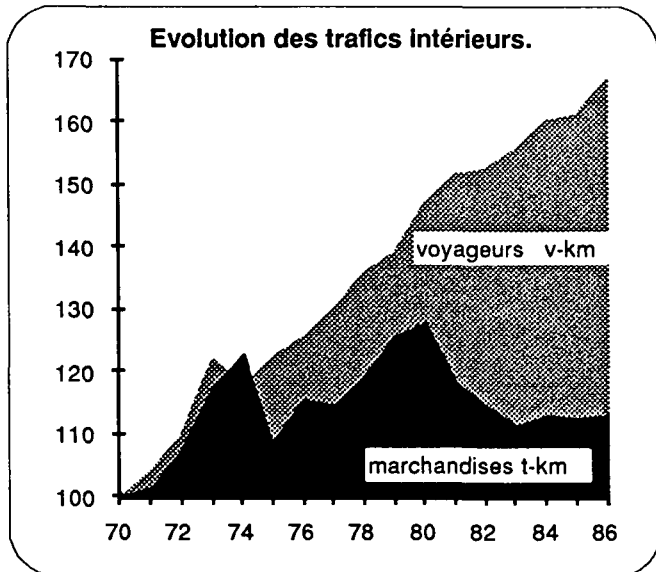


LES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION 1986 * -Extrait du 24e Rapport-

Trafics voyageurs en hausse
stabilité pour les marchandises

En 1986, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs est en accélération (+ 2,8 % par rapport à 1985, année où la croissance des trafics avait été faible + 0,2%). Cette croissance est tirée par les trafics de voyageurs (+3,5%). En revanche, les trafics de marchandises restent stables. L'écart continue ainsi de se creuser avec l'évolution du trafic de voyageurs.



Evolution globale des trafics intérieurs (y. c. voitures particulières) (*) en%

année	1982	1983	1984	1985	1986
voyageur v-km	0,6	2,0	3,0	0,5	3,6
marchandise t-km	-3,1	-2,8	1,3	-0,4	0,3
Trafic total v-km+t-km	-0,3	0,8	2,6	0,2	2,8

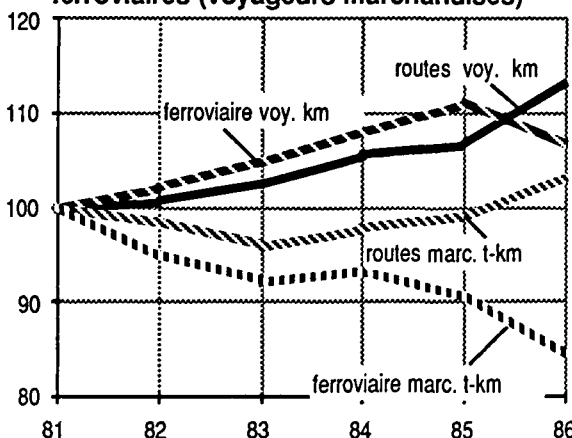
(*) Sont exclus le trafic maritime et la partie internationale du trafic aérien. Ces chiffres incluent en revanche le trafic routier des véhicules de moins de 3 t de C.U.

Vive reprise du trafic routier

Par mode, ce sont les transports routiers (+ 5,2% en 1986 dont +9% sur le réseau autoroutier) et aériens intérieurs (+11,3%) qui profitent de ce regain, alors que le trafic ferroviaire subit une forte baisse (-6%), l'évolution du trafic voyageurs (-3,5% en 1986) ne compensant plus comme entre 1981 et 1985 la baisse de son trafic de marchandises. Le trafic des voies navigables continue de diminuer (-7,5%).

S'agissant des transports internationaux, le trafic d'Air France baisse (27,6 milliards de passagers-km en 1986 contre 28,7 milliards en 1985). En revanche, les trafics maritimes se stabilisent après une baisse continue depuis 1976. Ce sont surtout les hydrocarbures qui expliquent ce regain.

Evolution des trafics intérieurs routiers, ferroviaires (voyageurs-marchandises)



Les marchandises transportées par route, air, fer et voie navigable passeraient de 180,0 milliards de tonnes-kilomètres en 1985 à 180,7 milliards en 1986 (véhicules de moins de 3t. de charge utile inclus).

En 1986, avec la forte baisse du prix des carburants, le trafic des voitures particulières progresse de 4,6% (+1,7% pour le parc et +2,9% pour le parcours annuel moyen).

* La commission des comptes des transports de la nation s'est réunie le 2 juillet sous la présidence de M. Josse. Le rapport rédigé à l'O.E.S.T est publié par l'I.N.S.E.E. (N°C 145 - septembre 1987)

Octobre 1987

Evolution globale des trafics intérieurs: marchandises en %

année	1982	1983	1984	1985	1986
tr. ferroviaires	-5,0	-3,0	1,5	-3,0	-7,4
tr. routiers (*)	-1,7	-2,4	1,9	1,3	4,4
dont					
compte d'autrui	-3,4	-3,8	-1,1	2,9	5,9
compte propre	-2,1	-4,4	6,2	-2,2	2,1
navigation int.	-8,3	-7,3	-6,0	-5,5	-6,9
Trafic total t-km	-3,1	-2,8	1,3	-0,4	0,3

(*) Le trafic routier inclut celui des véh. de - de 3t de cu.

voyageurs en %

année	1982	1983	1984	1985	1986
voitures partic.	0,1	2,0	3,0	0,5	4,6
autobus, autoc.	1,8	-0,3	3,1	-4,7	1,8
transport ferré	2,8	2,6	3,1	2,9	-3,2
dont					
S.N.C.F.	2,2	2,8	3,1	2,8	-3,5
tr. aériens	14,0	7,7	1,4	4,2	12,2
Trafic total v-km	0,6	2,0	3,0	0,5	3,6

Comptes d'autrui : des résultats contrastés

En 1986, la production effective de la branche transport augmente de 1,3% en volume contre +1,8% en 1985. Cette croissance reste néanmoins inférieure à celle des autres branches de l'économie. On note la croissance très élevée du transport routier de marchandises (+5,7%). A l'inverse, la dégradation se poursuit pour le transport maritime (-3,0%). On note aussi la faible progression du transport aérien (+1,6%).

Evolution de la production des transports en volume (En %)

	1982	1983	1984	1985	1986
68 tr. ferroviaire	-1,2	-0,9	2,4	0,2	-5,2
691 tr. rout. de m.	0,2	-0,2	-1,0	2,7	5,7
692 autres tr. ter.	2,8	-2,4	0,8	-0,2	1,9
70 navigation int.	-9,1	-7,1	-5,6	-6,0	-7,5
71 transport mar.	-0,6	-6,4	-0,6	0,9	-3,0
72 transports aér.	4,1	3,3	3,5	4,4	1,6
73-4 act. annexes auxiliaires	1,9	-0,2	-0,9	2,2	1,0
total transports	1,1	-0,7	0,4	1,8	1,3

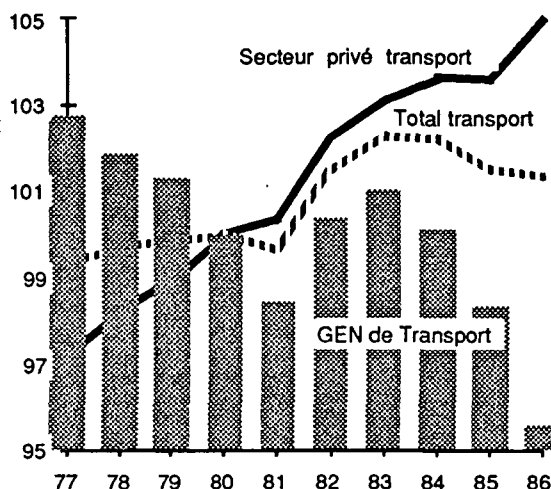
Effectifs salariés en légère baisse

Globalement, les effectifs salariés employés dans le secteur des "transports" baissent de 1700 personnes en 1986, contre 6000 en 1985. En fait, le contraste est net entre la baisse sensible des effectifs des Grandes Entreprises Nationales de transport (principalement la SNCF, où la baisse des effectifs s'est amplifiée en 1986 avec une perte de 8700 emplois) et la croissance des salariés des entreprises privées de transport routier. Les effectifs du transport routier de marchandises augmentent ainsi en 1986 de +3,4% en moyenne annuelle. A contrario, l'emploi continue de baisser dans le transport maritime (-10,9%).

Evolution des salariés du transport affiliés à l'UNEDIC et de la SNCF (en %)

	1982	1983	1984	1985	1986
68 Tr. ferroviaire	1,6	-0,1	-1,5	-2,5	-3,6
31 total Unedic	1,7	1,0	-0,5	0,0	1,0
dont					
69.1 Tr. rout. mar.	1,7	2,1	1,1	1,1	3,4
69.2 Autres tr. terr.	1,6	2,1	0,4	0,4	1,0
71 Tr. maritimes	4,4	0,8	-3,0	-8,6	-10,9
73-4 Act. annexes	1,4	-1,2	-2,6	-0,2	-0,1

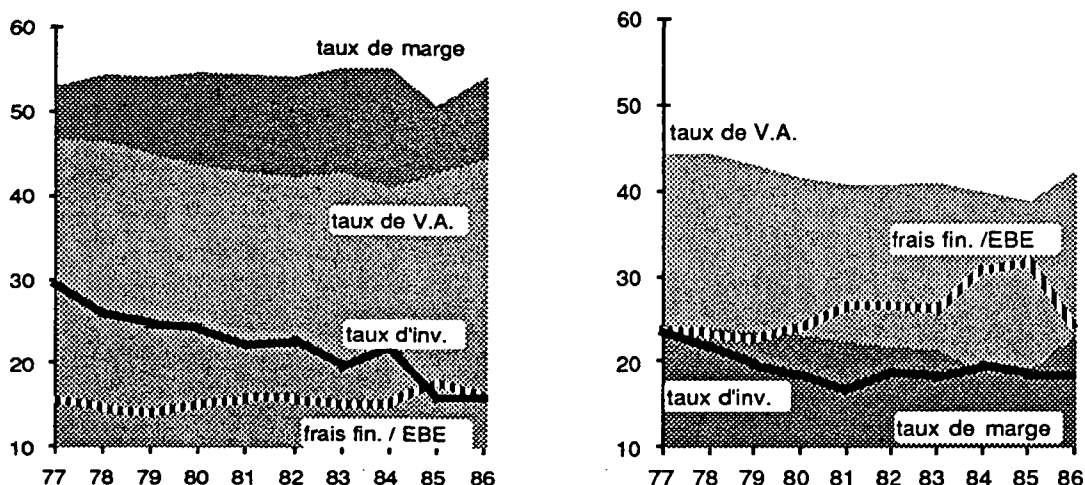
Evolution des salariés par "statut"



Résultats financiers en hausse

Dans ce contexte, on note la bonne santé des entreprises de **transport routier** : les défaillances d'entreprises baissent en 1986 de 10,5%. Avec la hausse des trafics de 5,5%, les entreprises de **transport routier de marchandises** bénéficient de la baisse du prix des carburants en 1986. Sur un chiffre d'affaires en hausse de 7% par rapport à 1985, cette baisse leur procure une économie de 1 milliard de F. L'excédent brut d'exploitation se trouve ainsi porté à 11,5 milliards de F, soit une hausse de 31% en un an. Toutefois, pour les entreprises individuelles, une partie de la hausse ne fait que compenser les médiocres résultats de 1984 et de 1985.

Evolution des ratios du transport routier de marchandises en %



Dans le **transport maritime**, la baisse d'activité mais surtout la baisse des cotations, ont provoqué une chute des recettes de 10%. Mais les consommations intermédiaires ont baissé elles aussi : -33% sur les soutes (carburants) soit 1,5 milliards de F d'économie. L'excédent brut d'exploitation s'améliore donc.

En **transport aérien**, Air France voit son trafic stagner; sa valeur ajoutée baisse de 2%; ses coûts salariaux augmentent de 1,5%; ses résultats financiers baissent de 7%. En revanche Air Inter a bénéficié d'une hausse de ses trafics d'environ 10%, qui a engendré une hausse équivalente de ses recettes.

Transporteurs: stabilité des prix...

En 1986 les **prix des transports** restent stables (0,0% après une hausse de +5,4% en 1985-cf prix à la production de la branche "transports" en Comptabilité Nationale). Ce ralentissement, dû en fait à la forte baisse des **cotations maritimes**, serait plus important que dans le reste de l'économie.

Evolution des prix des transports et de l'ensemble des branches en % (*)

	1982	1983	1984	1985	1986
total Economie	11,8	9,3	7,7	5,4	1,2
transport	13,1	9,2	6,8	5,4	0,0*

(*) Prix à la production des branches marchandes-Comptes de la Nation

S'agissant du **transport routier de marchandises**, la décélération des prix est moins forte que ne laissait prévoir l'évolution du coût des carburants: la hausse des prix intérieurs est ramenée de 6,7% en 1985 à +2,8% en 1986. Pour la **zone longue**, cette croissance reste toutefois assez faible : + 0,6%.

Evolution des prix des transports de marchandises en %

	1982	1983	1984	1985	1986
tr. routier	12,7	11,0	6,2	6,7	2,8
dont zone longue	11,0	11,3	7,4	2,8	0,6
tr. ferroviaire	10,6	10,1	3,7	4,8	1,1
navigation int.	16,5	10,7	3,9	1,3	-1,0

...mais hausse des tarifs voyageurs

Les prix **des transports publics de voyageurs** augmentent, eux, plus vite que ceux de l'ensemble des produits en 1986 (+ 4,5%), avec notamment une hausse de 6,3% pour les transports en commun (contre 2,7% pour l'indice général des prix).

Evolution des prix des transports collectifs et des prix de détail en % (*)

	1982	1983	1984	1985	1986
tr. collectif	13,8	10,8	7,0	6,5	4,5
dont :					
tr. en commun	11,1	11,4	7,5	6,9	6,3
tr. ferroviaire	16,0	9,0	6,2	7,8	4,0
tr. par autocar	13,8	12,4	7,4	4,6	3,8
total Economie	11,8	9,6	7,4	5,8	2,7

(*) Prix de détail des 295 produits à la consommation.

Faible compétitivité des transporteurs routiers

Les **échanges effectifs de transport** sont équilibrés en 1986 (après un déficit de 119 millions en 1985).

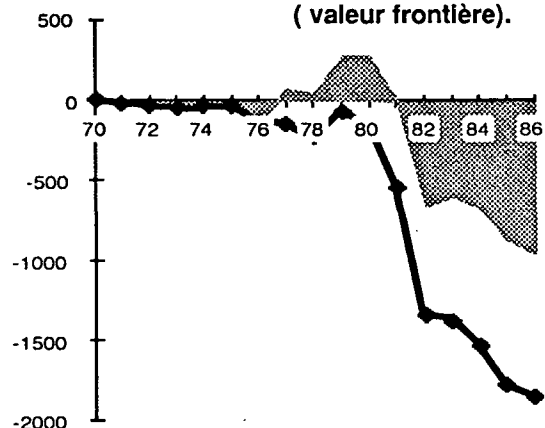
Le solde du transport **aérien** se dégrade, mais reste fortement positif. La baisse du dollar et des trafics d'Air France entraîne une baisse des recettes à l'exportation, compensée en partie par la baisse des carburants.

S'agissant du **transport routier international**, pour la première fois, il achemine plus de la moitié de de notre commerce extérieur en valeur . Mais, sur un marché potentiel de 23 milliards de francs, le pavillon français reste dominé depuis 1982 : ainsi, la balance des échanges est déficitaire de 1,9 milliards de francs (ceci selon l'optique valeur-frontière FAB/FAB, plus significative du point de vue des transports que l'optique des échanges effectifs retenue par la balance des paiements) .

Solde des échanges effectifs de transport en millions de francs

	1982	1983	1984	1985	1986
tr. ferroviaire	1051	1101	1459	1362	1522
tr. routier	-2181	-2292	-2559	-3081	-3271
tr. fluvial	-166	-197	-205	-212	-247
tr. maritime	-3197	-3021	-3352	-3307	-2700
tr. aérien	3550	4226	5422	5119	4703
total modes	-943	-183	765	-119	7

Solde des échanges de transport routier en millions de francs (valeur frontière).



Octobre 1987