1,6)	89,7 (+1,6)
VOIE D'EAU milliards de t.k. taux	13,8	11,1	10,2	9,45	8,8 (-6,8)	8,3 (-5,7)
TOTAL milliards de t.k. taux	173,7	164,9	158,3	152,1	154,1 (+1,3)	154,8 (+0,5)

(*) Trafic en wagons complets, y compris affrètements SCETA

(**) Toutes professions et toutes distances, véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile; par suite d'une modification intervenue dans le mode d'exploitation de l'enquête de transports routiers de marchandises, cette série a été modifiée en 1983 et rétropolée jusqu'en 1962.

GRAPHE N°17-1

MARCHANDISES: EVOLUTION DU POTENTIEL TRANSPORTABLE

(hors oléoducs)

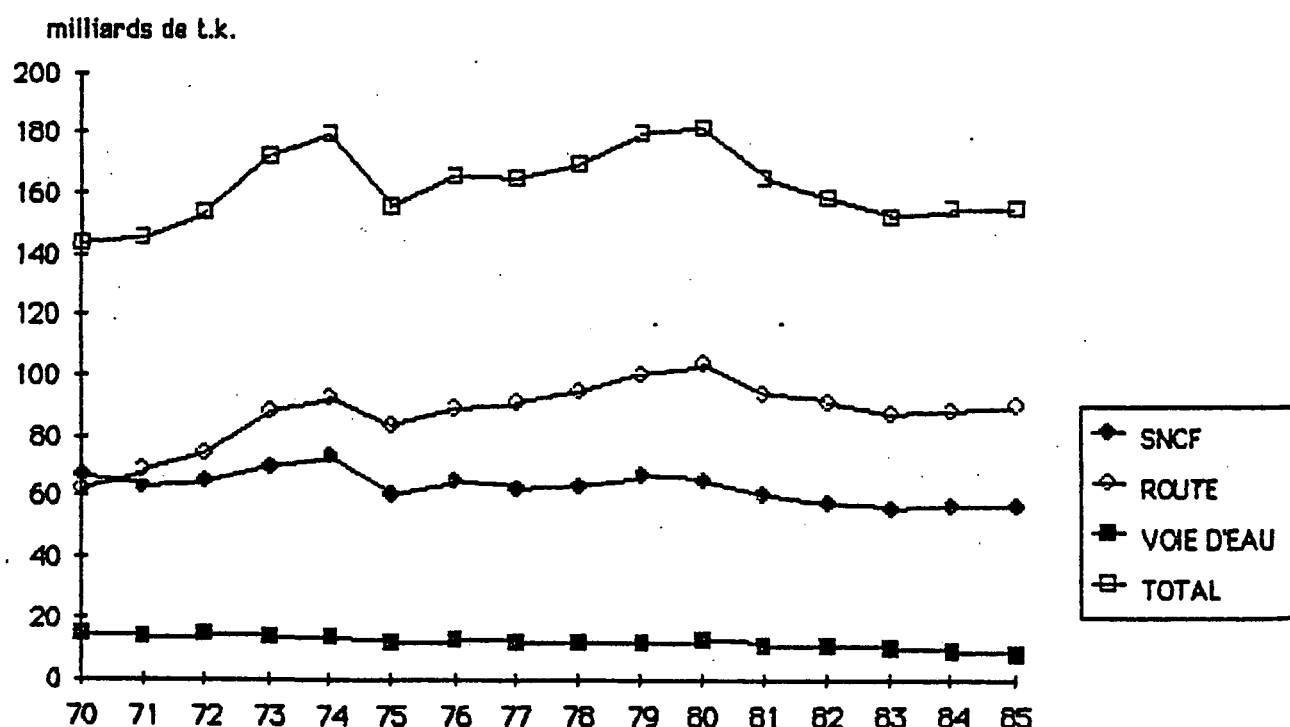


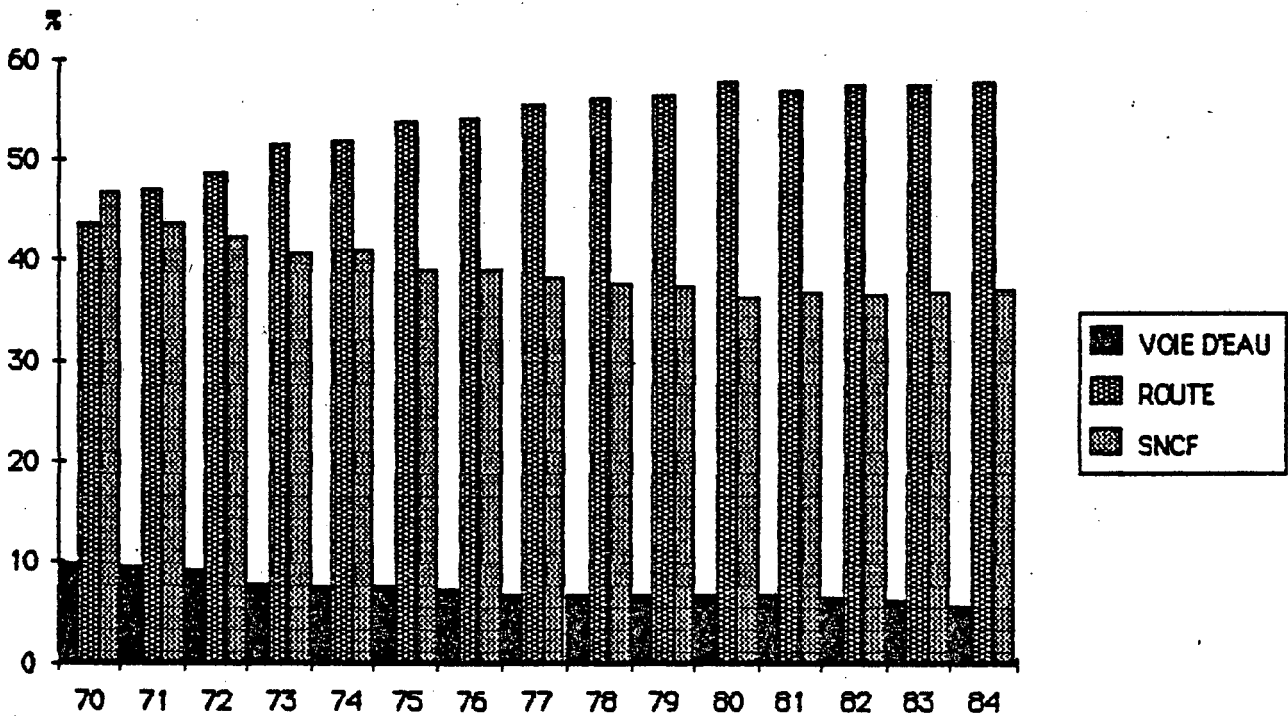
TABLEAU N°18

MARCHANDISES (hors oléoducs): EVOLUTION DES PARTS MODALES (%)
(sur base des t*km)

	1973	1981	1982	1983	1984 estim.	1985 prév.
S.N.C.F.	40,2	36,7	36,3	36,6	37	36,7
ROUTE	51,8	56,6	57,2	57,1	57,3	58
VOIE D'EAU:	7,9	6,7	6,4	6,2	5,7	5,4

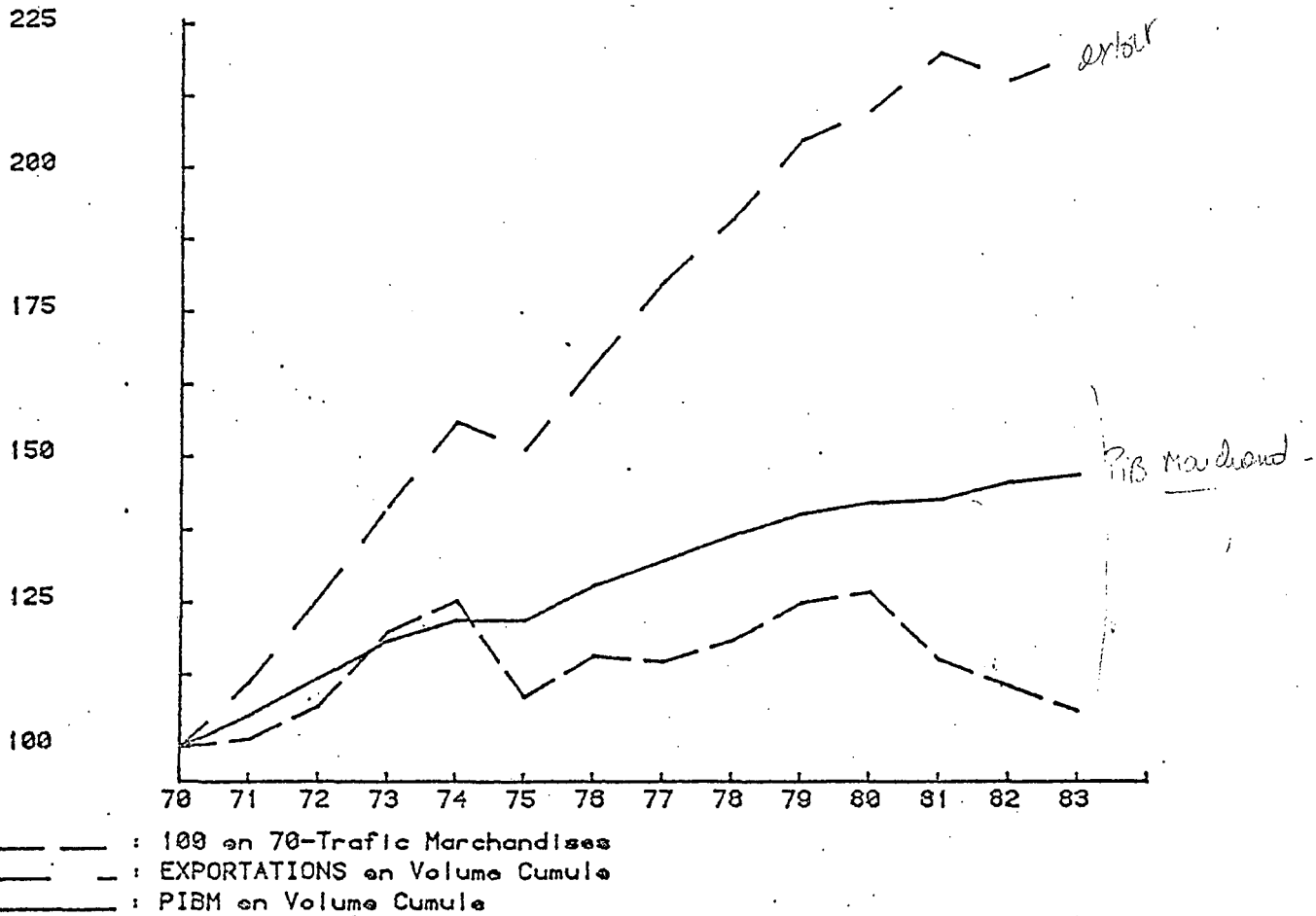
GRAPHE N°18-1

MARCHANDISES: EVOLUTION DES PARTS MODALES (sur base des t*km)

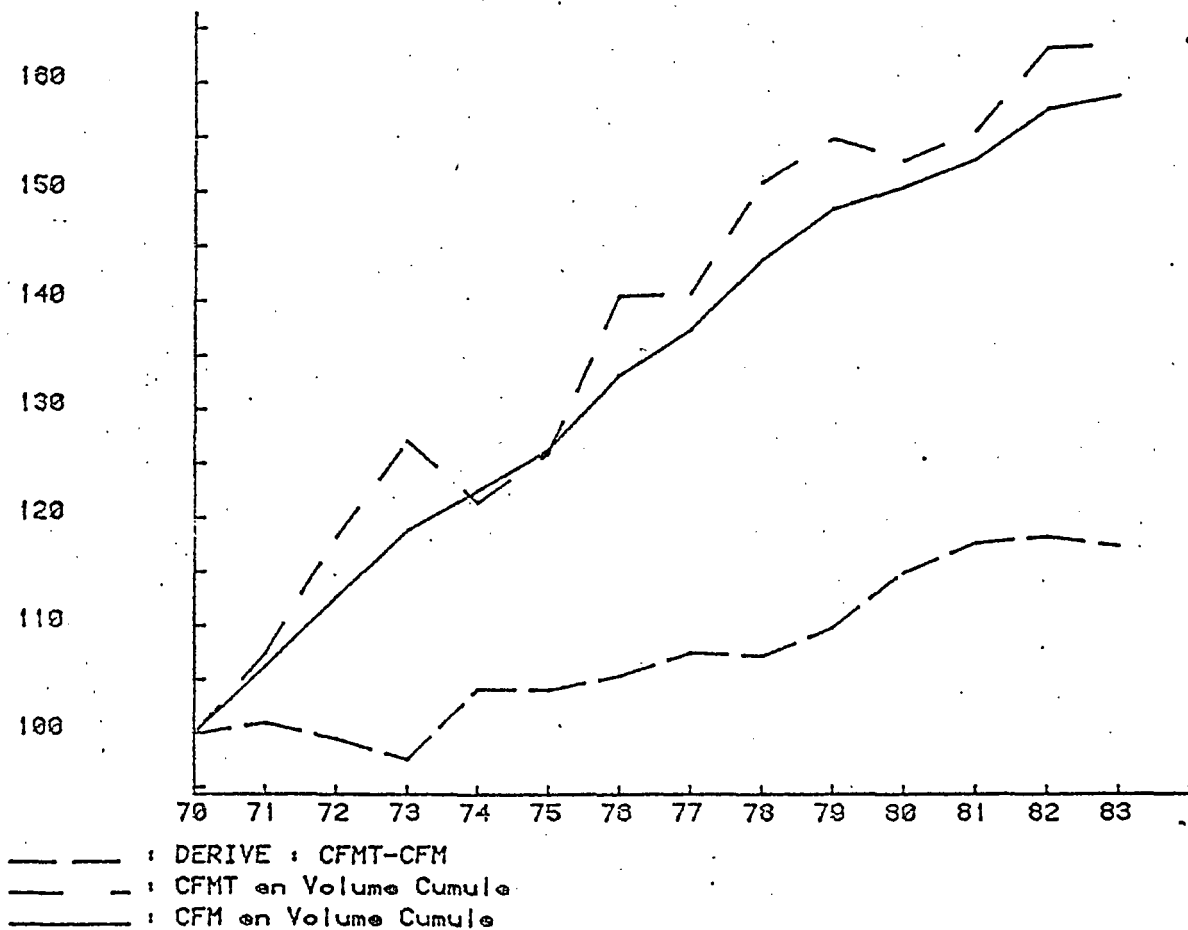


Source: "Prévisions Economiques.Trafics voyageurs et marchandises"
S.A.E.P. - Janvier 1985

GRAPHE N°19



GRAPHE N°20



Source: "Les transports de 1973 à 1983"

S.A.E.P. - H. CHRAYE; C. HARCOUET - Août 1984

III. POLITIQUE DES TRANSPORTS ET POLITIQUE ECONOMIQUE

1.- ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE ET EVOLUTION DES BESOINS

1.1. - Analyse rétrospective.

Le début des années soixante dix marque la fin d'une longue phase de croissance soutenue de la production intérieure et des trafics.

Dès 1974, et en 1975, apparaissent les premières ruptures révélatrices des changements en cours, et la période qui couvre les dix dernières années marque à l'évidence un tournant dans l'évolution des structures de production et d'échanges. Ce tournant s'observe aussi bien à travers la mesure des grands agrégats économiques que dans celle des flux de trafics.

Dans l'analyse des taux de croissance annuels moyens sur les quinze dernières années, trois phases semblent se distinguer.

- La période de 1970-74, qui marque la fin d'une phase de croissance forte avec des taux de progression de l'ordre de 5 %, aussi bien pour le Produit Intérieur Brut Marchand que pour la Consommation Finale des Ménages et les trafics de marchandises et de voyageurs.

- La période 74-79 où les taux de progression avoisinent 3 % avec cependant pour les trafics de marchandises une chute très forte en 1975 ; dans ce dernier cas, le taux de 3,5 % n'a été atteint qu'à partir d'un point très bas en 1975, pour la période 1975-79.

- La période 79-83 où l'ensemble des taux annuels moyens de croissance marque une nouvelle baisse avec encore une fois un recul plus marqué des trafics de marchandises.

Ainsi, en transport de marchandises (voir Graphes n°21 et n°17-1) les ruptures sont relativement brutales d'abord en 1975, puis entre 1980 et 1983. Le potentiel transportable "décroche" à deux reprises par rapport à l'évolution du Produit Intérieur Brut Marchand (P.I.B.M.) traduisant le recul des trafics des industries lourdes, pour s'ajuster à un niveau plus faible qui traduit les nouveaux équilibres. Durant cette période l'élasticité des trafics par rapport au P.I.B.M. est particulièrement instable et révèle une tendance à la baisse alors qu'elle était voisine de l'unité sur la décennie précédente. L'année 1984 semble marquer pour la première fois depuis 1980 une légère reprise du potentiel transportable parallèlement à celle de l'activité économique mais les analyses récentes ne permettent pas encore de dire qu'il s'agit de l'amorce d'une nouvelle phase consécutive à de nouveaux équilibres de trafic. Toutefois, il faut souligner dans cette description l'évolution soutenue du commerce extérieur, générateur d'une activité de transport importante qui est très imparfaitement intégrée dans l'indicateur du potentiel transportable.

L'analyse de l'évolution des transports de voyageurs (voir Graphe n°22) révèle une résistance plus grande de la consommation finale des ménages en transport sur moyenne période ; sur courte période par contre, cet indicateur semble assez sensible aux données observées des prix de transport par rapport à ceux des consommations finales des ménages. La fin de la période est marquée par l'effet du T.G.V. et des politiques tarifaires attractives des transports collectifs au point où l'on peut se demander s'ils n'ont pas quelque peu masqué des changements de comportement allant dans le sens d'une réduction de la mobilité.

GRAPHE N° 21

INDICES DE PRIX
EVOLUTION A FRANCS CONSTANTS



Source: "Les transports de 1973 à 1983"

S.A.E.P. - H. CHRAYE; C. HARCOUET - Août 1984

Ainsi, plusieurs phénomènes sont venus modifier la compétitivité respective des transports collectifs et des transports individuels : l'évolution du prix en francs constants des voitures neuves et une inversion de la tendance du prix du carburant sur longue période. Après 1974, le trafic routier a continué à progresser mais à un rythme moins soutenu. Parallèlement, on assistait à un effort de rénovation profonde de l'offre en transports urbains, notamment sur les réseaux de la R.A.T.P. et, dans le cadre du 9^o Plan, des objectifs de développement de transport collectif régional ont été clairement exprimés au niveau de l'Etat et des régions. Sur la période récente, les écarts de croissance entre transports individuels et transports collectifs ont tendance à se réduire.

Les niveaux de prix ont également une incidence très sensible sur l'évolution des indicateurs énergétiques qui enregistrent une rupture de pente; le taux moyen de croissance des consommations d'énergie s'est inversé devenant négatif depuis 1979.

Ainsi on observe deux périodes correspondant aux deux chocs pétroliers. Pour chacune des deux il y a d'abord amortissement par la fiscalité du surcoût des importations puis rattrapage des taxes. L'augmentation des prix apparaît d'abord plus forte pour le gasoil que pour les autres carburants routiers mais cette tendance s'est inversée à la fin de la décade.

Enfin, il faut préciser que les évolutions des indicateurs énergétiques s'expliquent également par la politique de maîtrise de l'énergie intensifiée en France depuis 1980-1981 et par la réduction des trafics de marchandises.

TABLEAU N°22

Taux de croissance Moyen annuel en %	70 - 74	74 - 79	79 - 83
P.I.B.M. en volume	5,1	3	1,2
C.F.M. en volume	5,2	3,9	1,7
Trafic Voyageurs			
- S.N.C.F.	3,7	2,7	2,2
- Indice de circulation	5,1	3,6	1,4
Trafic Marchandises	5	- 0,1	- 4
		<u>74 - 75</u>	
		- 13, 3	
		<u>75 - 79</u>	
		3,5	
Consommation d'énergie transport	6,1	3,3	- 0,1

TABLEAU N°23

PREVISION DU POTENTIEL TRANSPORTABLE A L'HORIZON 1988 (1)
(En Milliards de T x km)

Branches et sous-branches	1980	1982	1988	
			PZ	PY
1. Produits agricoles et alimentaires	36,5	34,1	35,5	35,1
2. Minerais et métaux	20,0	16,3	15	13,1
- minerais	6,0			
- métaux	14,0			
3. Minerais et matériaux de construction	23,3	19,6	18,5	16,5
4. Chimie et engrais	18,0	15,8	17	16,3
- chimie	11,2			
- engrais	6,8			
5. Divers : matériel de transport et agricole, articles métalliques et manufacturés	32,1	29,1	33,4	31
dont matériel de transport et agricole	4,7			
Total hors énergie	129,8	114,9	119,4	112
6. Combustibles minéraux solides et produits pétroliers	23,6	19,5	15,5	14
- combustibles minéraux solides	6,7	5,6	4,5	4
- produits pétroliers	16,9	13,9	11	10
Total avec énergie	153,4	134,4	135	126

(1) Le potentiel transportable est la somme des trafics intérieurs mesurés en tonnes-kilomètres susceptibles d'être réalisés par la route, le chemin de fer et la voie d'eau. Cette notion intègre mal le transport routier international et ne comprend pas le trafic de transit.

Remarque importante

Ce potentiel est différent du potentiel utilisé par le SAEP pour les prévisions de 1984 en ce sens qu'il n'intègre pas certains trafics à courte distance. Les écarts sont légèrement supérieurs à 20 milliards de t-km. Ainsi, l'on atteint 175,5 et 153 en 1980 et 1982 pour le potentiel qui comprend l'ensemble du trafic en wagons complets (y.c. affrètement SCETA) et du trafic des véhicules de plus de 3t de C.U. (toutes distances, véhicules français) alors que les chiffres correspondants des travaux du Plan (tableau ci-dessus) sont respectivement 153,4 et 134,4 (ce potentiel n'intègre pas le transit).

Le potentiel transportable atteindra en 1988 un niveau comparable à 1982 avec, soit une légère croissance de l'ordre de 10,8 % par rapport à 1983, soit une baisse de 1 % suivant les scénarios.)

1.2. - Perspectives à moyen terme

Les scénarios étudiés pour la période de 1984-1988 retiennent un taux de croissance du PIB annuel moyen entre 1,6 et 2,2 % (scénarios PY et PZ); ces scénarios supposent qu'une reprise de l'activité économique s'affirmera progressivement à partir de 1984, pour atteindre des taux de croissance du PIB supérieurs à 2 % en 1986 et de l'ordre de 3 % en 87-88.

Il faut noter que dans les hypothèses retenues, les échanges extérieurs continueraient à connaître des accroissements très soutenus, qui pour les exportations, seraient de 4,4 % à 5,8 %.

En ce qui concerne la consommation des ménages, les scénarios étudiés PY et PZ supposent une croissance très ralentie, proche de la stagnation en 1984 (respectivement + 0,3 % et + 0,4 %), partiellement compensée par rapport aux scénarios initialement retenus pour la préparation du IXème Plan (EY, EX et AZ), par une croissance plus soutenue en fin de période, atteinte à des rythmes différents selon qu'il s'agit du scénario PY (passage progressif de 0,5 % en 1985 à 3 % en 1988), ou du scénario PZ (progression par paliers de 1,2 % en 1985-1986 à 3,9 % en 1988).

1.2.1. - L'évolution du transport de marchandises

(Voir Tableau ci-contre)

Dans ces perspectives, il est bien entendu difficile de prévoir la part des différents modes de transport. S'il apparaît clairement que l'évolution de la structure des trafics par produits ploie dans une position plus défavorable, la voie d'eau et le fer qui sont plus liés aux trafics de pondéreux, la croissance des trafics dépendra également des politiques d'adaptation de l'offre des différents modes.

Pour le mode fluvial une telle évolution serait certainement plus difficile car la voie d'eau est presque exclusivement dépendante de quelques marchés de produits pondéreux en recul, parmi lesquels seules les céréales offrent des perspectives éventuelles de développement.

Pour le chemin de fer, dont les prestations et les marchés sont plus diversifiés, des possibilités d'adaptation nouvelles sont ouvertes.

Elles résultent :

- de la position du chemin de fer sur les trafics internationaux et les techniques de transports combinés ; à l'heure actuelle, 40 % du chiffre d'affaires de la SNCF en marchandises est fait dans le cadre d'un acheminement international et, d'après les scénarios du 9°Plan, ce marché restera "très porteur" dans les années à venir.

- d'une meilleure appréhension de la place du mode ferroviaire dans le fonctionnement des chaînes logistiques ; l'outil ferroviaire a des spécificités différentes de la route qu'il convient de valoriser en fonction besoins des clients.

- d'un phénomène de massification des flux qui résulte, dans l'hinterland des ports, d'une réorganisation des dessertes maritimes et dans le secteur de la grande distribution de véritables réorganisations des flux autour des centres d'éclatement ; or, lorsque les flux sont plus concentrés sur de longues distances, le mode ferroviaire se trouve plus compétitif.

Ces remarques sur les perspectives de développement d'activité montrent à nouveau que la part des différents modes dans le potentiel transportable qui est exprimé en tonnes-kilomètres et intègre incomplètement le transport international devient un indicateur de moins en moins pertinent. Le développement des entreprises, tant routières que ferroviaires, se fera essentiellement par l'augmentation de la valeur ajoutée des prestations, dans un effort de reconquête des marchés internationaux face aux pavillons étrangers et, très probablement par une modification de la frontière entre le compte d'autrui et le compte propre. Une enquête du Centre de Productivité des Transports (C.P.T.) est, sur ce dernier point, révélatrice car il apparaît, notamment dans la distribution, que dans la période récente, des entreprises soucieuses de réduire leurs coûts de transport envisageaient plus favorablement le recours au compte d'autrui.

1.2.2. - L'évolution du transport de personnes

En ce qui concerne les trafics de voyageurs, il faut distinguer les transports à moyennes et longues distances des liaisons interrégionales et le transport intrarégional.

Dans le premier cas, l'évolution des conditions économiques générales a probablement plus d'influence sur la mobilité et les trafics des différents modes bien que le TGV ait montré que des changements importants des conditions de l'offre pouvaient changer de manière très sensible les choix des usagers.

Dans les travaux du 9^oPlan, la segmentation de ce marché a été mise en évidence pour évoquer les perspectives d'avenir.

Le scénario initialement prévu pour la préparation du 9^oPlan qui se rapproche le plus des scénarios étudiés PY et PZ est le scénario EY. La croissance moyenne de la CFM sur la durée du Plan y était de 1,6 % (contre 1,4% pour PY et 1,9 % pour PZ), celle du prix relatif des carburants de + 0,5 % (contre 0 pour PY et 0,75 pour PZ), celle du prix relatif du fer de 0,5 % (contre 0,3 % pour PY et PZ) ; les hypothèses sont par ailleurs inchangées en ce qui concerne le prix relatif des voitures neuves (stabilité en francs constants) et du trafic aérien intérieur (décroissance de 1 % par an en moyenne). Il paraît donc justifié d'actualiser les prévisions à moyen terme en raisonnant marginalement par rapport aux prévisions retenues pour le scénario EY.

En matière de circulation totale, la prévision initiale établie à partir du produit d'un parc et d'un parcours moyen se situait aux alentours de 2,5 % de croissance annuelle dans le scénario EY. On peut supposer que le scénario PY ne devrait pas aboutir à un résultat très différent, l'impact à la baisse du ralentissement de la croissance de la CFM (-0,2 %) étant sensiblement compensé par l'impact à la hausse de la diminution du prix relatif du carburant (-0,5 %). La croissance pourrait être très légèrement supérieure dans le scénario PZ tout en restant inférieure à 3 %, l'impact du surcroît de croissance de la CFM de 0.5 par rapport à PY devant l'emporter sur celui du renchérissement de 0,75 % du prix relatif du carburant. En tout état de cause, il convient de considérer ces chiffres plutôt comme des majorants, compte-tenu des estimations plus faibles auxquelles conduit la prévision à partir de la circulation sur le réseau national.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, le passage du scénario EY au scénario PY amène à un impact à la baisse de 0.15% lié à la CFM (dans l'hypothèse d'une élasticité de 0,7) compensé par l'impact à la hausse lié au prix relatif des carburants (dans l'hypothèse d'une élasticité de 0,5 %) amenant à une croissance sur la durée du plan de 1,3 % hors effet TGV et 1,7 % avec prise en compte de l'effet TGV.

En respectant les mêmes élasticités, le scénario PZ devrait apporter un surcroît de croissance du trafic ferroviaire du scénario PY de 0,6 % : 0,35 % imputable à une croissance supérieure de 0,5 % de la CFM et 0,25 % du au renchérissement de 0,75 % du prix des carburants. Il s'ensuivrait une croissance de 1,9 % hors effet TGV et 2,5 %, y compris l'impact du TGV.

Enfin, la croissance du trafic aérien intérieur pourrait se situer aux alentours de 4 % en moyenne, sur la durée du Plan, que ce soit dans le scénario PY avec hypothèse de décroissance de -1 % annuel du prix relatif aérien (soit légèrement moins que dans le scénario PY compte-tenu de la moindre croissance de la CFM), ou dans le scénario PZ avec hypothèse de stabilité du prix relatif aérien (soit légèrement plus que dans le scénario EX, compte-tenu de la plus forte croissance de la CFM).

En résumé, les nouvelles prévisions pourraient être les suivantes

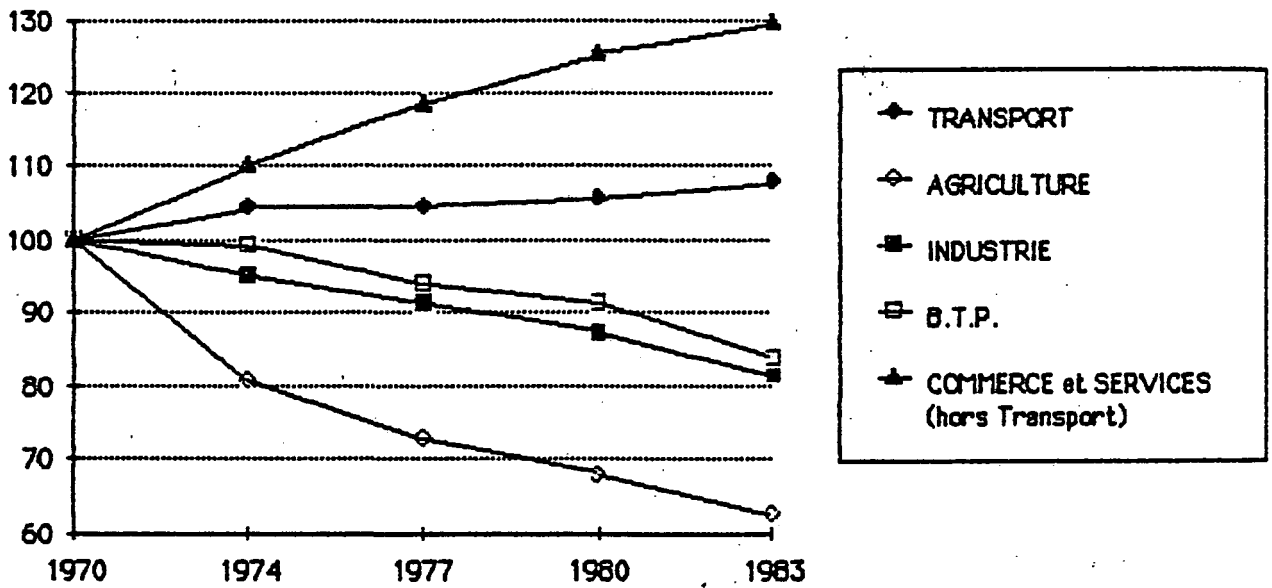
PREVISION DU TAUX DE CROISSANCE MOYEN ANNUEL 84 -88

	PY	PZ	EY (rappel)
Circulation.....	2,5	2,6	2,4 / 2,8
Trafic ferroviaire avec TGV	1,7	2,5	1,6
sans TGV	1,3	1,9	1,2
Trafic aérien intérieur	4	4	4,3

Dans le cas du transport urbain et régional, les efforts faits par l'Etat et les Collectivités Locales pour le développement de l'offre et l'amélioration des transports collectifs doivent être pris en compte. Ainsi, au niveau régional, la part des transports collectifs était jusqu'à présent partiellement faible par rapport aux marchés de transport urbain et inter-régional ; dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions, près de la moitié des régions sont désormais prêtes à effectuer des efforts importants avec le soutien de l'Etat pour améliorer les conditions de transport et à signer avec la SNCF des conventions pour revitaliser le transport ferroviaire sur ces marchés à courte distance.

GRAPHE N°24

EVOLUTION DES EFFECTIFS PAR SECTEUR
BASE 100 EN 1970



Source: I.N.S.E.E.

2. - LES TRANSPORTS ET LES PRIORITES DE LA POLITIQUE ECONOMIQUE

2.1. - Les transports, un secteur créateur d'emplois.

. Les transports créent des emplois, alors que l'agriculture et l'industrie en perdent.

Le nombre total d'emplois en France augmentait d'environ 200 000 par an jusqu'en 1973, à un rythme voisin de 1 %. A l'exception notable de l'agriculture, la plupart des branches de l'économie contribuaient à cette croissance des emplois: près de + de 2 % par an pour l'industrie, plus de 2 % par an pour les services et les commerces, 0,5 à 0,6 % pour les transports, le bâtiment et les travaux publics; mais -4,5 % par an pour l'agriculture, soit cent cinquante mille emplois de moins chaque année.

En 1974 et 1975, l'emploi total régresse, puis il se rétablit en 1976, avant d'amorcer une quasi stagnation puis une lente décroissance. Cette rupture provient principalement de l'industrie et du BTP qui se mettent à perdre des emplois, pendant que le rythme de créations se ralentit dans les services et le commerce.

Il en est ainsi pour le secteur des transports considéré globalement : les effectifs augmentaient d'environ 4 à 5 000 par an avant 1973 et seulement 2 à 3 000 depuis lors.

Le deuxième choc pétrolier de fin 1979 et la récession économique qui s'ensuit aggravent la situation de l'emploi dans l'ensemble de l'économie. Les transports sont également affectés, l'emploi stagne en 1980 et 1981, mais il croît à nouveau en 1982 (+ 16 000) et notamment en dehors des entreprises publiques.

Cette comparaison des transports avec les autres branches de l'économie montre sa situation intermédiaire entre les services et les activités productives. Le secteur des transports crée des emplois comme l'ensemble des activités tertiaires, mais à un rythme moindre qu'elles. Jusqu'en 1973, cette moindre progression de l'emploi tient à l'importance des gains de productivités réalisés dans l'ensemble des modes de transport, tout particulièrement dans le ferroviaire. Depuis lors, elle s'explique davantage par la diminution des trafics de marchandises, en liaison avec le recul des consommations de pétrole, des activités de BTP et de certaines industries, ce recul n'étant que partiellement compensé par le développement des transports de voyageurs et des trafics liés au commerce extérieur.

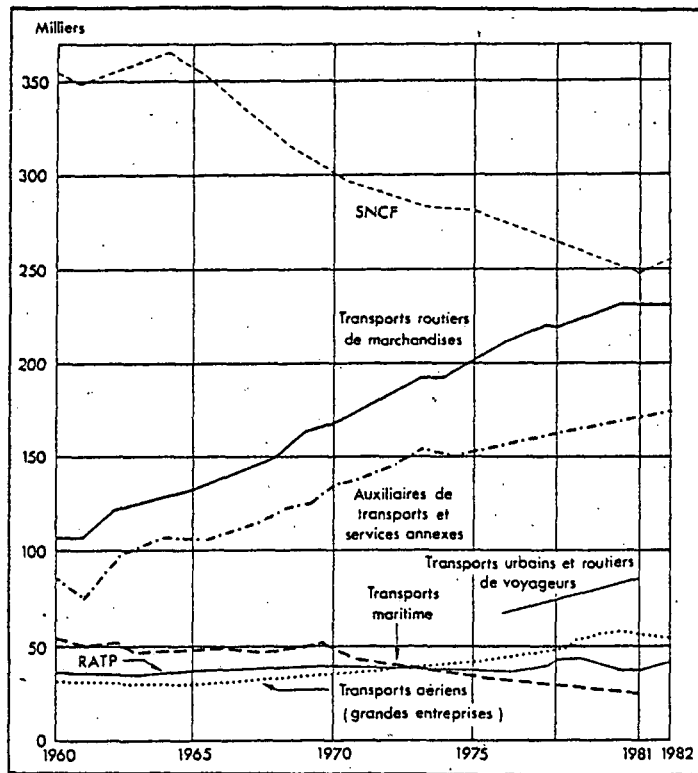
L'évolution d'ensemble des transports recouvre de grandes différences selon les modes.

. Des évolutions contrastées suivant les modes de transport

Au sein du secteur des transports, il convient d'abord de considérer les effectifs de la SNCF qui représentaient plus de la moitié de l'ensemble jusqu'en 1955 et près de 30% aujourd'hui encore. De près de 500 000 en 1945, les effectifs de la SNCF diminuent à 400 000 en 1953, 300 000 en 1970, 250 000 en 1980 et 253 000 fin 1982.

GRAPHE N°25

Évolution de l'emploi dans les transports selon les modes de 1960 à 1982



Sources : SAEP Leonardo DIAZ pour l'évolution 1960-79.

L'importance de cette diminution met encore plus en évidence la croissance des effectifs dans le reste du secteur : 356 000 emplois en 1954, plus de 500 000 en 1968 et 640 000 en 1982. Dix à douze mille emplois sont créés en 1974-75, les effectifs augmentent de 20 000 en 1976, puis de 10 000 en moyenne chacune des trois années suivantes, de 2 000 à 5 000 en 1980 et 1981, et enfin une nouvelle progression importante de 12 000 en 1982, selon le décompte de l'UNEDIC.

Cette croissance des effectifs provient pour l'essentiel du transport routier de marchandises, des auxiliaires et des services annexes.

Dans le transport routier de marchandises, la croissance a été continue et rapide jusqu'en 1973, + 5 % par an en moyenne, et elle s'est poursuivie depuis lors à un rythme supérieur à 3 % par an. Les effectifs concernés sont importants puisqu'ils portent sur 182 000 personnes en 1973 et 216 000 en 1981 selon les enquêtes annuelles d'entreprises.

Chez les auxiliaires de transport et les services annexes (170 000 salariés fin 1982), à une croissance rapide de 3 % par an jusqu'en 1973-74 succède une période où les effectifs stagnent (-1 % par an selon les enquêtes annuelles d'entreprises, ou + 1 % par an selon l' UNEDIC).

Les transports aériens (1) présentent également une croissance continue des effectifs malgré le ralentissement des dernières années; les effectifs en France passent de 24 000 personnes en 1960 à 36 000 en 1973 et 42 000 en 1982. En revanche, l'emploi diminue fortement dans les transports maritimes de 70 000 en 1960 à 25 000 en 1982. Des gains de productivité très importants ont été réalisés dans chacun de ces modes avec des avions et des navires de très grande taille, mais les trafics aériens ont progressé très rapidement alors que l'activité du pavillon français n'a que légèrement augmenté (en tonnage) dans le domaine maritime.

A la RATP, l'emploi stagne quasiment depuis 1960, au voisinage de 35 à 39 000 personnes.

Le transport routier et urbain de voyageurs présente une particularité : la croissance des effectifs s'accélère depuis 1974, en moyenne + 3 % par an, alors que l'augmentation annuelle moyenne était de 2 % de 1960 à 1973. Plus de 80 000 emplois sont concernés dès 1982.

. Les perspectives à l'horizon 1988-1990

Les transports vont-ils demeurer dans les prochaines années un secteur créateur d'emplois ? Les perspectives de croissance modérée de l'économie française incitent à une réponse prudente. Néanmoins, les inflexions de l'activité transport depuis la première crise pétrolière de 1973 et les mutations économiques amorcées dès 1973-1975 permettent maintenant de préciser les perspectives à l'horizon du IX^e Plan. Subsistent toutefois des incertitudes sur les gains de productivité qui seront réalisés et sur la réduction des horaires de travail.

(1) 47 000 personnes en comptabilisant les emplois des compagnies aériennes hors de France.

Les facteurs de l'évolution passée apparaissent clairement. Jusqu'en 1973, c'est surtout le développement du transport routier de marchandises et des activités d'auxiliaires qui entraîne la croissance des effectifs du secteur. Ce mouvement se ralentit par la suite, mais il est relayé par le développement des transports collectifs de voyageurs, notamment en milieu urbain, suite aux politiques mises en place dans le cadre des économies d'énergie ; pendant cette période 1975-1982, les transports de marchandises et de voyageurs contribuent chacun à la croissance des effectifs.

Ce double mouvement devrait se poursuivre à l'horizon 1988-1990, avec une croissance assez soutenue des transports de voyageurs et plus modérée pour les trafics de marchandises.

La croissance du transport intérieur de marchandises présente une première rupture en 1975, avec une diminution de 13 %, puis, après une reprise pendant les cinq années suivantes, à nouveau une régression de 15 % de 1980 à 1983. Les analyses et prévisions effectuées dans le cadre de la préparation du IX^e Plan indiquent que les trafics de marchandises ont probablement atteint "le creux de la vague" et devraient se stabiliser en 1988 à un volume proche de celui de 1982, chaque mode de transport conservant des parts de marché plus stables que dans le passé. Cette remontée des trafics s'est d'ailleurs amorcée au début de l'année 1983, aussi bien pour les transports routiers que ferroviaires.

La lente progression des tonnages-kilométriques devrait donc s'accompagner d'un enrichissement des activités, les marchandises diverses se substituant aux trafics pondéreux, pendant que se développeront les chaînes logistiques et les opérations internationales qui demandent davantage de savoir-faire et de personnel qualifié chez les transporteurs et les auxiliaires. Ce phénomène se réalise déjà depuis une dizaine d'années, ce qui explique pourquoi les effectifs du transport routier augmentent davantage que les trafics : l'absence apparente de gains de productivité en terme de t-km par salarié correspond en fait à un "enrichissement" des prestations de transport, un service plus complexe et plus complet étant assuré pour le compte des chargeurs.

Si l'on projette les tendances observées ces années récentes, les effectifs des transporteurs routiers ou des auxiliaires pourraient donc progresser de 1,5 % par an, soit 3 000 emplois supplémentaires chaque année. Par ailleurs, la réduction des horaires de travail des conducteurs routiers serait également créatrice d'emplois. On sait en effet que l'horaire hebdomadaire des conducteurs de transport public routier est en moyenne de 53 heures (et même 56 à 61 heures lorsque ce conducteur effectue des voyages d'au moins deux jours) (2). Dans une hypothèse de durée moyenne ramenée à 48 heures en 1988, 1 000 à 2 000 emplois supplémentaires seraient créés chaque année, ceci compte-tenu des gains de productivité qui seront réalisés et de la revalorisation des tarifs routiers.

(2) Cf. l'enquête de l'ONSER effectuée en 1982-83, XX^e rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation.

Dans le domaine des transports de voyageurs, les prévisions de croissance des trafics sont plus fortes que pour les marchandises. Une exception toutefois, les trafics du métro et des autobus à Paris ne devraient croître que de 0,8 % à 1 % par an. Pour les autobus de banlieue et le RER la croissance annuelle prévue est respectivement de 2,5 à 4 % . Pour les autres transports collectifs urbains, la croissance de 6 % par an depuis 1975 devrait se ralentir dans les villes de plus de 100 000 habitants (entre + 3 % et + 5 % par an) ; en revanche, la progression restera supérieure à 5 % par an dans les villes de moins de 100 000 habitants qui pourront bénéficier de l'extension du versement transport. Enfin, les transports par autocars bénéficieront de la mise en place de la nouvelle politique de conventionnement des lignes. A la SNCF, la croissance du trafic total de voyageurs sera en moyenne de 1,7 % à 2,5 % par an, avec des progressions plus fortes que la moyenne pour le TGV et les trafics de banlieue et un peu moins fortes pour les express, les rapides et les omnibus.

Conséquence en terme d'emploi : les effectifs des transports routiers et urbains vont continuer à croître d'environ 3 % par an, soit 2 à 3 000 emplois supplémentaires chaque année. A la RATP, le plan d'entreprise 1984-1988 prévoit une augmentation des effectifs de 320 personnes pendant cette période.

Trafics et effectifs du transport aérien vont également poursuivre leur développement, quoique à un rythme moins rapide que par le passé, alors que presque symétriquement la régression dans le transport maritime risque de continuer.

En ce qui concerne la SNCF, il est difficile aujourd'hui de se prononcer. Les gains de productivité très importants qui ont été réalisés depuis 40 ans ont permis de diminuer les effectifs dans des proportions considérables ; les réserves de productivité sont dorénavant bien moindre que par le passé. Le volume global des trafics qui demeure orienté à la hausse, ainsi que l'évolution des types de prestations offerte par l'Entreprise Nationale conditionneront le niveau des effectifs qui est resté voisin de 250 000 au cours des dernières années.

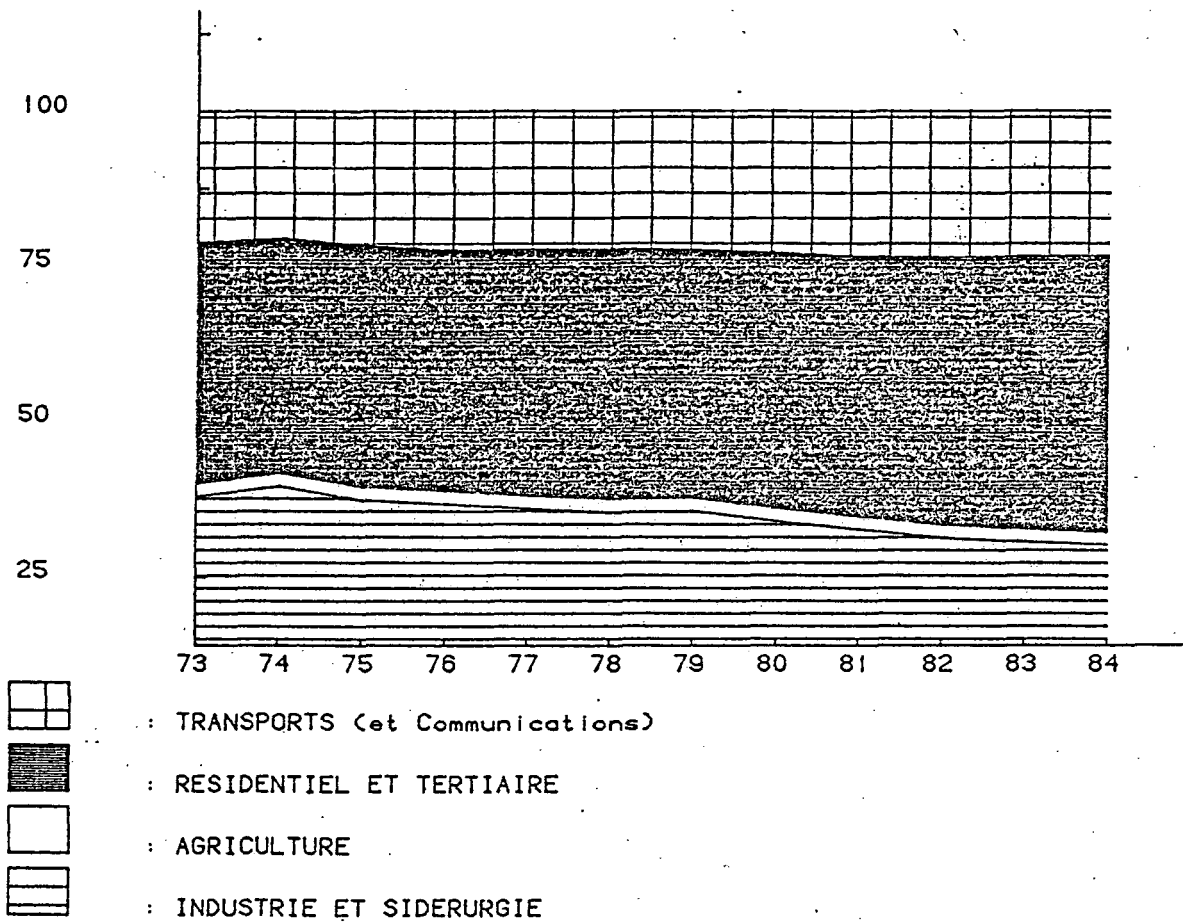
3. - LES RISQUES ENERGETIQUES ET LES ENJEUX ORGANISATIONNELS DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE DANS LES TRANSPORTS

En 1983, le secteur des transports a consommé 36,4 millions de Tep. Sur ce total, 96 % proviennent du pétrole. La part du secteur dans la consommation française totale des produits pétroliers est passée en dix ans de 34,2 % à 48,5 % (cf. Graphe n°26) .Selon les prévisions du groupe Long Terme Energie (adaptées par l'Observatoire de l'Energie aux nouvelles règles de comptabilité énergétique), les transports consommeront en 1990 entre 35,4 et 39,1 millions de Tep. En effet, économiser l'énergie dans les transports se révèle plus difficile que dans les autres secteurs, ce qui explique en partie les moins bons résultats. De plus, il faut tenir compte de l'augmentation du kilométrage moyen, de la multimotorisation, de l'accroissement du trafic, c'est à dire du maintien ou de l'amélioration de la qualité de service.

Cela montre clairement que les relations entre les politiques des transports et de la maîtrise de l'énergie sont étroites et leurs objectifs liés. Cela apparaît nettement dans le 9ème Plan, et a amené la signature d'un accord-cadre entre le Ministère des Transports et l'Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie.

GRAPHE N°26

CONSOMMATION FINALE EN PRODUITS PETROLIERS REPARTITION PAR SECTEUR



Source: "Les transports de 1973 à 1983"
S.A.E.P. - H. CHRAYE; C. HARCOUET -

De plus, toujours selon les prévisions du Plan et quel que soit le scénario choisi, le pourcentage d'énergie d'origine non pétrolière restera inférieur à 10 % pour les transports (de 6,7 % à 8 %), et la part du secteur dans la consommation totale française de produits pétroliers dépassera nettement la moitié (de 56 à 61 %).

Il existe en effet deux voies pour diminuer la dépendance énergétique de la France : le remplacement des produits pétroliers par d'autres énergies, et la réduction des consommations.

Pour le secteur des transports et à l'horizon 1990, le pétrole restera la principale source d'énergie. Par conséquent, les économies d'énergie proviendront surtout de la maîtrise des consommations, à la fois par la continuation des actions sur les matériels, mais aussi par le développement de mesures au niveau de l'organisation et du comportement.

La première approche qui consistait à maîtriser les consommations par le biais de l'innovation technologique a été jusqu'ici le moyen le plus utilisé, que ce soit pour les transports routiers ou pour les autres modes.

Les grands programmes lancés à la fin des années 1970 vont aboutir d'ici deux ou trois ans. Il faut citer surtout VERA et le véhicule trois litres pour les V.P., VIRAGE pour les poids lourds, AUROCH et COREBUS pour les autocars.

Ces projets ont d'ores et déjà eu des retombées importantes sur le parc existant. En effet, les nouveaux véhicules sortis depuis quelques années intègrent certaines améliorations techniques telles que la réduction du poids, le profilage de la carrosserie, les lubrifiants plus performants, les récupérations d'énergie au démarrage, l'étude des surrégimes (qui ont conduit à l'installation notamment de la cinquième vitesse), optimisation des chaînes de transmission...

De plus, les véhicules déjà en service ont pu bénéficier d'aides pour installer des équipements économiseurs d'énergie (par exemple les déflecteurs pour les poids lourds) ; de même que, pour certains matériels (autocars), existent des incitations financières au renouvellement du parc.

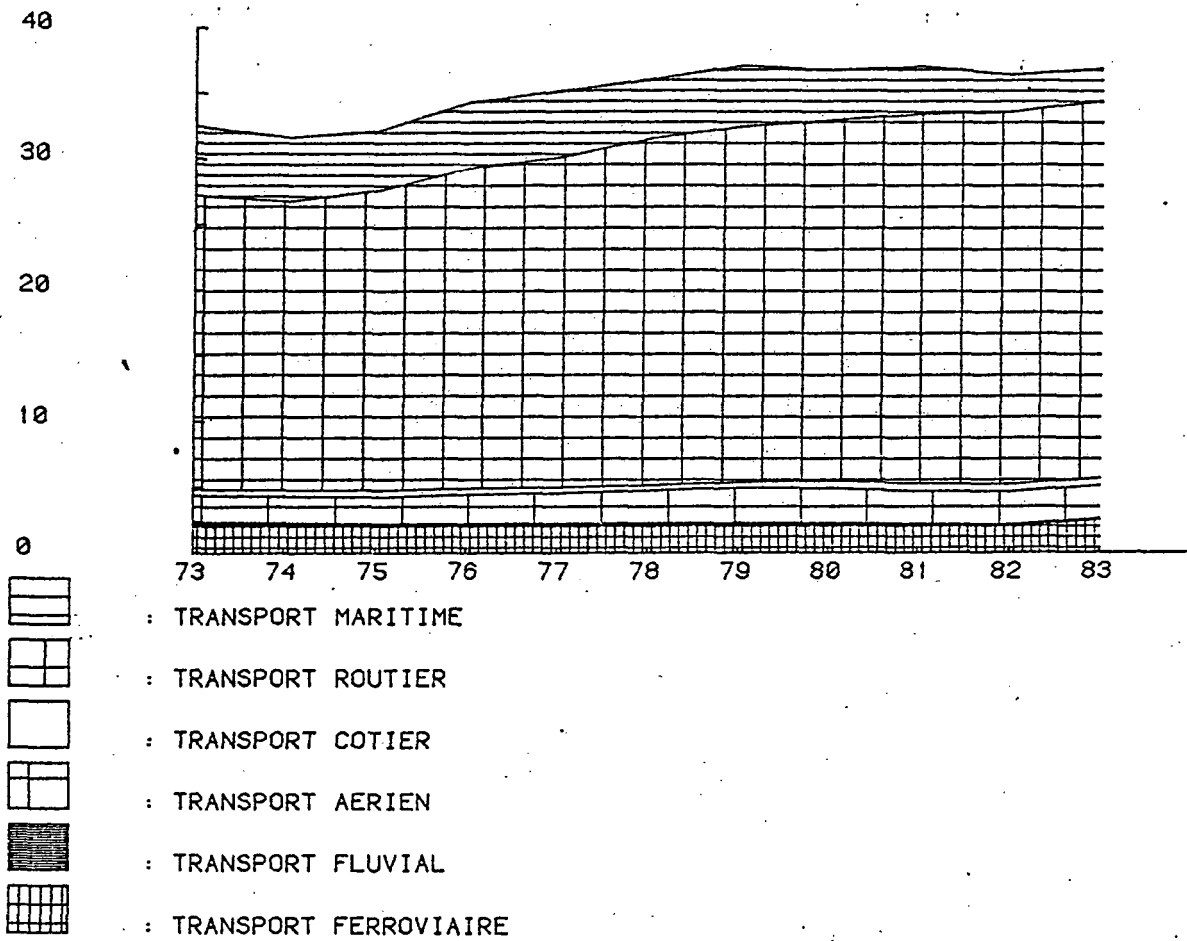
La seconde approche est plus radicale et s'attaque à la conception même du véhicule thermique : par quelle énergie peut-on remplacer les carburants pétroliers ? Deux solutions sont possibles : l'électricité et la biomasse. Mais, dans un cas comme dans l'autre, on n'en est encore qu'au stade de la recherche et de l'expérimentation. Sans escompter de taux de pénétration importants dans les prochaines années, on peut envisager la sortie en petites séries de véhicules électriques destinés aux flottes captives (surtout pour les petits utilitaires de service et la distribution urbaine) ou aux transports en commun urbains comme il en existe déjà dans plusieurs villes de France.

Ce qu'il faut continuer à faire, voire commencer à faire, pour certains domaines, c'est d'agir sur les comportements et sur l'organisation. Dans le premier cas, cela sous-entend une action à plusieurs degrés : d'abord au niveau du permis de conduire et des moniteurs d'auto-école, de l'utilisateur lui-même ensuite. Il est nécessaire aussi de toucher un public nombreux.

Les mesures peuvent être de plusieurs types : encore trop peu de conducteurs savent ce qu'est un surrégime, et qu'on consomme trop en passant les vitesses au maximum ou en utilisant le frein moteur de façon systématique.

GRAPHE N°27

CONSOMMATIONS ENERGETIQUES DES MODES DE TRANSPORT
(En Millions de T.e.p.)



Source: "Les transports de 1973 à 1983"
S.A.E.P. - H. CHRAYE; C. HARCOUET -

De même, le strict respect des limitations de vitesse permettrait des économies de l'ordre de plusieurs centaines de milliers de Tep. Pour le Transport Routier de Marchandises cela implique des temps de parcours plus longs. Mais, alors il ne faut pas oublier de prendre en compte les gains en matière de sécurité routière, à la fois pour la collectivité (coûts des accidents, des blessés, etc...), mais aussi pour l'employeur (frais de réparation, d'immobilisation, de sécurité sociale entre autres). Enfin, il serait nécessaire de faire prendre conscience aux utilisateurs des avantages qu'un bon réglage de leur véhicule peut leur procurer.

Quant aux mesures organisationnelles, il s'agit d'un gisement d'économies d'énergie très vaste et jusqu'ici fort peu exploité. Le terme "organisation" peut s'entendre au niveau intermodal, ou intra-modal.

Les transferts modaux rail-route pour le Transport Routier de Marchandises ont suscité de nombreuses polémiques. Il n'est pas question de favoriser un mode par rapport à un autre : ce serait économiquement suicidaire. Mais il faut répartir le trafic de façon optimale entre les différents modes, selon le type de produits, de service demandé, et de distance. Cette répartition ne doit pas se faire de façon dirigiste.

Elle découlera naturellement de l'élimination des blocages, des goulets d'étranglement, et surtout d'une bonne organisation intra-modale, qui donnerait aux modes concurrents des chances égales. Pour le transport routier, cela consiste dans le développement de la logistique et de l'informatique, dans la coordination des trafics et la gestion des frêts notamment au moyen des plates-formes routières, des BRP (Bureau Régional de Frêt), de l'informatisation des chaînes de transport par filière, de la mise en place de plates-formes d'éclatement urbain.

Quant au Transport de Voyageurs Particuliers, inter-modal signifie bien entendu promotion des transports en commun, mais aussi des autres "modes" souvent oubliés tels que la bicyclette ou... la marche à pied. Pour cela, il convient de favoriser la prise en compte des plans de déplacement dans les documents d'urbanisme, et la réflexion sur les possibilités d'amélioration des services offerts par ces modes de substitution (confort et sécurité des usagers, promotion commerciale, politiques tarifaires, etc...). Il faut noter que tous ces modes font appel à des énergies souvent non pétrolières : le transport en commun est un des rares domaines où la propulsion électrique pourrait rapidement s'implanter sans surcoûts excessifs. Quant aux mesures intra-modales, c'est là un sujet délicat, parce que très vaste et qui appartient plutôt aux compétences des collectivités territoriales. On peut citer, entre autres, les politiques de stationnement, de régulation urbaine, de car-pool... Mais cette liste n'est pas exhaustive et il vaut mieux, dans ce cas, s'attacher plutôt aux solutions originales et localement adaptées.

Il faut enfin souligner que la politique de maîtrise de l'énergie a, vis-à-vis de l'économie, un effet bénéfique à plusieurs niveaux. D'abord, elle stimule indirectement, dans ce domaine, la recherche technique et la réflexion qui ont eu et auront de plus en plus des retombées non négligeables sur la compétitivité des entreprises concernées, et sur le niveau technologique général en France. Ensuite, elle oblige les entreprises de transport à se maintenir à la pointe du progrès, en les mettant face à l'obligation d'être plus performantes pour surmonter le handicap énergétique;

TABLEAU N°28

LES ECHANGES EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORT

	1973	1976	1979	1980	1981	1982	1983
ACHATS EFFECTIFS							
FER	323	464	668	690	711	773	821
VOIES NAVIGABLES (1)	167	191	253	261	265	252	265
MARITIME	5929	8534	11523	13316	14510	14822	16168
AERIEN	868	1681	4374	5423	7939	8913	9865
AUTRES non ventilés (2)	6374	13011	17351	23033	35867	46684	42661
TOTAL ACHATS	13661	23881	34169	42723	59292	71444	69780
VENTES EFFECTIVES							
FER	957	1141	1763	2093	2136	2221	2342
VOIES NAVIGABLES (1)	53	62	83	78	76	95	96
MARITIME	3850	5922	8791	9978	10210	10980	10975
AERIEN	2588	4432	7727	9012	10911	12463	14100
AUTRES non ventilés (2)	6534	10834	16404	21016	30788	40899	43285
TOTAL VENTES	13982	22391	34768	42177	54121	66658	70798
SOLDE DETAILLE							
FER	634	677	1095	1403	1425	1448	1521
VOIES NAVIGABLES (1)	-114	-129	-170	-183	-189	-157	-169
MARITIME	-2079	-2612	-2732	-3338	-4300	-3842	-5193
AERIEN	1720	2751	3353	3589	2972	3550	4235
AUTRES non ventilés (2)	160	-2177	-947	-2017	-5079	-5785	624
SOLDE	321	-1490	599	-546	-5171	-4786	1018

Source: I.N.S.E.E.

(1) Les achats comprennent les prestations réalisées par des bateaux sous pavillon étranger par la compagnie française de la navigation rhénane, et les ventes ne comprennent pas les prestations à l'exportation effectuées par la C.F.N.R. avec les barges immatriculées à l'étranger.

(2) Obtenus par solde après ajustement avec la balance des paiements.

N.B. Ce tableau n'enregistre pas le flux "compte propre" qui est important en trafic routier international et qui assure pratiquement aux exportations le monopole du pavillon, et aux importations celui du pavillon étranger.

et, bien que difficile cette mutation peut, si elle est bien gérée, avoir des résultats bénéfiques pour les prochaines décennies. Enfin, la maîtrise de l'énergie a des objectifs communs avec les politiques de l'environnement et de la sécurité routière. Ainsi, elle renforce la prise en compte de ces nécessités, et peut conduire à une meilleure gestion des ressources et des possibilités de notre pays. En ce sens, l'avenir décidera si le transport routier restera un simple consommateur d'énergie, un secteur énergétique, ou s'il parviendra à ce rôle d'entraînement au sein de l'économie française, en acceptant de devenir un secteur énergétique.

4. - LE DEVELOPPEMENT DES EXPORTATIONS DE SERVICES DE TRANSPORT

L'internationalisation des échanges, la redistribution à l'échelle mondiale des unités de production, le développement de la grande exportation confèrent au transport un poids économique et un rôle stratégique nouveau dans l'économie.

Pour les entreprises de transport, l'acheminement du commerce extérieur devient une composante majeure de l'activité, sanctionnée par une concurrence d'autant plus vive des entreprises étrangères que les contraintes de localisation sont relativement faibles dans ce domaine. L'activité internationale s'exerce d'ailleurs de plus en plus sur les trafics tiers entre pays étrangers. Cette évolution se retrouve dans le bilan en devises de l'économie nationale retracé dans la balance des échanges effectifs de la France dont le poste relatif aux "transports" est la principale source d'entrées et de sorties de devises. Pour les entreprises industrielles le coût de transport est un élément de compétitivité des produits et la maîtrise de la chaîne, un moyen de mener une politique de pénétration ou de contrôle des marchés.

4.1 - Les échanges effectifs de services de transport

Les échanges effectifs appréhendent les achats et les ventes effectifs de services de transport réalisés entre des résidents et des non-résidents. A ce titre, ils ne retracent donc qu'une partie de la dépense liée aux échanges extérieurs.

Le Tableau n°28 reprend entre 1973 et 1983 les valeurs de ces échanges, ventilés entre les différents modes. Le solde non-ventilé (Autres) comprend de nombreux services de transport, notamment les transports publics routiers, les services d'auxiliaires et les services annexes (Ports/Aéroports).

Le déficit important du transport maritime est venu dégrader considérablement entre 1973 et 1976 le solde des échanges effectifs.

Puis, sous l'effet des performances du transport aérien, le solde négatif s'est nettement réduit.

Mais, entre 1980 et 1982, les services "Autres" ont gravement altéré la situation, et ce n'est qu'en 1983 qu'un solde favorable est retrouvé.

Cependant, les informations statistiques actuelles ne sont pas suffisamment détaillées pour expliciter véritablement la nature de cette évolution et pour distinguer la part des résultats incombant aux activités d'auxiliaires et aux services annexes. Les informations obtenues à partir des statistiques douanières sur les flux de marchandises (taux de couverture) montrent que le transport routier n'est certainement pas à l'origine des déficits constatés dans la ligne "Transport Autres".

TABLEAU N°29

		IMPORTATIONS CAF							
		1970	1974	1978	1979	1980	1981	1982	1983
MER:									
Sur tonnage		25.4	22.7	31.2	24.5	26.7	24.9	25.5	24.2
Sur valeur		46.6	43.2	33.1	28.3	29.2	30	29.4	26.9
ROUTE:									
Sur tonnage		50.2	46.5	46.9	47.3	47.4	44.5	42.2	43.4
Sur valeur		57.7	65.5	47.6	48	47.1	45.3	41.2	39.8
AIR:									
Sur tonnage		60.3	65.4	45.7	48.2	45.5	55.1	46.1	47.2
Sur valeur		50.4	50	44	49	45	45.2	42.7	43
VOIES NAVIGABLES									
Sur tonnage		23.2	20.3	37.9	38.9	37.4	33.4	35	28.9
Sur valeur		34.6	36.2	36.8	38.3	37.5	33.8	35	30.5
		EXPORTATIONS FOB							
		1970	1974	1978	1979	1980	1981	1982	1983
MER:									
Sur tonnage		41.2	30.7	25.9	18.1	19.5	18.5	21.2	20.7
Sur valeur		38.1	33.4	45.4	41.5	42.5	41	44.5	43.1
ROUTE:									
Sur tonnage		43.4	45.1	47.2	48.9	48.7	46.1	44.8	46.1
Sur valeur		42	47	62.4	62.8	61.4	59.3	57.8	56.9
AIR:									
Sur tonnage		52.8	45.7	72.3	65.4	61.3	58.1	65.1	72.2
Sur valeur		53.3	43.3	48.5	44.4	44.4	41.8	45	47.2
VOIES NAVIGABLES									
Sur tonnage		33.6	33.5	20.3	20.5	18.6	18.9	19.6	20.5
Sur valeur		26.5	32.5	37.1	36.3	34.9	33.9	38.9	35.8

4.2. - La part du pavillon français dans les échanges extérieurs

Cet indicateur mesure, par mode, les performances des entreprises françaises de transport dans les échanges.

Etablies pour les importations et les exportations, exprimées en pourcentage du poids et de la valeur des marchandises acheminées, les séries du Tableau n°29 retracent l'évolution du taux de couverture entre 1970 et 1983.

Les taux calculés sur des flux en tonnage privilégient les trafics de pondéreux, tandis que les taux calculés à partir des échanges en valeur mettent l'accent sur les importations et les exportations des produits à forte valeur ajoutée.

A partir des données douanières, on relève les point suivants :

- l'augmentation des taux de couverture calculés sur la valeur des marchandises exportées, alors qu'inversement il y a dégradation des taux correspondants sur les produits importés.

- le taux élevé pour l'aérien, tandis que la voie navigable et le maritime enregistrent de faibles performances.

- excepté en aérien, les taux de couverture en valeur sont supérieurs à ceux exprimés en tonnage.

- le transport routier présente les taux de couverture les plus équilibrés ; la situation, qui s'était dégradée depuis 1980, s'est presque redressée en 1983 pour les taux en tonnage, mais le phénomène de redressement n'est pas confirmé en valeur.

- à l'importation les taux restent groupés (entre 25 et 45 %) tandis qu'à l'exportation la dispersion va en augmentant (suite à la dégradation de la situation du maritime due pour partie à la concurrence des pavillons de complaisance et des pays nouvellement industrialisés).

Ainsi, les taux de couverture donnent des fourchettes pour une appréciation et montrent certaines évolutions, mais il est difficile de tirer des conclusions précises ; tout au plus, il apparaît que les entreprises françaises sont plus performantes à l'exportation qu'à l'importation.

5. - TARIFS

5.1. - Transport de personnes

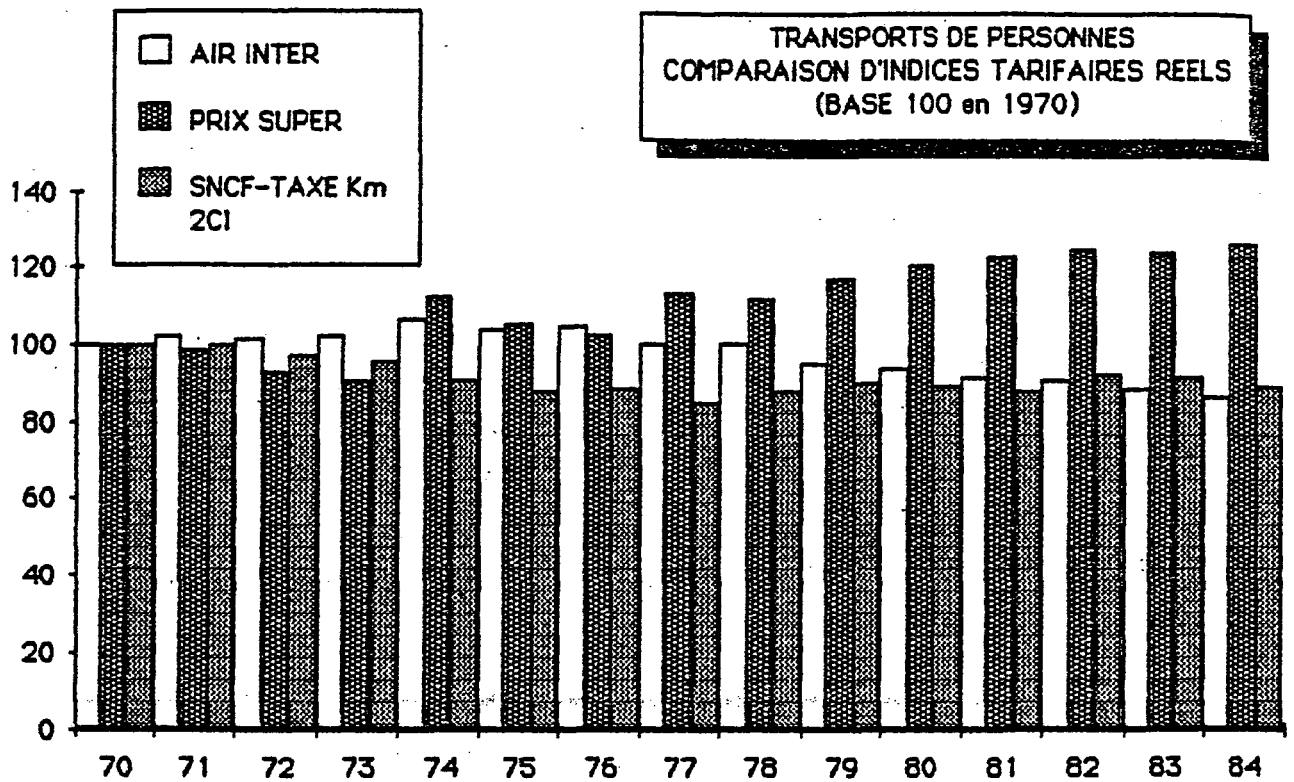
a) Transport interurbain :

Le Graphe n°30 met en évidence deux points :

i En termes réels, le fer et l'avion (lignes intérieures) ont vu leurs tarifs diminuer depuis 1970. Si cette baisse a été plus tardive pour l'aérien, en fin de période elle se retrouve plus importante que pour le fer.

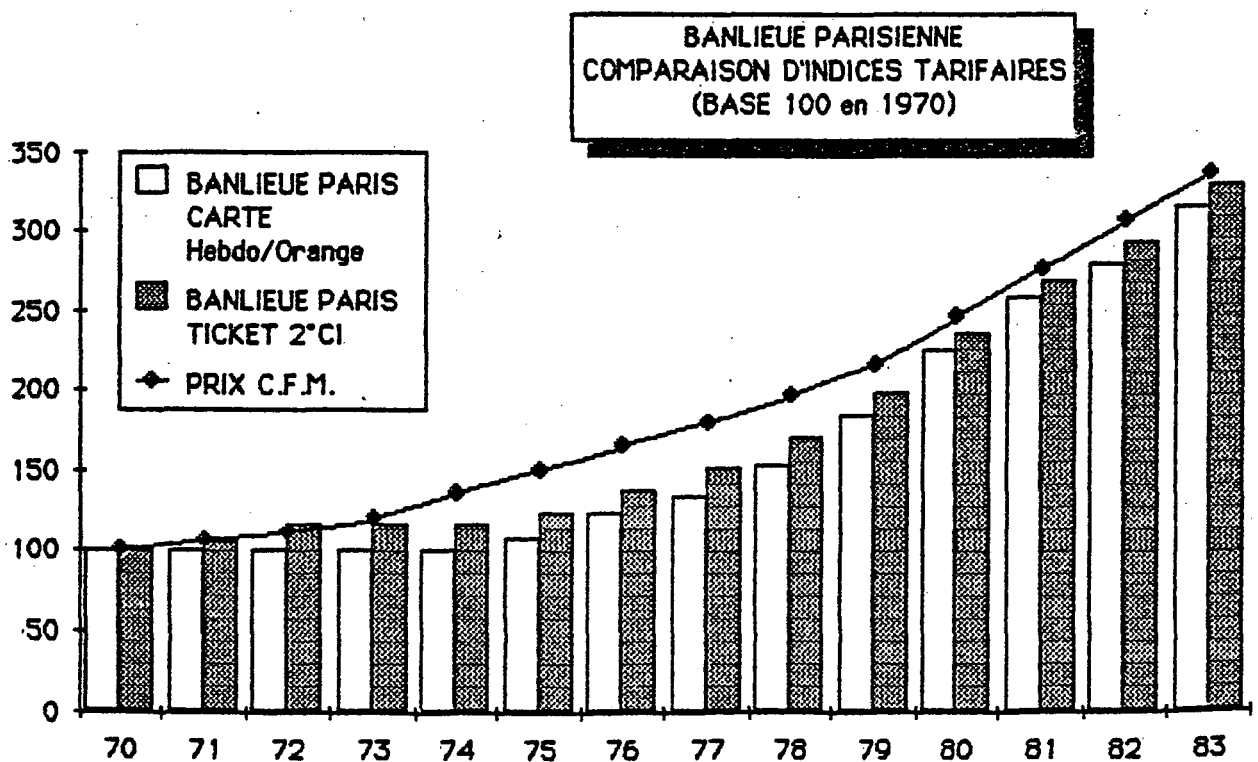
ii Depuis le premier choc pétrolier, le prix du supercarburant a connu des variations erratiques, mais avec une forte hausse globale. Or comme le carburant intervient quasiment pour les deux tiers dans le coût marginal de l'utilisation de la voiture particulière (source : l'Auto Journal), son coût est communément perçu par l'utilisateur comme celui du transport individuel.

GRAPHE N°30



Source: S.N.C.F./ Air Inter/ INSEE/ SAEP Op.Cit.

GRAPHE N°31



Source: R.A.T.P./I.N.S.E.E

b) Transports Collectifs Urbains Parisiens (graphe n°31)

Entre 1979 et 1983, les tarifs comblent le retard sur les prix à la consommation accumulés de 1973 à 1978.

L'utilisation de la Carte Orange à partir de 1975 est venu modifier profondément la structure tarifaire. En 1983, la proportion des voyages effectués avec ce titre de transport dépasse nettement la moitié du total (57,2 %), devant les billets à tarif plein (28,3 %) et les cartes hebdomadaires (7,4 %). Pour le R.E.R. (respectivement 62 %, 21,7 % et 7,2 %) et les autobus (respectivement 64,8 %, 22 % et 1,5 %) la répartition est encore plus contrastée.

5.2. - Transports de marchandises (Graphe n°32)

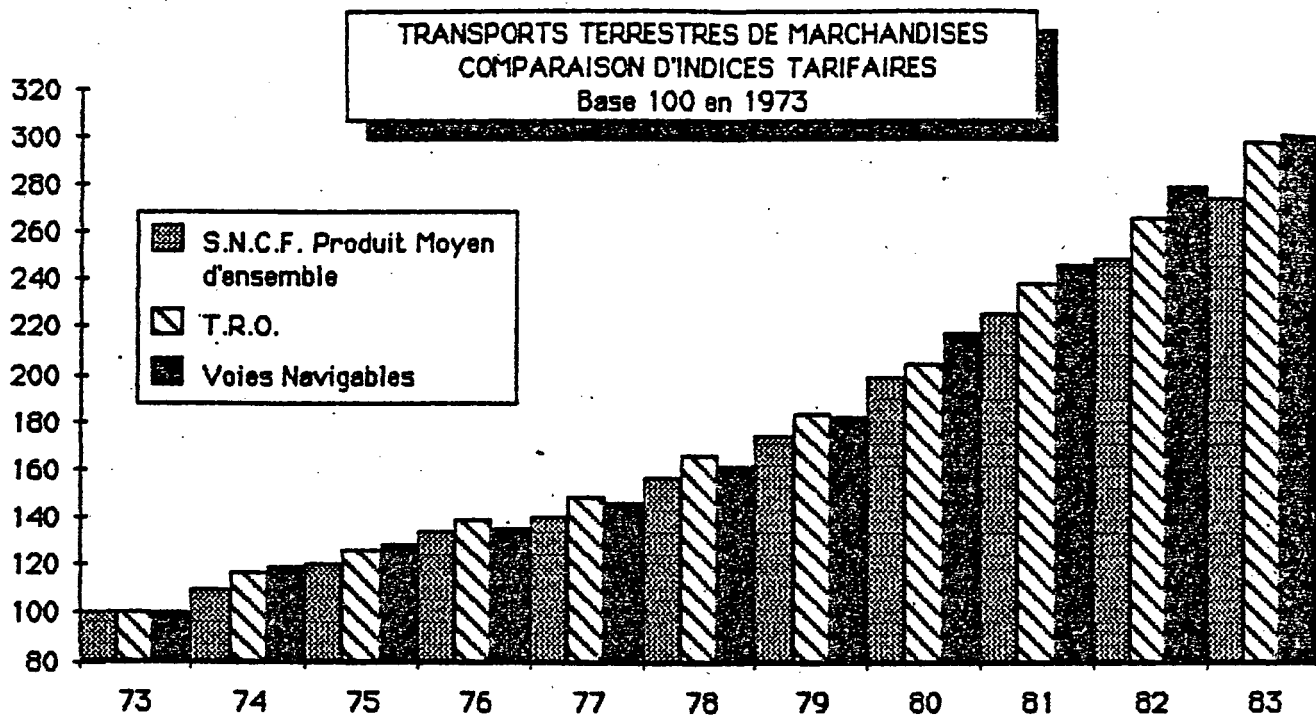
Selon le type de produit et de relation, les tarifs de transport terrestre de marchandises varient dans de très larges fourchettes. Aussi il convient d'être prudent dans l'analyse des séries représentées, car les indices sont très globaux.

D'autre part, pour certains trafics, les tarifs pratiqués peuvent s'écarter sensiblement des tarifs officiels.

On notera toutefois que si les évolutions des tarifs routiers (T.R.O. : Tarification Routière Obligatoire) et du produit moyen ferroviaire sont globalement similaires, ce dernier augmente relativement moins vite que la T.R.O.

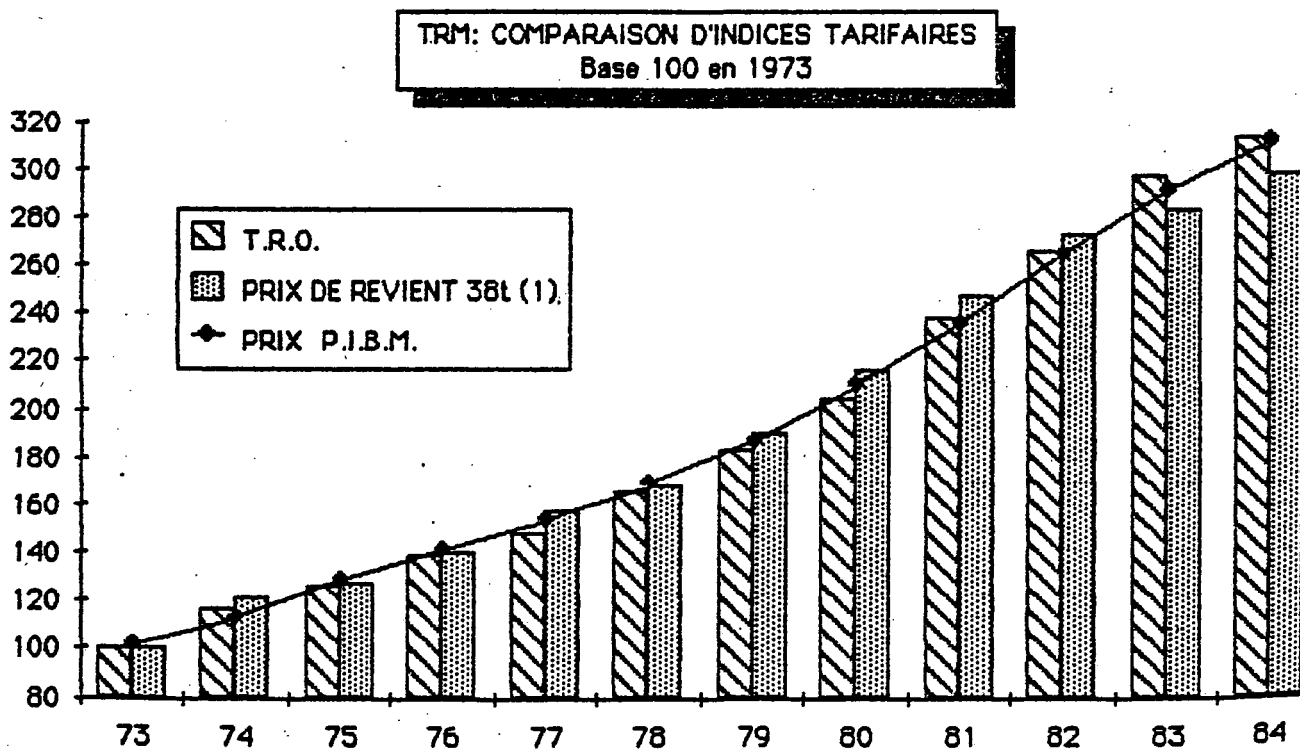
Dans le cas du transport routier (T.R.M.) (Graphe n°33), on remarquera que la T.R.O. suit fidèlement les variations du prix du produit intérieur brut marchand (PPIBM), alors que les calculs de la Direction des Transports Terrestres montreraient une augmentation du prix de revient en recul par rapport à celle du PPIBM.

GRAPHE N°32



Source: D.T.T./S.N.C.F./O.N.N.

GRAPHE N°33



Source: D.T.T./I.N.S.E.E.

(1) D'après enquête et calcul de la D.T.T.

REMARQUES FINALES:

Ce travail de divulgation des caractéristiques des enjeux liés aux transports ne peut évidemment se vouloir exhaustif.

Il montre bien cependant l'imbrication des activités de transport avec le reste de l'économie, que ce soit dans la constitution de nos système de production et d'échanges, ou les enseignements que l'on peut aujourd'hui tirer en travaillant les données de la Comptabilité Nationale et les données budgétaires.

En terme d'enjeux, il confirme le rôle des transports, à la fois comme lien de transferts importants entre agents économiques, comme outil permettant la réalisation des objectifs actuels de rééquilibrage macroéconomiques, et enfin comme enjeu déterminant de la compétitivité des entreprises.

Auteurs cités:

- 1- H. ANDRIEU
"Rétrospective sur le financement sur des investissements de transport"
SAEP 1984
- 2- P. BAIROCH
"Révolution Industrielle et Sous-Développement"
1974.
- 3- M. BASLE / J. MAZIER / J.P. VIDAL
"Croissance sectorielle et accumulation en longue période"
GRESP - Université de Rennes I
in Statistiques et Etudes Financières n°40 - 1979.
- 4- F. BRAUDEL
"Civilisation Matérielle, Economie et Capitalisme au XV°-XVIII° siècle"
Tome III - Le temps du monde, Armand Colin, 1979.
- 5- F. CARON
"Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie de chemin
de fer du Nord, des origines à la nationalisation
Mouton, 1973.
- 6- H. CHRAYE
"Transports: Risques énergétiques et enjeux organisationnels"
Intervention de C. REYNAUD à la journée d'information des parlemen-
taires au Sénat. 29 Novembre 1984.
- 7- H. CHRAYE / C. HARCOUET
"Les transports de 1973 à 1983"
SAEP Août 1985.
- 8- D.S.T / I.N.S.E.E.
"Rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation"
"Enquête Annuelle d'Entreprise"
Publications annuelles
- 9- W.R. FOGEL
"Railroads and American Economic Growth"
John Hopkins Press, 1964.
- 10- M. GIRAULT
"Transports et industries d'amont" Actualisation pour 1983.
SAEP Mars 1985.
"Les transports internationaux et les échanges extérieurs de la France"
SAEP Septembre 1984.

- 11- R.HAYAT
"Les concours publics à l'exploitation versés à la S.N.C.F.
SAEP Actualisation du document de Novembre 1983

- 12- C.LADAS / H.MATHE / E. PICOT
"La part du transport dans le prix des marchandises"
SAEP 1984.

- 13- L. TOUZERY / H. TRIEBEL
in "Les transports en France. Situation au début des années 80"
Ouvrage collectif sous la direction de E. QUINET
Notes et études documentaires. La Documentation Française, Oct. 1982.

- 14- C. REYNAUD
"L'Europe à la croisée d'un monde à deux vitesses"
Communication pour la Conférence de Vancouver
Période Marine Marchande 1986.

- 15- ULLMAN-M.GUIRIEC / L.PEREIRA-V.CHAGNAUD-J.P.TAROUX
"Effets d'entraînements multisectoriels des investissements en
infrastructures de transport
SAEP/BIPE Avril 1985.