

les collections de l'insée

56

C

comptes et
planification

LES TRANSPORTS EN FRANCE 1975 et 1976

*Évolution, comptes, charges des collectivités
publiques et des usagers, coût des transports*

14^e RAPPORT
DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES ● INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ● Directeur général : M. Edmond MALINVAUD ● *Les Collections de l'INSEE* sont diffusées par le département de la Diffusion ; chef du département : M. Gérard ADER ; Service Édition : M. Marcel SZWARC ; secrétaire de rédaction : Mme MC. MENGELLE-TOUYA ● VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

N° 240 des COLLECTIONS DE L'INSEE, Série C n° 56, NOVEMBRE 1977

INSEE - SAEI

**LES TRANSPORTS EN FRANCE
1975 ET 1976**

Évolution, comptes, charges des collectivités
publiques et des usagers, coût des transports

14^e RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION

Introduction

Dans son contenu et sa présentation le présent rapport diffère des rapports antérieurs :

— *le chapitre consacré à la place des transports dans l'économie nationale est plus développé qu'auparavant et les équilibres emplois-ressources font l'objet d'une nouvelle présentation; une note de méthode (annexe 8) explique ces modifications, qu'a rendues possibles le nouveau système de comptabilité nationale;*

— *l'analyse des dépenses d'investissements de l'Etat et des collectivités locales a été faite systématiquement d'après la comptabilité spéciale des investissements que tiennent les services de la comptabilité publique;*

— *pour éviter les doubles emplois avec les publications statistiques le présent rapport ne comporte plus de chapitre sur les données physiques des transports; toutefois, les divers chapitres comportent les données utiles à l'exposé ou spécifiques au rapport et une annexe spéciale donne la liste des publications statistiques;*

— *les études particulières figurant en annexe sont plus nombreuses que dans les rapports antérieurs.*

La Commission des Comptes des Transports de la Nation a élaboré ce rapport avec le concours de l'INSEE et du SAEI, service commun au Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'État aux Transports; les observations et les suggestions des lecteurs sont à transmettre au secrétaire de la Commission : M. Pierre Seguret, SAEI, 55, rue Brillat-Savarin, 75013 Paris. Téléphone : 588-56-27.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE

Les transports et l'économie nationale

1	<i>Évolution de la conjoncture économique en 1975 et 1976</i>	9
<hr/>		
2	<i>Les transports et l'économie nationale</i>	13
	1. Évolution de la valeur ajoutée totale et de la valeur ajoutée de la branche transports ..	13
	2. Évolution de l'activité des transports de marchandises	14
<hr/>		
3	<i>Évolution de la consommation des ménages</i>	17
	1. Évolution comparée de la consommation totale des ménages et de la consommation des ménages en transport	17
	2. Données sur les transports de voyageurs	18
<hr/>		
4	<i>Évolution du commerce extérieur de la France et transports internationaux</i>	21
	1. Commerce extérieur de la France	21
	2. Acheminement du commerce extérieur de la France par modes de transport	22
	3. Transports internationaux par le pavillon français	22
	4. Balance des échanges effectifs de transport	25
<hr/>		
5	<i>Évolution des facteurs de production</i>	27
	1. Évolution de la FBCF totale et de la FBCF de la branche transports	27
	2. Évolution des effectifs totaux et des effectifs de la branche transports	27
<hr/>		
6	<i>Évolution des prix des transports par rapport à l'évolution générale des prix</i>	31
	1. Prix des transports de voyageurs	31
	2. Prix des transports de marchandises	32

DEUXIÈME PARTIE

Dépenses de l'État et des collectivités locales en 1974 et 1975

1	<i>Les dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales</i>	35
	1. Méthode	37
	2. Présentation des tableaux des dépenses de l'État et des collectivités locales	37
	3. Dépenses de voirie	37
	4. Tableaux des dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales.....	37
	A. 1974	37
	B. 1975	40
	5. Autoroutes	43
	6. Récapitulation des dépenses de voirie de l'État et des collectivités locales	44
	7. Dépenses diverses de « transport » État	44

2	<i>Les dépenses de fonctionnement</i>	45
	1. État	45
	2. Collectivités locales	46

3	<i>Récapitulation des dépenses de fonctionnement et d'investissement</i>	47
----------	--	----

4	<i>Comparaison Recettes-Dépenses de l'État et des collectivités locales</i>	49
	a. 1974.....	50
	b. 1975.....	51

TROISIÈME PARTIE

Équilibre Ressources-Emplois de 1970 à 1976	53
--	----

ANNEXES

I. Versements aux entreprises publiques : SNCF - RATP	65
II. Les investissements de la SNCF et de la RATP en banlieue parisienne	69
III. Versements aux services routiers interurbains de voyageurs : transports scolaires.	71
IV. Comptes des entreprises : sociétés d'autoroutes, ports autonomes, aéroport de Paris	73
V. Évolution du produit par unité de trafic de la fiscalité spécifique de l'automobile ..	77
VI. Comparaison et évolution des dépenses de voirie de l'État et des collectivités locales et des recettes pour la France entière et cinq régions en 1974	81
VII. Séries longues : dépenses d'investissement de l'État et données de trafic	85

VIII. Évolution de la structure du marché des transports de marchandises	93
IX. Nomenclature du VI ^e Plan et intitulé des fonctions	101
X. Note méthodologique	103
XI. Liste des publications sur les transports	111

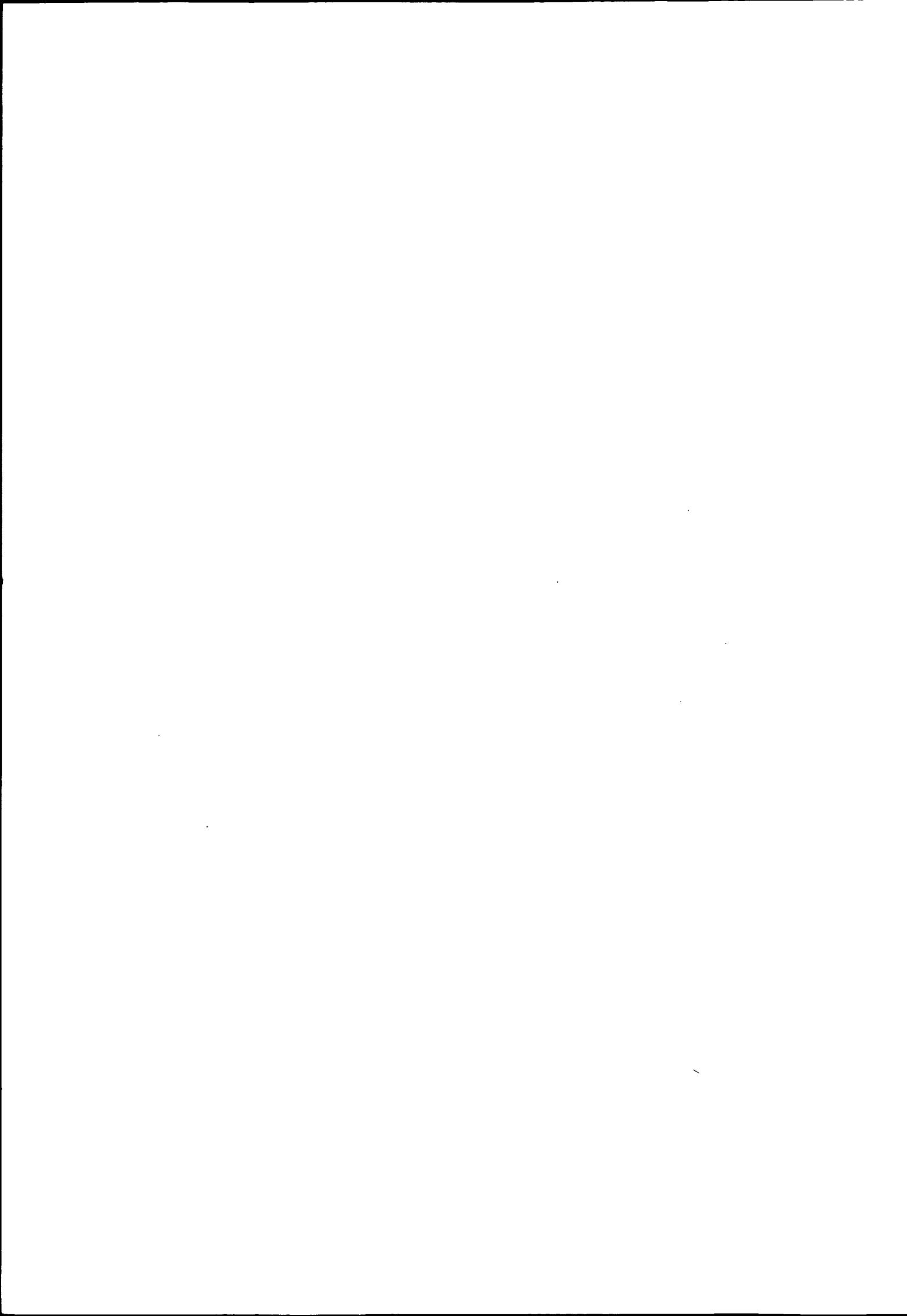
Liste des tableaux

1. Évolution des principaux agrégats macro-économiques.....	11
2. Évolution de la valeur ajoutée de la branche transports et de la valeur ajoutée totale.....	13
3. Évolution de l'activité des transports terrestres de marchandises, transit exclu.....	14
4. Évolution de la consommation totale des ménages et consommation des ménages en transports	17
5. Évolution des transports collectifs de voyageurs.....	18
6. Évolution des transports individuels de voyageurs.....	19
7. Évolution du commerce extérieur de la France.....	21
8. Évolution de la part de chaque zone géographique dans le commerce extérieur de la France	22
9. Acheminement du commerce extérieur de la France par modes de transport.....	23
10. Taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français.....	23
11. Transports internationaux de marchandises par le pavillon français.....	24
12. Transports internationaux de voyageurs par le pavillon français.....	24
13. Achats effectifs de services de transport.....	25
14. Ventes effectives de services de transport.....	25
15. Dépense nationale en transports maritimes.....	26
16. Évolution de la FBCF totale et de la FBCF de la branche transport.....	28
17. Évolution de la population active totale et de la population active de la branche transport.....	29
18. Durée hebdomadaire du travail.....	29
19. Évolution de l'indice des prix de la consommation globale des ménages et de la consommation des ménages en transport.....	31
20. Évolution des indices des tarifs de transports de marchandises.....	32
21. Évolution des indices des tarifs des différents modes de transport.....	32
22. Dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales pour 1974.....	37
23. Dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales pour 1975.....	40
24. Part des dépenses de l'État dans les autoroutes et voies rapides.....	43
25. Versements de l'État aux sociétés d'autoroutes.....	43
26. Dépenses de voirie de l'État et des collectivités locales.....	44
27. Dépenses diverses de « transport » de l'État.....	44
28. Dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports terrestres.....	45
29. Dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports.....	45
30. Dépenses de fonctionnement des collectivités locales pour les transports.....	46
31. Récapitulation générale des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État et des collectivités locales.....	47
32. Comparaison des recettes et des dépenses de l'État et des collectivités locales en 1974 et 1975	50
33. Équilibre ressources-emplois de la branche transports ferroviaires.....	56
34. Équilibre ressources-emplois de la branche transports routiers de marchandises.....	57
35. Équilibre ressources-emplois de la branche transports routiers et urbains de voyageurs..	58

36. Équilibre ressources-emplois de la branche navigation intérieure.....	59
37. Équilibre ressources-emplois de la branche transports maritimes et navigation côtière...	60
38. Équilibre ressources-emplois de la branche transports aériens.....	61
39. Équilibre ressources-emplois de la branche activités annexes des transports.....	62
40. Versements à la SNCF en 1975.....	66
41. Versements à la RATP.....	67
42. Les investissements de la RATP et de la SNCF en banlieue parisienne en 1975.....	70
43. Versements aux services routiers interurbains de voyageurs : transports scolaires.....	72
44. Comptes d'exploitation et d'investissement en 1974 et 1975. Aéroport de Paris.....	74
45. Comptes d'exploitation et d'investissement des sociétés d'autoroutes privées et des sociétés mixtes en 1974 et 1975.....	75
46. Comptes d'exploitation et d'investissement des ports maritimes en 1975.....	76
47. Statistique de kilométrages et de tonnes-kilomètres.....	78
48. Produit des taxes.....	79
49. Évolution du poids fiscal unitaire pour les années 1959-1972-1974-1975 et 1976.....	80
50. Évolution des prix des carburants.....	80
51. Comparaison des dépenses et des recettes spécifiques de l'État et des collectivités locales en 1974.....	82
52. Comparaisons des recettes et des dépenses de voirie de l'État dans quelques régions.....	83
53. Taux de couverture $\frac{\text{Recettes}}{\text{Dépenses}}$	83
54. Dépenses d'investissement de l'État pour la fonction « route ».....	86
55. Dépenses d'investissement de l'État pour la fonction « transports collectifs urbains »...	86
56. Dépenses d'investissement de l'État pour la fonction « voies navigables - ports fluviaux ».	87
57. Dépenses d'investissement de l'État pour la fonction « ports maritimes ».....	87
58. Dépenses d'investissement de l'État pour la fonction « aviation civile ».....	87
59. Transports terrestres de marchandises 1965-1976.....	88
60. SNCF : trafic voyageurs 1965-1976.....	89
61. RATP : nombre de voyages effectués 1965-1976.....	90
62. Transports maritimes : activité du pavillon français 1965-1976.....	90
63. Transports aériens : nombre de passagers transportés 1965-1976.....	91
64. Évolution du trafic total de marchandises de 1962 à 1974.....	94
65. Structure du marché des transports par produits transportés.....	95
66. Évolution du transport des différents produits (en indice).....	95
67. Part de chaque produit dans le transport total.....	95
68. Valeur des indices en 1974 (1962 = 100) du trafic par produits transportés.....	96
69. Part de chaque mode dans le transport des différents produits en 1962 et 1974.....	97
70. Évolution de la part de chaque mode dans le transport des produits entre 1962 et 1974..	98
71. Évolution du volume des produits transportés par les différents modes entre 1972 et 1974.	98
72. Structure du trafic SNCF marchandises en 1962.....	99
73. Structure du trafic SNCF marchandises en 1974.....	99
74. Structure du trafic marchandises par route en 1962.....	99
75. Structure du trafic marchandises par route en 1974.....	100
76. Structure du trafic par voies navigables en 1962.....	100
77. Structure du trafic par voies navigables en 1974.....	100

PREMIÈRE PARTIE

**Les transports
et l'économie nationale**





ÉVOLUTION DE LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE EN 1975 ET 1976

Au cours des années 1975 et 1976, la plupart des pays industrialisés ont connu une récession économique, suivie d'une reprise qui a été plus ou moins vigoureuse selon les pays.

En France, la crise économique a commencé à la fin de l'année 1974 et s'est prolongée jusqu'au 2^e semestre de 1975.

1. La période de récession a été caractérisée par :

— une chute de la production industrielle, accentuée par le phénomène de déstockage qui a connu en 1975 une ampleur et une durée exceptionnelles.

— une progression encore élevée de la consommation finale des ménages : 3,1 % en volume par rapport à 1974. Cette progression est à rapprocher de l'augmentation du revenu disponible des ménages (+ 4,4 % en termes réels par rapport à 1974). Pendant cette période, l'épargne des ménages, dont le taux s'est légèrement accru passant de 17,4 % du revenu disponible en 1974 à 18,6 % en 1975, s'est plus largement orientée vers les placements monétaires au détriment de l'épargne logement ;

— une diminution prononcée des investissements productifs des entreprises (— 6,4 % pour les investissements en volume par rapport à 1974), marquant ainsi une rupture avec la tendance de longue période caractérisée par une progression importante et soutenue.

Les investissements des administrations publiques ont, par contre, connu le taux de croissance le plus fort depuis 5 ans (+ 10,3 % en volume par rapport à 1974), dans le cadre du plan de soutien de l'économie appliqué par les pouvoirs publics.

Pour l'ensemble de l'année 1975, le produit intérieur brut marchand (le PIB) a été inférieur de 0,3 %, en volume, au niveau réalisé en 1974; l'indice de production industrielle, hors bâtiment et travaux publics, a enregistré un recul de 8,9 % (en moyenne mensuelle).

2. La reprise économique

Sous l'impulsion des mesures de relance prises par les pouvoirs publics et de la reprise des échanges mondiaux, l'économie française est entrée dans une phase de redémarrage en fin d'année 1975. Cette reprise, d'abord extrêmement vigoureuse pendant la période de rattrapage, s'est poursuivie, tout en se modérant, au cours de l'année 1976.

● La progression de l'activité économique a été inégale selon les secteurs : elle a été forte (+ 12,7 %

par rapport à 1975), sans toutefois retrouver son niveau d'avant « la crise », pour le secteur des biens intermédiaires avec la reconstitution partielle des stocks tombés à un niveau très bas en fin d'année 1975, et pour le secteur des biens de consommation (+ 14,1 % par rapport à 1975) soutenu notamment par la poussée des achats d'automobiles; la progression du secteur des biens d'équipement a été plus modérée (+ 5,1 %); le secteur des bâtiments et travaux publics a stagné par rapport à 1975.

● En 1976, la consommation finale des ménages, un des moteurs de la reprise, a augmenté de façon sensible par rapport à 1975 : + 4,9 % en volume, malgré le tassement de la progression du pouvoir d'achat (+ 2,9 %). Corrélativement, le taux d'épargne des ménages a diminué et leurs investissements en logement ont, pour la deuxième année consécutive, marqué le pas, amorçant ainsi une rupture avec la tendance des années antérieures.

● Favorisés par les mesures fiscales, les investissements productifs des entreprises ont progressé en volume de 5,6 %¹ par rapport à 1975; la situation financière des entreprises s'est redressée en 1976, mais cette amélioration n'a pas suffi à ranimer la demande d'investissement; le niveau a été, pour les entreprises privées, nettement inférieur au taux de progression antérieur à la crise et la politique d'investissement des entreprises privées reste un facteur d'incertitude pour 1977.

Les investissements des administrations publiques enregistrent un tassement par rapport au taux de 1975 (+ 5,4 % en volume en 1976 par rapport à 1975, contre + 10,3 % en 1975).

Pour l'ensemble de l'année 1976, le produit intérieur brut (le PIB) a progressé de 5,2 % en volume par rapport à 1975; l'indice de la production industrielle, hors bâtiment et TP, de 10,7 %.

3. Au plan international

L'année 1975 a été marquée par une contraction importante des échanges mondiaux, de l'ordre de 6 % en volume par rapport à 1974.

Pour la France, le volume des importations a baissé de 8,7 %; celui des exportations de 3,0 %. L'inégalité de ces reculs a entraîné une amélioration du solde de

1. Ce chiffre comprend les investissements des grandes entreprises nationales.

la balance commerciale, dont le déficit a été ramené de — 35,6 milliards de francs en 1974 (balance CAF/FOB) à — 6,9 milliards de francs en 1975.

En 1976, la reprise économique d'un grand nombre de pays de l'OCDE a provoqué une relance du commerce mondial, qui a augmenté de + de 11 % en volume par rapport à 1975.

L'évolution des échanges internationaux a été variable selon les zones géographiques : ce sont les échanges entre les pays industrialisés et, en particulier, avec les Etats-Unis, qui ont connu le taux de progression le plus élevé, après avoir subi un recul de près de 10 % en volume en 1975. Les achats des pays exportateurs de pétrole ont connu pendant cette période un développement considérable (+ 45 % en volume en 1975 par rapport à 1974 et 20 % en 1976), encore que leur part dans le commerce international reste modeste.

En France, le volume des importations s'est accru de 19,5 % en 1976 par rapport à 1975, et celui des exportations de 9,4 %. Le déficit de la balance commerciale en 1976 est redevenu important, aggravé par les conséquences de la sécheresse et par la dépréciation du franc; il a atteint près de 39 milliards de francs (balance CAF/FOB). Le déficit s'est accru avec les pays de la CEE, en particulier avec la République Fédérale Allemande, avec les Etats-Unis et avec les pays producteurs de pétrole. Au contraire, le taux de couverture des échanges avec les pays socialistes et les pays du quart-monde s'est amélioré sensiblement.

4. *Le marché du travail*

La diminution de l'activité économique a provoqué en 1975 une forte dégradation du marché du travail; le nombre des demandes d'emploi non satisfaites est passé de 765.700 en début d'année à 1.009.700 en fin d'année (698.600 à 905.600 en données corrigées des variations saisonnières); cette aggravation s'est accompagnée d'une augmentation du chômage partiel.

En 1976, malgré la reprise économique, la situation du marché du travail ne s'est pas améliorée, sauf en ce qui concerne le chômage partiel : le nombre de demandes d'emploi était de 1.017.400 en janvier et a atteint 1.036.900 en décembre (899.600 et 929.900 en données CVS).

La productivité globale apparente du travail, après avoir marqué en 1974 et 1975 un ralentissement sensible de son rythme de progression antérieur (+ 3,4 % en 1975 et + 3,3 % en 1974), progresse en 1976 de + 4,9 % soit à un taux voisin du taux sur longue période (+ 5 %).

5. *Les prix*

Malgré un ralentissement sensible par rapport à 1974, la hausse des prix intérieurs est restée élevée en 1975 et en 1976, nécessitant la mise en place d'une politique de lutte contre l'inflation en fin d'année 1976.

L'indice des prix à la consommation a crû de 11,8 % en 1975 et de 9,6 % en 1976 (contre + 15,2 % en 1974)

TABLEAU 1

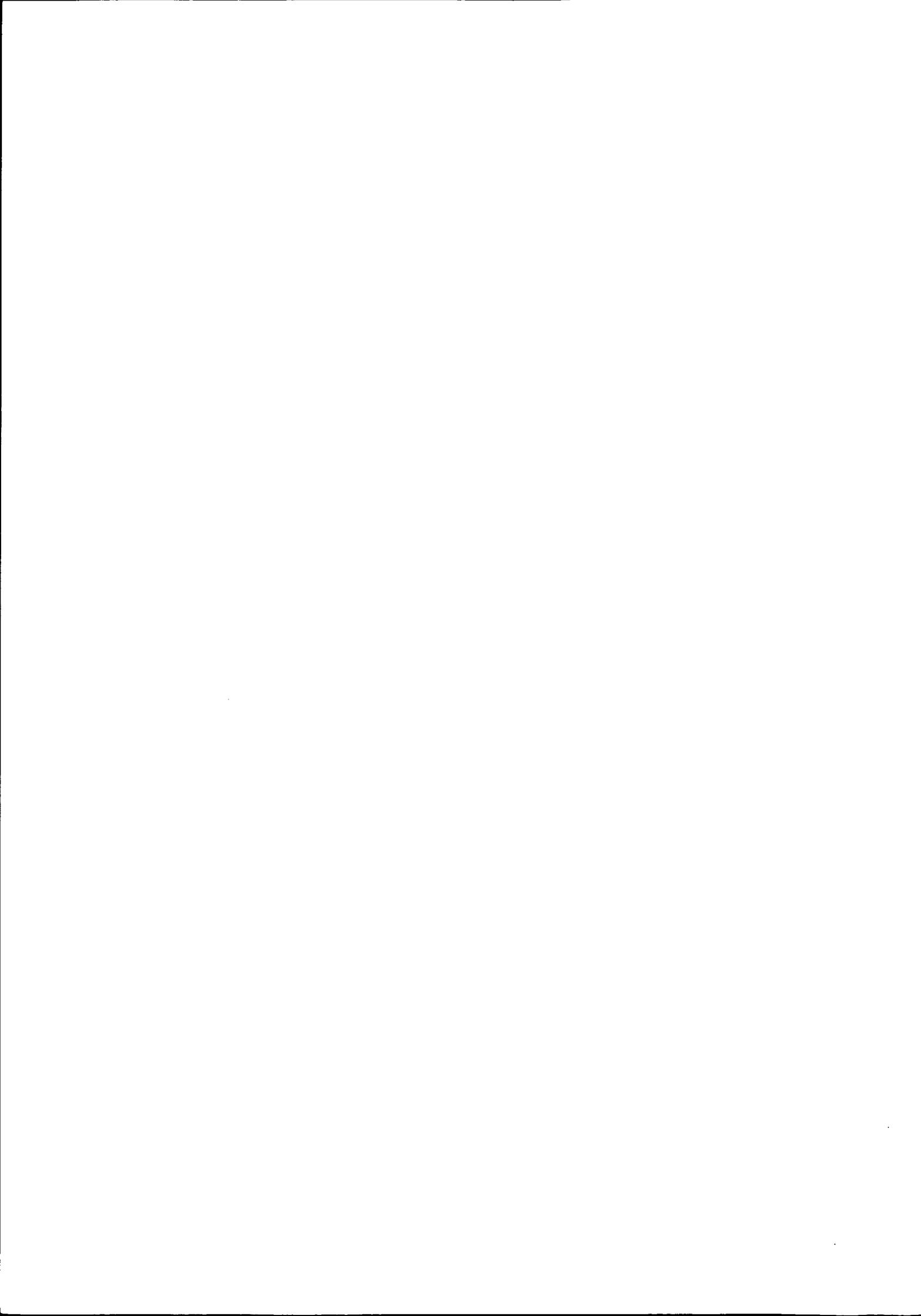
Évolution des principaux agrégats macroéconomiques

En valeur : milliards de francs courants

En indices : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973 (définitif)			1974 (semi-définitif)			1975 (semi-définitif)			1976 (provisoire)		
	Indice de volume	Indice de prix	Valeur prix courants	Indice de volume	Indice de prix	Valeur prix courants	Indice de volume	Indice de prix	Valeur prix courants	Indice de volume	Indice de prix	Valeur prix courants
PIB (total)	+ 5,4	+ 7,7	1.114,2	+ 2,3	+ 11,5	1.271,8	+ 0,1	+ 12,9	1.437,1	+ 5,2	+ 9,6	1.657,4
Importations	+ 15,0	+ 7,2	185,5	+ 4,5	+ 44,9	280,8	- 8,7	+ 1,1	259,2	+ 19,5	+ 9,5	339,2
Consommation finale des ménages	+ 5,5	+ 6,9	666,2	+ 2,2	+ 13,6	773,4	+ 3,1	+ 11,6	890,5	+ 4,9	+ 9,9	1.026,8
FBCF totale	+ 5,8	+ 7,9	264,9	+ 1,0	+ 16,6	312,1	- 3,4	+ 11,2	335,4	+ 4,5	+ 9,1	382,3
<i>dont :</i>												
- FBCF des sociétés et entreprises individuelles ..	+ 5,0	+ 6,8	146,7	- 0,2	+ 16,3	170,3	- 6,4	+ 11,5	177,8	+ 5,6	+ 6,8	200,4
- FBCF des administrations publiques	+ 2,0	+ 9,6	35,6	+ 0,5	+ 17,3	42,0	+ 10,3	+ 12,3	52,0	+ 5,4	+ 10,7	60,7
Variations de stocks	+ 34,4	+ 8,8	26,9	- 15,9	+ 21,5	27,5	-	+ 20,5	- 13,2	-	+ 5,7	18,2
Exportations	+ 12,3	+ 7,7	191,9	+ 9,8	+ 24,3	261,9	- 3,0	+ 6,3	269,8	+ 9,4	+ 8,6	320,6

Source : INSEE (Comptes de la nation).





LES TRANSPORTS ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

Nota. — Dans cette première partie, on fournit, d'une part, un certain nombre de données concernant la branche transports issues de la Comptabilité Nationale et, d'autre part, des données physiques sur l'activité des transports.

Ces statistiques ne recouvrent pas le même champ. En particulier, *ne sont recensés dans l'activité* de la branche transport en Comptabilité Nationale que les

transports pour compte d'autrui (exceptions faites pour les transports maritimes et la navigation fluviale); l'activité de transport pour compte propre des entreprises n'est pas comptabilisée, non plus que les transports individuels (voitures particulières notamment). Par conséquent, tout rapprochement entre les 2 séries de données doit tenir compte de leur contenu respectif (se reporter à la note méthodologique sur la branche « transports en Comptabilité Nationale », annexe 10).

1. Évolution de la valeur ajoutée de la branche Transports et de la valeur ajoutée totale

TABLEAU 2

En valeur : en millions de francs courants

En volume : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	Hors TVA déductible			
	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
Valeur ajoutée brute totale ¹ :				
- en valeur	1.015.811	1.154.204	1.310.019	1.507.185
- en volume	+ 5,6 %	+ 2,8 %	- 0,2 %	+ 4,3 %
Valeur ajoutée de la branche « Transports » :				
- en valeur	44.847	50.442	55.795	65.128
- en volume	+ 6,0 %	+ 2,6 %	- 4,2 %	+ 7,0 %

1. Somme des valeurs ajoutées c'est-à-dire le produit intérieur brut (PIB), moins la TVA grevant les produits et droits de douanes.
Source : INSEE.

En 1973 et 1974, la valeur ajoutée de la branche transport avait évolué, en volume, de façon très parallèle à celle de la valeur ajoutée totale. Au cours des deux dernières années, son évolution a été légèrement différente : pendant la récession économique, elle a accusé une baisse plus prononcée que celle de l'ensemble des branches et, en 1976, au moment de la reprise, sa progression a été plus forte. L'activité des transports de marchandises semble bien, en effet, suivre en l'accroissant l'évolution de l'activité économique.

Le tableau suivant retrace les variations du volume des transports de marchandises, y compris les trans-

ports pour compte propre et les oléoducs. Dans ce tableau, les tonnes-kilométriques sont évaluées selon les méthodes propres à chaque mode de transport, c'est-à-dire avec des distances différentes, suivant le mode de transport. Pour obtenir des chiffres comparables entre eux, il faut diminuer les TK par fer d'environ 8 % et les TK par voies navigables d'environ 27,5 %. D'autre part, il importe de souligner que les chiffres concernant les transports par route sont obtenus au moyen d'enquêtes par sondage auprès des entreprises de transport, qu'ils sont certainement sous-estimés et que leur proportion de sous-estimation est probablement variable dans le temps.

2. Évolution de l'activité des transports terrestres de marchandises,* transit exclu

TABLEAU 3

En milliards de TK (distances non corrigées)

En indice : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973	1974	1975	1976 (P)
SNCF ** :				
– en TK	67,30	70,98	59,36	62,70
– en indice	+ 6,6 %	+ 5,5 %	– 16,4 %	+ 5,6 %
Route *** :				
– en TK	83,1	87,4	78,5	83,9
– en indice	+ 11,4 %	+ 5,2 %	– 10,2 %	+ 6,9 %
Transports pour compte d'autrui :				
– en TK	49,7	51,4	47,0	48,8
Transports pour compte propre :				
– en TK	33,4	36,0	31,5	35,1
Navigation fluviale :				
– en TK	12,6	12,4	10,6	10,9
– en indice	– 3,8 %	– 1,6 %	– 14,5 %	+ 2,8 %
Oléoducs :				
– en TK	20,3	18,7	18,1	19,6
– en indice	+ 8,5 %	– 7,9 %	– 3,2 %	+ 8,3 %
Total transports terrestres (hors oléoducs) :				
– en TK	163,0	170,8	148,5	157,5
– en indice	+ 8,0 %	+ 4,8 %	– 13,1 %	+ 6,1 %
Total transports terrestres (y compris oléoducs) :				
– en TK	183,3	189,5	166,6	177,1
– en indice	+ 8,1 %	+ 3,4 %	– 12,1 %	+ 6,3 %

* *Constitution des séries statistiques :*
Afin de pouvoir comparer l'activité des différents modes de transport entre eux, les séries statistiques ont été constituées *en excluant le transit pour tous les modes*; le transit n'est, en effet, pas saisi dans les données statistiques de transport routier de marchandises; par ailleurs, cette part de l'activité des transports n'est pas influencée par l'activité économique nationale. Pour permettre de raccorder les séries de chiffres antérieures des comptes de transport pour la SNCF, on indique ci-après les chiffres de transit pour la SNCF au cours des années antérieures.
4,54 milliards de TK en 1973 sur un total de 71,84 (ancienne série CCTN);
4,32 milliards de TK en 1974 sur un total de 75,30;
3,45 milliards de TK en 1975 sur un total de 62,81;
4,26 milliards de TK en 1976 sur un total de 66,96;

** *SNCF :* Les transports par fer ne comprennent ni les transports que la SNCF fait effectuer par route, ni les acheminements de wagons de particuliers vides; ils comprennent par contre les transports en service de la SNCF.

*** *Véhicules de 3 tonnes et plus, de moins de 15 ans d'âge (nouvelles séries, Source DST - SAEI).*

Le 1^{er} semestre 1975 s'est caractérisé par la prolongation de la baisse d'activité des transports qui avait commencé dès le milieu de 1974 parallèlement au ralentissement de la production industrielle. La reprise des transports de marchandises s'est amorcée au 2^e semestre, d'abord lentement, puis plus rapidement sous l'effet de la reprise économique, très vive en fin d'année 1975.

Pour l'ensemble des transports terrestres de marchandises (hors oléoducs), la baisse des TK (– 13,1 % entre 1974 et 1975) est plus accentuée que celle du produit intérieur brut en volume (– 0,3 %) et que celle de la production industrielle (– 8,9 %). Le phénomène d'amplification de la variation de l'activité des transports par rapport à celle du PIB et de la production

industrielle n'est pas particulier à la courte période en cause; il a été constaté sur une plus longue période : en 1971 les transports avaient déjà diminué plus fortement que la production et en 1969 et 1973 ils avaient augmenté plus vite.

Ce phénomène semble dû pour l'essentiel aux mouvements de stockage et déstockage qui caractérisent ces périodes et qui peuvent introduire un certain décalage entre les cycles économiques et l'activité des transports; il se peut aussi qu'en période de surchauffe économique les acheteurs soient amenés à s'adresser à des producteurs éloignés, faute de pouvoir être livrés par des producteurs plus proches.

L'effet de la crise a été plus accentué pour la voie navigable et le chemin de fer que pour le transport

routier. Par rapport à 1974, la baisse du trafic, exprimé en TK, a été, de :

- 10,2 % pour la route;
- 16,8 % pour le fer;
- 14,5 % pour la voie d'eau.

Cette inégalité dans les baisses de trafic tient probablement pour une part à un effort commercial accru des transporteurs routiers, mais pour l'essentiel elle tient au fait que la réduction des transports a été particulièrement forte pour les produits lourds, c'est-à-dire pour les produits qui constituent la majorité des transports par fer et par voie d'eau *. La baisse a été notamment de 17,7 % pour les combustibles minéraux solides et de 23,5 % pour les produits métallurgiques transportés par la SNCF, de 18 % pour les produits pétroliers et 22 % pour les produits métallurgiques transportés par eau; baisse également des produits chimiques et et engrais (— 20,1 % pour la SNCF) et des matériaux de construction (— 9,2 % pour la voie d'eau).

Dans les transports routiers, les transports pour compte propre, constitués pour une part notable de transports de matériaux de construction, ont enregistré une baisse plus importante que les transports pour compte d'autrui, respectivement — 12,5 % et — 8,6 % en TK par rapport à 1974, et les transports à longues distances se sont mieux maintenus que les transports sur courtes distances (— 7 % pour les trafics au-dessus de 150 km, — 16 % pour les trafics de 0 à 50 km).

La reprise de l'activité des transports de marchandises, amorcée en fin d'année 1975 sous l'impulsion de la relance économique, s'est poursuivie en 1976, mais de façon limitée et irrégulière. Le 2^e semestre 1976 a marqué l'arrêt de la croissance rapide du trafic enregistrée au 1^{er} semestre; ce mouvement est parallèle à celui de l'activité économique.

Pour l'ensemble de l'année 1976 :

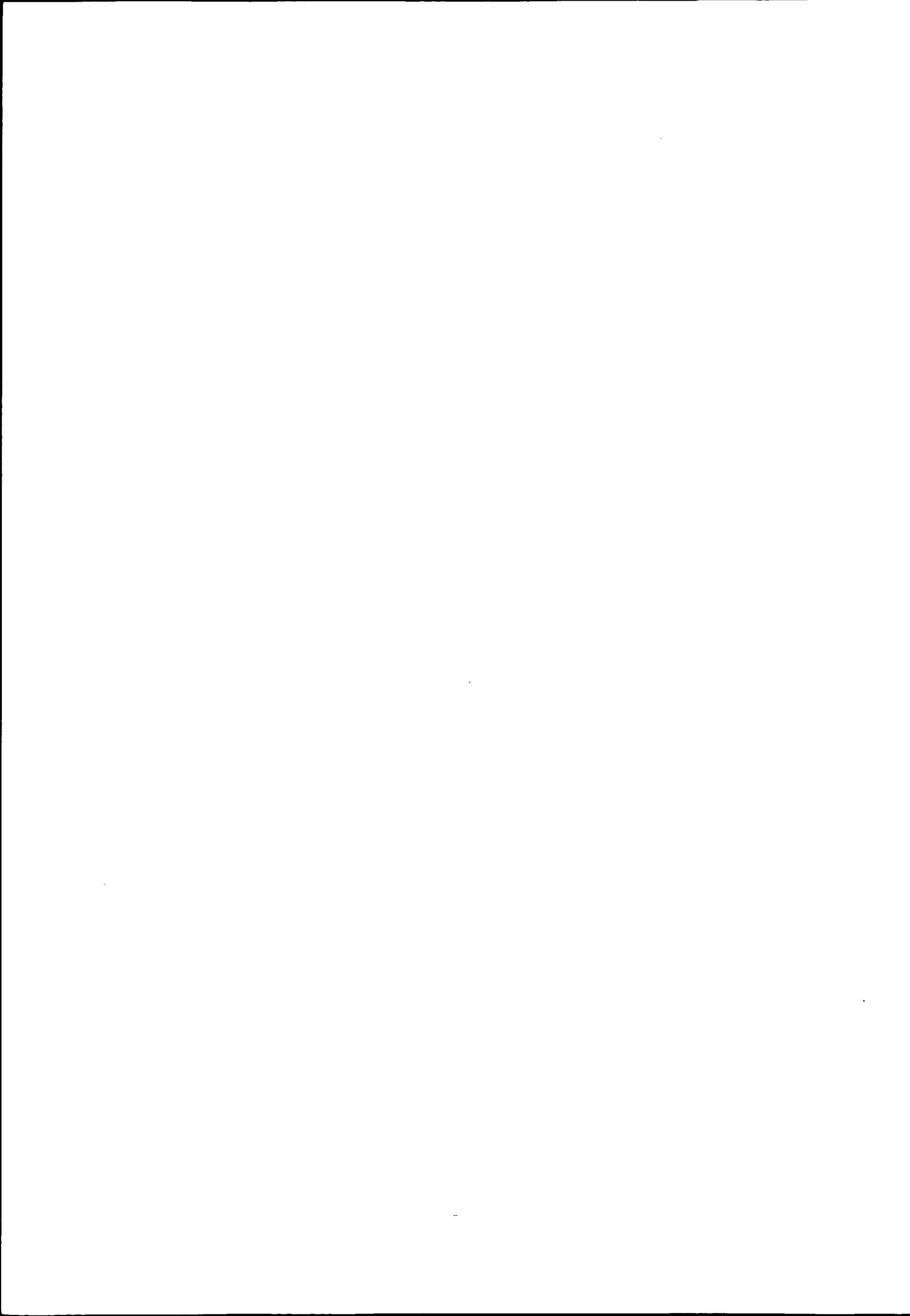
— *Le trafic ferroviaire* a crû de 7,2 % en TK par rapport à 1975, mais il n'a pas retrouvé le niveau de 1974;

— *Le trafic de la voie d'eau* se situe pratiquement au même niveau qu'en 1975;

— *Les transports routiers* ont enregistré, d'après les premiers résultats de l'enquête par sondage qui sert à établir les statistiques du transport routier de marchandises, une progression de l'ordre de 7 % par rapport à 1975, mais, cette fois, on constate que le transport pour compte d'autrui a assez peu augmenté (+ 3,8 % par rapport à 1975) tandis que le transport pour compte propre connaissait une hausse de 11,4 %. Les transports à plus de 150 km progressent de 10,4 % alors que les transports de 0 à 150 km ont pratiquement stagné (+ 1,3 %);

— *L'ensemble des transports terrestres* augmente de 6,1 % (hors oléoducs) par rapport à 1975.

* Voir à ce sujet l'annexe 8 sur la structure du marché des produits par modes de transport entre 1962 et 1974.





ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

1. Évolution comparée de la consommation totale des ménages et consommation des ménages en transports

Le tableau ci-dessous donne l'évolution de 1973 à 1976 :

- de la consommation totale des ménages (consommation finale au sens de la comptabilité nationale; il s'agit des ménages résidents et non-résidents);
- de la consommation des ménages en « produit » transport;
- de la consommation des ménages en « fonction » transport.

Le « produit » transport, c'est la production de la branche transport. Les achats de « produit » transport,

ce sont donc essentiellement les dépenses de transport collectif : SNCF, autobus et autocars, taxis, avions, navigation maritime ou côtière, et accessoirement les services payés aux agences de voyages (souvent compris d'ailleurs dans le prix du billet facturé à l'utilisateur), quelques dépenses d'utilisation de voitures individuelles (parkings et péages) et les dépenses de déménagement.

Quant à la consommation des ménages en « fonction » transport, elle comprend, d'une part, la consommation en « produit » transport définie ci-dessus (à l'exception des services des agences de voyage), d'autre part, toutes les dépenses d'achat et d'utilisation des véhicules personnels (automobiles, caravanes, motocycles et cycles) y compris les dépenses d'assurances, enfin quelques dépenses diverses (location de voitures particulières, services des auto-écoles).

TABLEAU 4

Évolution de la consommation totale des ménages et de la consommation en transports

En valeur : en millions de francs courants
En volume : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
1. Consommation totale des ménages :				
— en valeur	666.191	773.463	890.502	1.026.827
— en volume	+ 5,5 %	+ 2,2 %	+ 3,1 %	+ 4,9 %
2. Consommation des ménages en « produit » transport :				
— en valeur	13.226	15.536	18.043	21.424
— en volume	+ 5,7 %	+ 4,3 %	+ 4,6 %	+ 6,6 %
<i>dont :</i>				
Transports collectifs :				
— en valeur	11.939	13.907	16.087	18.475
— en volume	+ 6,2 %	+ 3,6 %	+ 4,3 %	+ 6,8 %
3. Consommation des ménages en « fonction » transport :				
<i>dont :</i>				
Transports individuels :				
— en valeur	64.596	73.711	84.766	106.415
— en volume	+ 8,1 %	— 7,3 %	+ 3,8 %	
<i>dont :</i>				
Achats de véhicules :				
— en valeur	22.137	21.057	25.283	36.939
Dépenses d'utilisation de véhicules :				
— en valeur	42.459	52.654	59.483	69.476

Source : INSEE.

2. Données sur les transports de voyageurs

La précision des données physiques rassemblées ici n'est pas homogène. Elle est particulièrement incertaine

pour les transports urbains, hors RATP, les transports routiers interurbains et les transports individuels.

TABLEAU 5

Évolution des transports collectifs de voyageurs

En indice : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973	1974	1975	1976 (P)
Transports urbains				
SNCF (banlieue de Paris) + RATP ¹ :				
- en millions de voyageurs	2.041	2.089	2.173	2.296
- en indice	- 0,2 %	+ 2,3 %	+ 4,0 %	+ 5,6 %
Transports publics routiers, hors RATP * :				
- en millions de voyageurs	760,9	808,7	n.d.	n.d.
- en millions de véhicules/km	217,9	230,8	n.d.	n.d.
Transports interurbains				
SNCF (autres lignes) :				
- en milliards de voyageurs-km	37,90	40,18	43,40	43,86
- en indice	+ 4,3 %	+ 6,0 %	+ 8,0 %	+ 1,0 %
Transports publics routiers * :				
- en millions de voyageurs	910,9	981,7	n.d.	n.d.
- en millions de véhicules/km	924,2	857,4	n.d.	n.d.
Transports aériens ** ¹ :				
- en millions de voyageurs	5,9	6,0	6,5	7,2
- en millions de voyageurs-km	3.371	3.440	3.809	4.242
- en indice	+ 6,6 %	+ 2,0 %	+ 10,7 %	+ 11,3 %

1. Les statistiques détaillées de la SNCF, de la RATP et des compagnies aériennes sont données, sur séries longues, en annexe n° 7.

* Source : Enquête SAEI (enquête en voie de restructuration à partir de 1975)

Le trafic interurbain comprend les services réguliers, les services occasionnels, transports scolaires et transports d'ouvriers.

Une autre estimation fournie par la Direction des Transports Terrestres donne

- pour 1973 : 946,3 millions de véhicules/km;

- pour 1974 : 948,0 millions de véhicules/km.

** Le trafic intérieur représente le trafic intérieur (Métropole + Corse) d'Air-France, d'UTA, d'Air-Inter et celui des Compagnies du 3^e niveau.

Alors que la consommation finale des ménages continuait de progresser entre 1974 et 1976 malgré la crise économique, il n'en a pas été de même des achats automobiles. Les immatriculations de véhicules neufs ont baissé par rapport à l'année précédente de 12,7 % en 1974, en moyenne annuelle, et de 3 % en 1975. Toutefois, l'année 1975 a été contrastée : poursuite de la chute des immatriculations au 1^{er} semestre et reprise très vive des achats, en particulier des achats de grosses cylindrées, au deuxième semestre. Cette reprise s'est confirmée tout au long de 1976 : le niveau des immatriculations a atteint un niveau record (+ 25,3 %).

En ce qui concerne le volume des déplacements, l'augmentation brutale du prix des carburants au début de l'année 1974, accompagnée des mesures de limitations de vitesse, ont provoqué une chute immédiate du niveau d'utilisation des voitures particulières. La

circulation routière a diminué, comme le montre la baisse des indicateurs mensuels de circulation. Pendant cette même période, la diminution de la consommation de carburants a été plus marquée que celle de la circulation (conséquences des effets de limitation de vitesse). La reprise des déplacements s'est effectuée sur une nouvelle tendance, légèrement inférieure aux tendances passées.

Cette nouvelle évolution s'est poursuivie pendant les années 1975 et 1976.

Les transports collectifs, dont le volume est très inférieur à celui des transports individuels, ont connu en 1974 et 1975 une croissance rapide, en particulier pour les déplacements interurbains de la SNCF, dont l'augmentation a été renforcée par les facilités accordées aux militaires permissionnaires. En 1976, cette progres-

TABLEAU 6

Évolution des Transports individuels de voyageurs

Les pourcentages de variation indiqués donnent la variation par rapport à l'année précédente

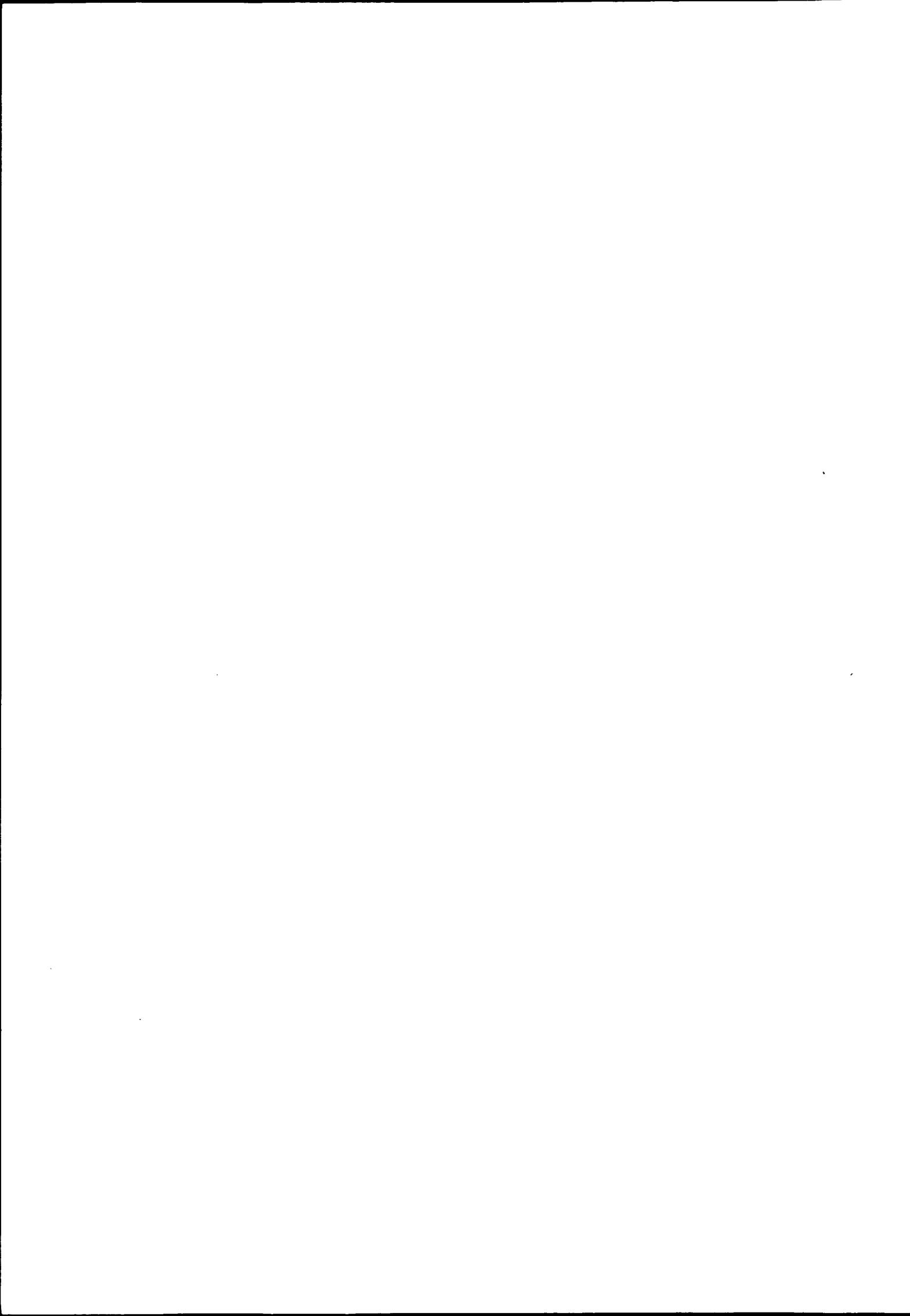
	1973	1974	1975	1976 (P)
Parc estimé de véhicules automobiles (situation en fin d'année) :				
– en milliers de véhicules	14.500	15.000	15.300	16.230
Immatriculations de véhicules neufs :				
– en milliers de véhicules	1.746	1.525	1.482	1.858
– en indice	+ 6,6 %	– 12,7 %	– 3 %	+ 25,3 %
Kilométrage moyen parcouru par voiture particulière et par an (estimations) :				
– en km	12.500	12.000	12.300	12.600
Kilométrage total annuel des voitures particulières (estimations) :				
– en milliards de km	177,5	177,0	186,0	200,0
– en indice	+ 9 %	– 0,3 %	+ 5,1 %	+ 7,5 %
Consommation de carburants * (essence + super) :				
– en milliers de tonnes	12.406	11.830	12.380	13.013
– en indice	+ 8,9 %	– 4,7 %	+ 4,6 %	+ 5,1 %
Indice de circulation ** :				
– sur routes nationales	120	117	121	125
– sur autoroutes	141	142	155	164
– ensemble	128	129	135	139

* Source : CPDP (consommation de voitures particulières, commerciales et taxis).
** Source : DRCR Indices calculés à réseaux constants, base 100 en 1970.

sion s'est ralentie; l'évolution a été de pair avec le fort développement des immatriculations de voitures particulières, mais on ne peut affirmer qu'elle en soit la conséquence.

En région parisienne, la progression des transports collectifs en 1975 et 1976 peut être imputée au succès de la carte orange. Dans les autres agglomérations, on

note également un accroissement des transports en commun, qui contraste avec l'érosion du trafic jusqu'en 1973; une enquête portant sur 29 réseaux de province donne une croissance du trafic de 3,3 % en 1975 par rapport à 1974 (contre + 2,1 % en 1973 par rapport à 1972 sur ces mêmes réseaux); mais les transports en commun continuent à n'assurer en province qu'une faible minorité des déplacements.





ÉVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE ET TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Au cours des 15 dernières années et réserve faite à la récession économique de 1975, les échanges extérieurs de la France ont connu un développement très rapide et représentent une part de plus en plus importante de l'activité économique du pays.

Sur la période 1961-1974, les importations et les exportations ont progressé, en volume, près de deux fois

plus vite que la production intérieure. Après la chute de 1975, le commerce extérieur a repris en 1976 un rythme de progression identique aux tendances antérieures. L'expansion du commerce extérieur a entraîné une progression des transports internationaux et un accroissement sensible des achats et des ventes de services de transports pesant de plus en plus sur la balance des paiements du pays.

1. Commerce extérieur de la France

TABLEAU 7

En volume : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
1. Commerce extérieur de la France en valeur				
Importations (CAF) :				
– en milliards de francs	185,5	280,8	259,2	339,2
– en volume	+ 14,2 %	+ 4,5 %	– 8,8 %	+ 19,5 %
dont : énergie en milliards de francs	21,3	57,2	51,6	68,6
Exportations (FOB) :				
– en milliards de francs	191,9	261,9	269,8	320,6
– en volume	+ 12,2 %	+ 9,8 %	– 3,1 %	+ 9,3 %
% des exportations dans le PIB	17,2	20,6	18,8	19,3
2. Commerce extérieur de la France en tonnage				
Importations (en millions de tonnes)	244,9	251,7	213,7	256,8
dont : produits pétroliers	143,7	138,1	115,7	122,6
Exportations (en millions de tonnes)	122,1	125,9	105,9	114,2
1. Source : INSEE « Comptes de la Nation ».				
2. Source : Direction générale des Douanes.				

Le tableau 8 retrace la structure des échanges extérieurs de la France de 1973 à 1976.

La part des échanges avec la CEE, bien qu'ayant tendance à diminuer, représente encore la moitié du commerce extérieur de la France. Les échanges avec les pays producteurs de pétrole et avec les pays de l'Est

ont sensiblement augmenté au cours de ces dernières années. Toutefois, en 1976, contrairement à ces tendances, ce sont les échanges avec la CEE et les pays industrialisés de l'OCDE, qui ont le plus augmenté sous l'impulsion de la reprise de la production de ces pays.

TABLEAU 8

Évolution de la part de chaque zone géographique dans le commerce extérieur de la France (en % des valeurs)

	Importations (CAF)				Exportations (FOB)			
	1973	1974	1975	1976	1973	1974	1975	1976
CEE élargie ¹	54,6	47,6	49,0	49,6	55,7	53,2	49,2	50,6
<i>dont</i> : RFA	22,5	19,2	18,8	19,2	19,4	17,2	17,9	17,3
OCDE hors CEE	21,1	20,1	20,3	20,2	21,1	22,0	19,4	19,2
<i>dont</i> : États-Unis.....	8,2	7,7	7,6	7,3	4,7	4,9	3,9	4,5
Pays socialistes ²	3,1	2,9	3,6	3,4	4,1	4,1	5,8	5,6
Pays producteurs de pétrole ³	10,3	18,8	17,2	17,2	4,7	5,0	8,6	8,1
<i>dont</i> : Algérie	1,3	1,9	1,4	1,1	2,1	2,8	3,7	2,6
Autres pays non industrialisés ⁴	10,9	10,6	9,9	9,6	14,5	14,8	17,0	16,5

1. RFA, Italie, Pays-Bas, Belgique et Luxembourg, Danemark, Grande-Bretagne, Irlande.
2. Albanie, RDA, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Tchécoslovaquie, URSS, Corée du Nord, Chine, Mongolie, Vietnam Nord.
3. Pays pétroliers du Moyen-Orient, Vénézuéla, Lybie, Algérie, Nigéria.
4. Y compris les DOM-TOM et la Zone Franc 1971.

2. Acheminement du commerce extérieur de la France par modes de transport

En 1975, les échanges, en tonnage et en valeur, ont baissé pour tous les modes de transport, excepté les échanges par air, qui ont crû en valeur.

La baisse est cependant plus marquée pour le fer et la voie d'eau, aussi bien aux importations qu'aux exportations :

- *Fer* :
Importations (en tonnage) — 23,3 %
Exportations (en tonnage) — 24,8 %
- *Voies navigables* :
Importations (en tonnage) — 24,8 %
Exportations (en tonnage) — 19,1 %

Le transport par voie maritime regresse en tonnage de 15,2 % pour les importations et 8,8 % pour les exportations. La route, bien qu'ayant elle aussi enregistré une baisse aux importations et aux exportations, a moins souffert du ralentissement du commerce extérieur de la France.

TABLEAU 9

Acheminement du commerce extérieur de la France par mode de transport

Tonnage : en millions de tonnes
Valeur : en milliards de francs

	Importations CAF				Exportations FOB			
	En tonnes	% total	En valeur	% total	En tonnes	% total	En valeur	% total
Mer :								
1974	190,7	76	100,9	38	30,5	24	68,9	30
1975	161,7	75,7	89,3	40,5	27,8	26,4	68,9	33,7
Fer :								
1974	20,6	8	33,5	13	41,5	33	40,7	18
1975	15,8	7,5	24,6	11,1	31,2	29,7	31,5	15,4
Route :								
1974	25,7	10	96,8	37	28,6	23	89,8	39
1975	25,0	11,7	78,6	35,6	25,8	24,5	74,2	36,3
Air :								
1974	0,1	—	23,3	9	0,1	—	21,5	9
1975	0,1	—	22,3	10,0	0,1	—	22,8	11,1
Voies navigables :								
1974	14,5	6	9,0	3	25,1	20	9,4	4
1975	10,9	5,1	6,0	2,8	20,3	19,4	7,1	3,5

Source : Direction générale des Douanes.

TABLEAU 10

Taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français

En %

	Importations			Exportations		
	1970	1974	1975	1970	1974	1975
Mer :						
— sur tonnage	41,2	30,7	36	25,4	22,7	24
— sur valeur	38,1	33,4	37	46,6	43,2	44
Route :						
— sur tonnage	43,4	45,1	47	50,2	46,5	45
— sur valeur	42,0	47,0	46	57,7	65,5	64
Air :						
— sur tonnage	52,8	45,7	45	60,3	65,4	68
— sur valeur	53,3	43,3	47	50,4	50,0	53
Voies navigables :						
— sur tonnage	33,6	33,6	36	23,2	20,3	20
— sur valeur	26,5	35,6	35	34,6	36,2	38

L'amélioration des taux de couverture par le pavillon français en 1975 paraît lié à la réduction du commerce extérieur.
Source : Direction général des Douanes.

3. Transports internationaux par le pavillon français**3.1. Transports internationaux de marchandises, par pavillon français**

L'activité du pavillon français concerne non seulement l'acheminement des échanges extérieurs du pays, relatés dans les tableaux ci-dessus, mais également le transport de marchandises entre pays tiers et le transit, non saisis par les chiffres des douanes.

Le trafic tiers représente une part importante de l'activité de la flotte de commerce française. Pour la SNCF, les chiffres de transport international représentent près du tiers du trafic ferroviaire total.

Les tableaux ci-après retracent l'activité du *pavillon français* dans les échanges internationaux.

Les statistiques de transports terrestres dans le tableau ci-après ne portent que sur la partie située *sur territoire national* des transports internationaux assurés par les transporteurs français.

● *Transports terrestres*

— Pour la SNCF, ces chiffres comportent la partie française du trafic international à destination ou en provenance des points frontières terrestres et le trafic de transit (qui s'élève à 4,54 — 4,32 — 3,45 et 4,26 milliards de TKM pour les années 1973 à 1976).

— Pour la route, ils comportent la part sur territoire national des trafics des transporteurs français, à desti-

nation ou en provenance des points frontières terrestres, mais le trafic transit n'est pas saisi.

— Pour les voies navigables, le trafic de transit est inclus, mais est faible.

● *Transports maritimes*

Il s'agit du pavillon français : armement français et navires affrétés. Les navires affrétés ont effectué un trafic de 7,3 millions de tonnes en 1973, 9,2 en 1974 et 3,8 en 1975.

● *Transports aériens*

Frêt aérien des Compagnies Air France, UTA.

TABLEAU 11

Transports internationaux de marchandises par le pavillon français

	1973	1974	1975	1976
Transports terrestres (en milliards de TK)				
SNCF (hors transit)	18,5	19,4	14,9	16,7
Route ¹	6,3	7,5	6,4	n.d.
Navigation fluviale ²	1,7	1,8	1,6	1,6
Transports maritimes (en millions de tonnes)				
Importations	59,8	59,0	57,1	n.d.
<i>dont</i> : hydrocarbures	47,2	46,8	42,7	
Exportations	7,5	7,8	7,4	
Trafic tiers	43,7	44,8	47,7	
<i>dont</i> : hydrocarbures	32,8	34,3	40,1	
Total	111,0	111,6	112,3	n.d.
<i>dont</i> : hydrocarbures	80,5	81,3	83,4	
Transports aériens (en millions de TK)	760,5	870,8	1.007,1	1.289,7

1. Le trafic international effectué par les transporteurs routiers français sur territoires étrangers a représenté 4,6 milliards de TK en 1975. Le trafic international total des transporteurs français sur partie française et territoires étrangers est donc de 11 milliards de TK sur 83,2 milliards de TK en 1975.

2. Pour les voies navigables, sur 12,1 milliards de TK réalisées en 1976, les transporteurs fluviaux français ont effectué 8,7 milliards de TK dont 1,6 en trafic international, sur territoire français; 3,4 milliards de TK ont été effectués par les pavillons étrangers.

TABLEAU 12

3.2. Transports internationaux de voyageurs ¹

En indice : Pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973	1974	1975	1976 (P)
Transports ferroviaires :				
- en millions de voyageurs	13,10	13,84	14,40	14,61
- en milliards de voyageurs/km	5,38	5,71	5,99	6,01
- en indice	+ 3,5	+ 6,1	+ 4,9	+ 0,3
Transports maritimes (en milliers de voyageurs)				
<i>dont</i> : avec la Grande-Bretagne	2.381	2.572	2.878	n.d.
<i>dont</i> : avec la Grande-Bretagne	1.188	1.421	1.625	
Transports aériens * :				
- en milliers de voyageurs	7.848	7.934	8.670	9.510
- en millions de passagers/km	17.701	19.638	21.050	22.651
- en indice	+ 13,8	+ 10,9	+ 7,2	+ 7,6

* Transports aériens : Air France sur vols internationaux + UTA + vols internationaux des compagnies de 3^e niveau qui représentent en 1976 : 784.000 passagers et 172 millions de passagers/km.

1. Faute de disposer de données ou même d'évaluations sur les transports internationaux par autocars et par voitures individuelles, on se borne ici aux transports ferroviaires, maritimes et aériens.

4. La balance des échanges effectifs de transport

L'évolution de l'activité du pavillon français pour le commerce extérieur a une conséquence directe sur le solde de la balance des échanges effectifs de transport. Or, la part transportée par le pavillon français représente moins de la moitié de la valeur totale des échanges extérieurs de la France, le reste est assuré par pavillons étrangers, ce qui entraîne une sortie importante de devises, compensée, en partie, par l'activité du pavillon français sur trafics tiers.

Le secteur des transports maritimes est à cet égard particulièrement important, car la voie maritime assure 60 % environ du commerce extérieur en tonnage et 40 % en valeur des échanges. La part des produits pétroliers représente à elle seule 55 % des importations totales par voie maritime en tonnage et 40 % en valeur.

Balance des échanges effectifs de transport

La balance des échanges effectifs de transport, qui est un élément de la balance des services, retrace, en achats, (ou importations de services de transport) le montant des sorties de devises provenant de services de transports rendus par des transporteurs non résidents à des résidents (transport de marchandises importées) et en ventes de services de transport (ou exportations de services de transport) le montant des entrées de devises provenant des services de transport rendus par des transporteurs résidents à des non résidents (transport de marchandises exportées en trafic tiers).

Ne sont pas pris en compte les services de transport sur importations effectués par des entreprises résidentes ainsi que les services de transport sur exportations effectués par des non résidents.

TABLEAU 13

Achats effectifs de services de transport

En millions de francs courants

	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
Transports ferroviaires.....	323	386	410	438
Navigation intérieure	167	213	164	170
Transports maritimes	5.929	8.241	7.135	7.922
Transports aériens	868	1.278	1.516	1.993
Autres services de transport ¹	6.374	11.331	10.765	12.193

1. Voir note 1 du tableau 14.
Source : INSEE « Comptes de la Nation ».

TABLEAU 14

Ventes effectives de services de transport

En millions de francs courants

	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
Transports ferroviaires.....	957	1.071	980	1.106
Navigation intérieure	53	61	54	52
Transports maritimes	3.850	5.075	5.394	6.004
Transports aériens	2.588	3.528	4.506	5.506
Autres services de transports ¹	6.534	8.694	7.772	8.186

1. Les autres services de transport comprennent les transports routiers, les services annexes de transport (services des ports et aéroports, de remorquage et pilotage et services auxiliaires de transport).
Source : INSEE « Comptes de la Nation ».

L'année 1974 avait été caractérisée par un très fort déséquilibre entre les achats et les ventes de services de transport. Le déficit (3,02 milliards de francs) de la balance des échanges effectifs de transport provenait pour une grande part du déficit important de la balance

des frêts et passages maritimes (3,2 milliards de francs), consécutif à la très forte augmentation des frêts sur marchandises sèches et au recours plus grand à des pavillons étrangers.

En 1975, la baisse des échanges extérieurs de la France permettant une amélioration du taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français et la moindre hausse des taux de frêts maritimes ont eu pour effet de redresser de façon sensible le solde des échanges effectifs de transport, en particulier celui des transports maritimes. La part du transport maritime par pavillon français a progressé sur les importations et sur les exportations françaises et plus encore sur le trafic tiers, alors que le transport mondial maritime enregistrait une baisse de son activité, baisse qui se traduisait par le désarmement de pétroliers.

Le déficit de la balance des échanges effectifs de transport a été de 1,2 milliard de francs en 1975.

Le solde des services de transport s'est légèrement détérioré en 1976, malgré les excédents des secteurs ferroviaire et aérien. Ce déficit est la conséquence, d'une part, d'une certaine hausse des frêts maritimes, accentuée par la dépréciation du franc qui a annulé l'accroissement du volume des affrètements réalisés

par la flotte française et, d'autre part, du déficit important du poste des autres services de transport, dont le solde négatif dépasse 4 milliards de francs. Il convient, toutefois, de remarquer que les chiffres concernant les « Autres services » sont déterminés par différence entre le montant total des échanges effectifs de transport de la balance des paiements et le montant des échanges effectifs de trafics ferroviaires, navigation intérieure, maritimes et aériens.

La balance des échanges effectifs de transport diffère du montant de la dépense nationale de transport, c'est-à-dire du « coût » total de l'acheminement des échanges extérieurs de la France, quelle que soit la nationalité du transporteur.

Cette dépense représente environ 6 à 8 % de la valeur totale des marchandises échangées. Pour les transports maritimes, une évaluation est faite chaque année par le Secrétariat Général de la Marine Marchande et donne, pour 1973, 1974 et 1975, les résultats suivants :

TABLEAU 15

Dépense nationale en transports maritimes

En millions de francs

	1973	1974	1975
Importations	7.911,6	9.634,6	8.405
<i>dont</i> : pour les hydrocarbures	(3.128,0)	(4.427,5)	(3.838)
Exportations	3.349,4	3.961,8	4.412
Total	11.261,0	13.596,4	12.817



ÉVOLUTION DES FACTEURS DE PRODUCTION

1. Évolution de la FBCF totale et de la FBCF de la branche transport

En 1975, les investissements des entreprises ont marqué un net recul (— 6,4 % en volume par rapport à 1974) pour la première fois depuis le début de la période d'après-guerre, malgré la reprise des commandes du 2^e semestre. La FBCF totale régresse moins, — 3,4 % en volume, sous l'effet du fort taux de croissance de la FBCF des administrations (+ 11 % par rapport à 1974).

En ce qui concerne la branche transports, on avait assisté en 1974 à une baisse du volume des investissements plus prononcée dans la branche transports que dans l'ensemble des branches. Il faut cependant distinguer l'évolution des investissements dans les grandes entreprises nationales et les entreprises privées, en particulier les investissements des entreprises de transports routiers. Les immatriculations de véhicules utilitaires ont commencé à baisser dès le milieu de l'année 1974, avec les premiers signes de ralentissement de l'activité économique; la chute s'est poursuivie en s'accroissant à la fin de 1974 et en début d'année 1975. Les immatriculations de camions, camionnettes et véhicules spéciaux des transporteurs publics ont diminué de 7,9 % en 1974 par rapport à 1973 et de 23 % en 1975.

La baisse des investissements a également touché les entreprises privées de transport aérien, l'aéroport de Paris (avec l'achèvement de la 1^{re} tranche de l'aéroport Charles-de-Gaulle) et les ports maritimes.

Les investissements des grandes entreprises nationales de transport, en particulier la SNCF et Air France, ont enregistré une vive progression (+ 14,3 % en volume par rapport à 1974), investissements financés en grande partie par emprunts.

En 1975, la FBCF de l'ensemble de la branche transport progresse par rapport à 1974. La forte baisse des immatriculations de véhicules utilitaires et la baisse des investissements des compagnies de transports maritimes ont été, en effet, compensées par l'accroissement général des investissements des entreprises publiques, en particulier, comme en 1974, ceux de la SNCF et d'Air France.

Les dépenses d'investissements de l'État et des collectivités locales pour les transports, qui concernent pour

l'essentiel les investissements de voirie, enregistrent en 1975 un très fort accroissement : + 14 % en volume par rapport à 1974, l'effort des collectivités locales étant du même ordre que celui de l'État.

En 1976, la FBCF de la branche transport connaît une progression marquée, due en grande partie, à la reprise des investissements des entreprises de transport routier et au maintien à un niveau élevé des investissements des grandes entreprises nationales.

2. Évolution des effectifs totaux et des effectifs de la branche transport

L'année 1974 avait été marquée par une croissance assez forte des effectifs de la branche transports (+ 2,1 %), alors que le nombre des effectifs salariés de l'ensemble des secteurs institutionnels connaissait une progression beaucoup plus faible (+ 0,7 %).

En 1975, la diminution du nombre d'emplois consécutive à la récession économique a entraîné une diminution de 1 % de la population salariée par rapport à 1974 et de 1,2 % de l'ensemble de la population active. Pour l'industrie, ce chiffre atteint 2,1 %; pour le bâtiment et le génie civil, la baisse est de 4,4 %. Pour la branche transports, la baisse est de 0,4 %.

La productivité de la branche transport a subi une forte baisse en 1975 (— 3,8 % en indice d'évolution annuelle), alors que celle de l'ensemble des branches baissait moins fortement (— 1,6 %).

En 1976, la reprise économique a provoqué une faible croissance des effectifs salariés, + 0,6 % par rapport à 1975; la croissance des effectifs a cependant été variable selon les secteurs d'activité; elle a été plus forte dans le secteur tertiaire, mais la branche transport a, pour sa part, connu une baisse de l'ensemble de ses effectifs de 1 % par rapport à 1975.

L'indice de la productivité horaire apparente du travail de la branche transport a enregistré une forte hausse en 1976 par rapport à 1975, sous l'effet pour l'essentiel de l'augmentation de la valeur ajoutée de la branche et pour une plus faible part de la réduction des effectifs de la branche.

Pour la SNCF, l'accroissement de la productivité du travail atteint + 6,4 % par rapport à 1975.

TABLEAU 16

Évolution de la FBCF totale et de la FBCF de la branche transport*En valeur* : en millions de francs courants
(hors TVA déductible)*En volume* : pourcentage de variation
par rapport à l'année précédente

	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
1. FBCF totale				
– en valeur	264.910	312.086	335.435	382.293
– en volume	+ 5,8 %	+ 7,0 %	– 3,4 %	+ 4,4 %
<i>dont</i> : FBCF des entreprises :				
– en valeur	146.697	170.326	177.789	200.444
– en volume	+ 5,0 %	– 0,2 %	– 6,4 %	+ 5,6 %
2. FBCF de la branche Transport				
– en valeur	14.764	15.106	18.721	21.871
– en volume	+ 4,4 %	– 8 %	+ 5,7 %	+ 9,4 %
<i>dont</i> : FBCF des entreprises nationales (SNCF - RATP - Air France - Air Inter) :				
– en valeur	4.971	6.320	8.436	9.428
– en volume	+ 5,0 %	+ 14,3 %	+ 13,7 %	+ 4,9 %
3. Dépenses d'investissements des administrations pour les transports ¹				
État :				
– en valeur	6.001	7.353	9.463	n.d.
– en volume *	+ 6,3 %	+ 10,0 %	+ 13,4 %	
Collectivités locales :				
– en valeur	4.868	5.321	6.818	n.d.
– en volume	+ 7,9 %	– 2,0 %	+ 13,5 %	
Total :				
– en valeur	10.869	12.674	16.281	n.d.
– en volume	+ 7,0 %	+ 4,6 %	+ 13,8 %	
* Déflaté par l'indice de prix du PIB.				
1. Non compris les dépenses d'investissement concernant les transports collectifs urbains.				
Source : 1. et 2., INSEE.				
Source : 3., Comptabilité publique.				

TABLEAU 17

Évolution de la population active totale et de la population active de la branche Transports

En indice : pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

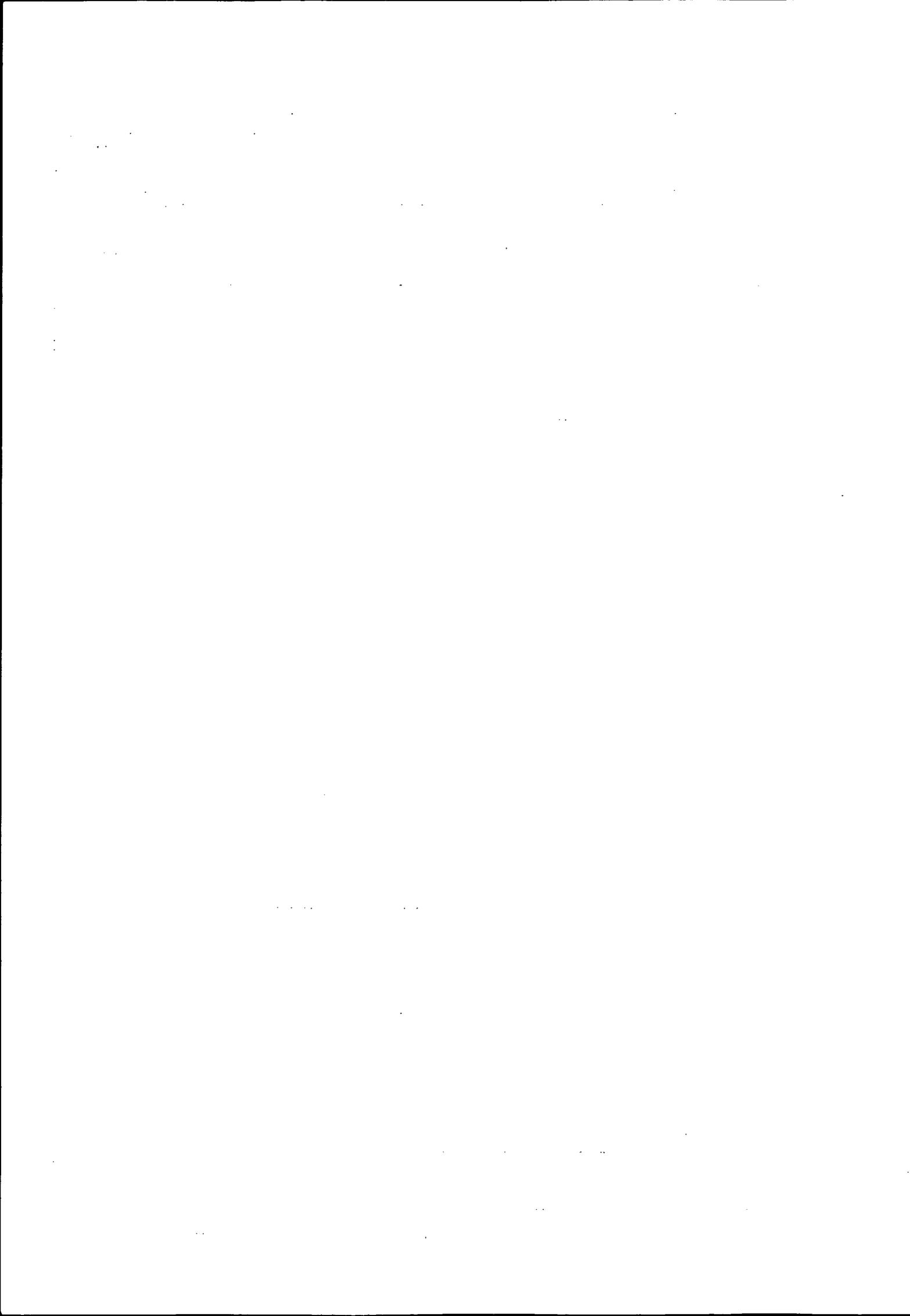
	1973 (définitif)	1974 (semi-définitif)	1975 (semi-définitif)	1976 (provisoire)
1. Population active totale résidente				
- en milliers	21.494,2	21.655,4	21.409,5	21.427,3
dont : salariés	17.376,4	17.638,2	17.486,2	17.593,4
2. Population active de la branche transports :				
- en milliers	860,6	878,8	875,1	866,8
dont : salariés	798,5	815,8	811,0	803,0
Salariés des entreprises nationales total en nombre (en fin d'année) :				
- SNCF	283.280	286.060	276.600	271.900
- RATP (en moyenne annuelle)	37.452	36.688	36.860	n.d.
- Air France	29.997	30.655	30.312	n.d.
- Air Inter	4.416	4.280	4.275	n.d.
3. Indice de productivité horaire apparente de l'ensemble des branche¹ (évolution annuelle)	+ 4,9 %	+ 3,3 %	+ 3,4 %	+ 4,9 %
Productivité horaire apparente de la branche transports	+ 6,8 %	+ 2,8 %	- 2,5 %	+ 7,9 %
4. Indice de productivité par effectif				
Valeur ajoutée totale (en volume)/population active totale :				
- en francs	44.954	50.188	55.956	66.059
- en indice	+ 4,2 %	+ 2,8 %	+ 0,9 %	+ 4,2 %
Valeur ajoutée de la branche transports (en volume)/ population active de la branche :				
- en francs	47.890	52.355	55.220	68.898
- en indice	+ 4,5 %	+ 0,5 %	- 3,8 %	+ 8,0 %
1. L'indice de productivité horaire du travail est égal à : $\frac{\text{Valeur ajoutée en volume}}{\text{Activité}}$ ou « activité » = indice de la durée hebdomadaire du travail (corrige du chômage partiel et conflits) × l'indice de l'évolution de la population active totale de la branche correspondante. Source : 1., 2., 3., INSEE.				

TABLEAU 18

Durée hebdomadaire du travail

En heure

	1973	1974	1975	1976
SNCF	41,0	40,4	40,0	40,0
RATP	40,0	40,0	40,0	40,0
Autres transports terrestres et auxiliaires	—	43,3	42,8	43,6
Ensemble branches transports	42,8	42,1	41,4	41,9
Ensemble des activités	43,4	42,9	42,1	41,8
Source : Ministère du travail.				



6

ÉVOLUTION DES PRIX DES TRANSPORTS PAR RAPPORT A L'ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES PRIX

1. Prix des transports de voyageurs

En ce qui concerne les transports individuels, l'année 1974 avait été caractérisée par la très forte poussée des prix et, en particulier, par la forte augmentation du prix des dépenses d'utilisation des véhicules en raison du relèvement des prix des carburants.

En 1975, c'est le prix d'achat des véhicules qui enregistre une forte hausse, à la suite de la libéralisation

du prix de vente des véhicules à partir de la fin d'octobre 1974, qui a permis aux constructeurs de rétablir leur situation financière.

L'indice des prix des transports collectifs est resté, en 1974 et 1975, légèrement inférieur à celui de l'indice général des prix à la consommation des ménages. Les tarifs publics rattrapent en 1976 la hausse différée en 1975.

TABLEAU 19

Évolution de l'indice des prix de la consommation globale des ménages et des prix de la consommation des ménages en transport

En Indice : Pourcentage de variation par rapport à l'année précédente

	1973	1974	1975	1976
1. Indice des prix de la consommation globale des ménages . . .	+ 7,0 %	+ 13,8 %	+ 11,4 %	+ 9,6 %
2. Indice des prix de la consommation des ménages en produit transport	+ 5,5 %	+ 12,5 %	+ 11,1 %	+ 11,9 %
<i>dont</i> : indices des prix des transports collectifs	+ 5,6 %	+ 11,5 %	+ 9,6 %	+ 11,8 %
3. Indice des prix des transports individuels, total	+ 5,0 %	+ 22,1 %	+ 12,1 %	n.d.
<i>dont</i> :				
- indice des prix d'achat des véhicules	+ 5,5 %	+ 11,6 %	+ 20,6 %	n.d.
- indice des prix des dépenses d'utilisation de véhicules	+ 4,8 %	+ 27,0 %	+ 9,0 %	n.d.

Source : INSEE (tiré du compte de la consommation des ménages).

2. Prix des transports de marchandises

TABLEAU 20

Évolution des indices des tarifs de Transports de marchandises

En indice : pourcentage de variation
par rapport à l'année précédente

	1973	1974	1975	1976
1. Indices des prix du produit intérieur brut	+ 7,7 %	+ 11,5 %	+ 12,9 %	+ 9,6 %
2. Indices des prix de la valeur ajoutée de la branche transports	+ 8,9 %	+ 9,6 %	+ 15,4 %	+ 9,0 %
3. Indices des tarifs de transport de marchandises au 31 décembre de chaque année avec base 100 = 1 ^{er} janvier de l'année				
SNCF (wagon)	+ 5,1 %	+ 7,5 %	+ 12,2 %	+ 8,0 %
Route TRO ensemble *	+ 7,0 %	+ 20,0		+ 10,5 %
- « haut » de la fourchette			+ 10,5 %	+ 9,1 %
- « bas » de la fourchette			+ 7,8 %	
Voie d'eau	+ 10,5 %	+ 21,7 %	+ 7,7 %	+ 5,1 %

* TRO = Tarification routière obligatoire. Ce trafic concerne les transports routiers de marchandises effectués à plus de 150 km et par lots supérieurs à 3 tonnes.
Source : 1. et 2., INSEE.
Source : 3., Direction des Transports terrestres.

TABLEAU 21

Évolution des indices des tarifs des différents modes de transport

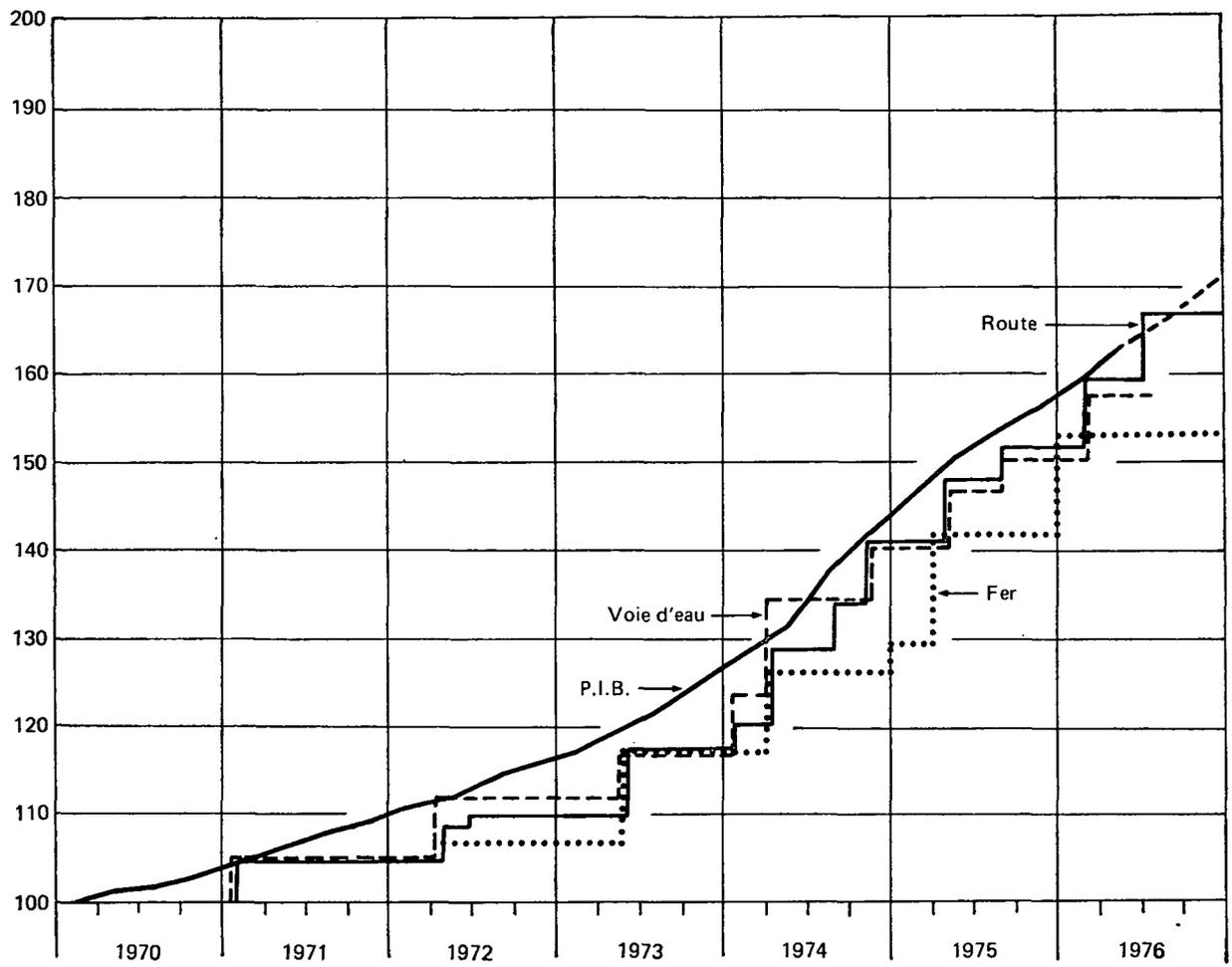
Majoration en %

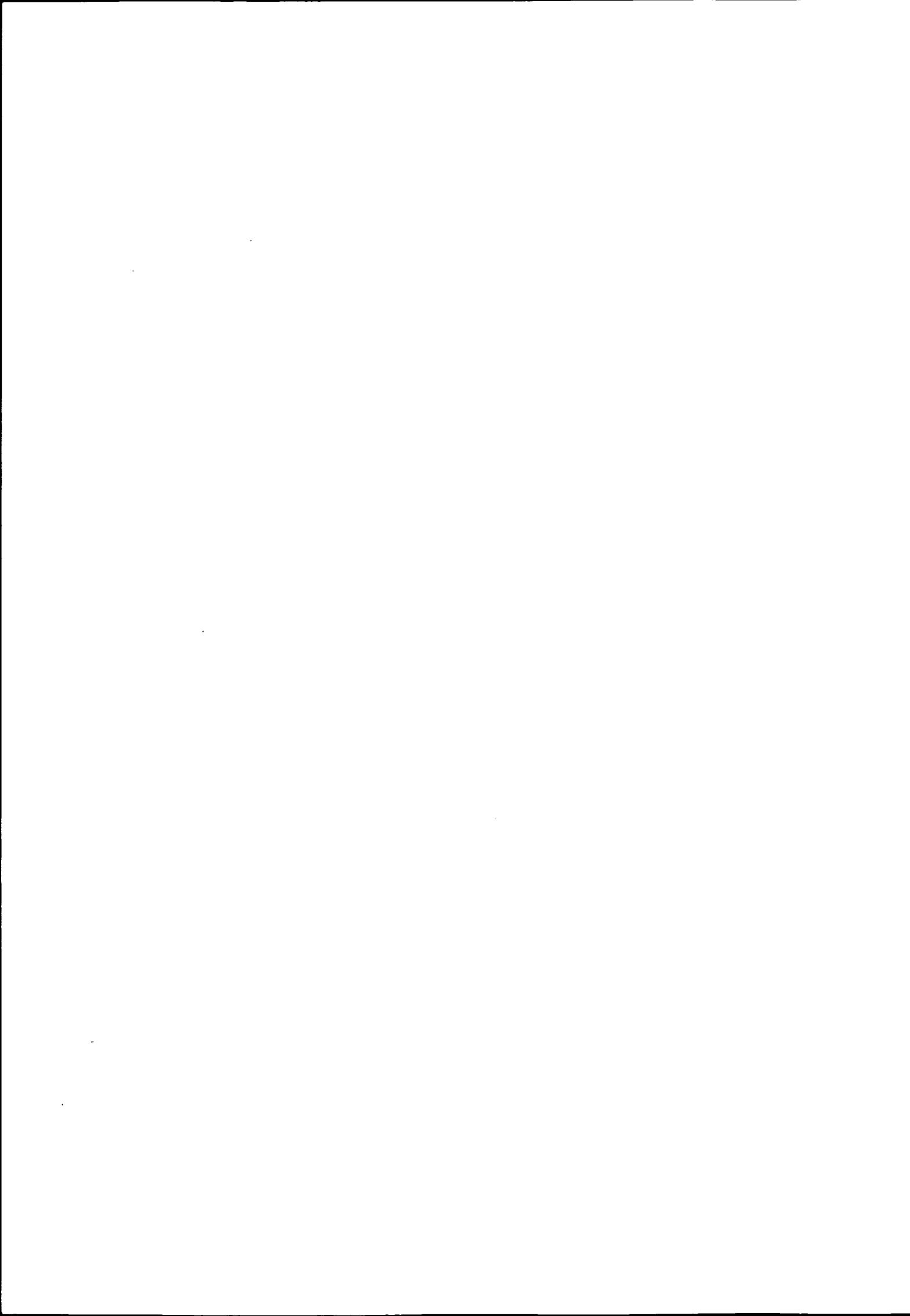
Date	Route (TRO)	Voie d'eau	Fer (wagon)
1 ^{er} janvier 1975.....			2,47 %
1 ^{er} avril 1975.....			9,5 %
1 ^{er} mai 1975	5,127 %	2,563 %	
1 ^{er} septembre 1975	5,127 % au maximum * 2,531 % au minimum	5,127 %	
1 ^{er} janvier 1976.....			8 %
1 ^{er} mars 1976	5,127 %		
15 mars 1976		7,788 %	
1 ^{er} juillet 1976.....	3,821 % < 400 km 5,127 % > 400 km		

* Il y a élargissement de la fourchette. L'augmentation est de 5,127 % au maximum de la tarification, 2,531 % au minimum.
Au 1^{er} juillet 1976, l'indice des prix est modulé selon les distances parcourues.

GRAPHIQUE

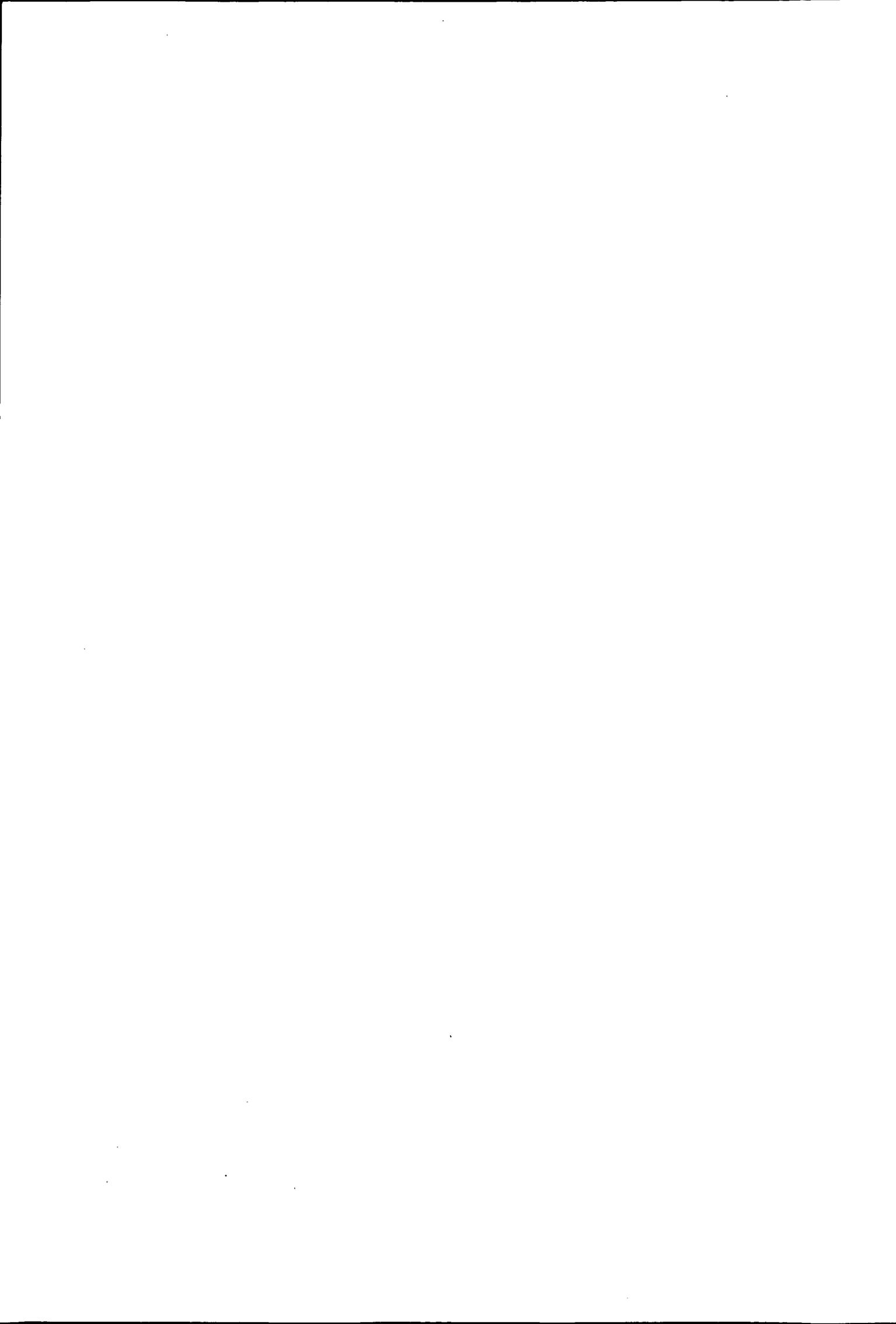
Évolution des indices des tarifs marchandises des différents modes de transport depuis 1970





DEUXIÈME PARTIE

**Les dépenses de l'État
et des collectivités locales**





LES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

1. Méthode

Pour l'État, depuis 1971 on dispose de la Comptabilité spéciale des Investissements (CSI) du ministère de l'Économie et des Finances, qui présente les dépenses répertoriées dans la nomenclature du Plan et ventilables par régions.

On a conservé la règle antérieure de présentation, à savoir que l'on retient pour l'État les « dépenses directes et indirectes » diminuées des fonds de concours et augmentées du gros entretien.

Pour les collectivités locales, la comptabilisation est faite comme précédemment sur les paiements, (dépenses directes) diminués des subventions de l'État et augmentés des fonds de concours. Les données portent sur les années 1974 et 1975.

2. Présentation des tableaux des dépenses de l'État et des collectivités locales

Les tableaux 22 et 23 donnent la dépense de l'État et des collectivités locales, hors transport collectif

urbain (TCU). Le total indiqué aux colonnes 24 et 25 montre que l'État intervient dans une proportion plus grande que les collectivités locales (7.077 pour 5.321 en 74 et 8.958 pour 6.818 en 75).

De 1974 à 1975, les dépenses totales de l'État, augmentent de 26,6 % et celles des collectivités locales de 28,1 %. Les dépenses de voirie augmentent de 27,3 % pour l'État et de 29,4 % pour les collectivités locales.

3. Dépenses de voirie

Elles figurent aux tableaux 22 et 23 en a 1974 et 1975. Elles représentent plus des 3/4 des dépenses de l'État et presque la totalité des dépenses des collectivités locales (transports collectifs exclus). Elles ne représentent toutefois qu'une partie de la dépense totale consacrée aux infrastructures routières, celles qui proviennent des fonds budgétaires ou pour les collectivités locales, des emprunts. Il faudrait y ajouter les dépenses financées par l'emprunt et les fonds propres des sociétés mixtes et des sociétés privées d'autoroutes (voir annexe n° 4).

4 A. Dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales en 1974.

TABLEAU 22 a. Voirie

En millions de francs

Fonction Nomenclature Plan	1 Études 51	2 Voirie urbaine 521 + 522 + 55	3 Voirie rurale 61	4 Total voirie (1 + 2 + 3)
État				
Dépenses	277	2.576	2.430	5.283
Fonds de concours		— 300	— 39	— 339
Gros entretien	1	+ 128	+ 255	+ 383
Part passages à niveau.....	2		+ 109	+ 109
Total TTC	277	2.404	2.755	5.436
Collectivités locales				
Dépenses	58	2.641	2.021	4.720
Fonds de concours		+ 300	+ 39	+ 339
Total TTC	58	2.941	2.060	5.059
Total État + collectivités locales TTC	335	5.345	4.815	10.495

1. Partie du Ch. 35-20 « Équipement » dont 54 % sont affectés à l'investissement et le reste au fonctionnement.
2. Il s'agit de l'intégralité de la contribution de l'État aux dépenses de passages à niveaux de la SNCF, contribution égale depuis 1970 à la moitié de la dépense. On la retient ici à raison de 32 %, le reste étant affecté au fonctionnement.

TABLEAU 22 (Suite)

b. Voies navigables, ports fluviaux et ports maritimes

Fonction Nomenclature Plan	Voies navigables et ports fluviaux			Ports maritimes		
	5 Études 6211	6 Équipement 6212 → 6224	7 Total	8 Études 6311	9 Équipement 6312 → 6317 6331 → 6340	10 Total
État						
Dépenses	1,5	399,5 ²	401	4,5	665,5	670
Fonds de concours		- 77 ¹	- 77		- 40	- 40
Gros entretien		+ 20	+ 20		+ 65	+ 65
Total TTC	1,5	342,5	344	4,5	690,5	695
Collectivités locales						
Dépenses		40	40		54	54
Fonds de concours		+ 77	+ 77		+ 40	+ 40
Total TTC		117	117		94	94
Total État + Collectivités locales TTC			461			789

1. La moitié environ des fonds de concours provient de l'ONN qui perçoit en contrepartie les taxes de la loi Morice, se montant à 39 millions en 1974 et 33 millions en 1975.
2. Dont 70 millions pour la Compagnie Nationale du Rhône.

TABLEAU 22 (Suite)

c. Transports terrestres

Fonction Nomenclature Plan	11 Voies ferrées 6410 + 6450 + 6460	12 Études 6421 → 6423	13 Formation professionnelle 6430	14 Équipement Trafic 6441 → 6443	15 Total
État					
Dépenses		30		1	31
Total TTC		30		1	31
Collectivités locales					
Dépenses	2	2,7		11	15,7
Total TTC	2	2,7		11	15,7
Total État + collectivités locales TTC ..	2	32,7		12	46,7

TABLEAU 22

d. *Aviation civile*

Fonction Nomenclature Plan	16 Études 6510 + 6520	17 Équipement 6531 → 6550	18 Formation professionnelle 6561 → 6563	19 Total
État				
Dépenses	78,3	231,3 ¹	21,4	331
Total TTC				331
Collectivités locales				
Dépenses		23,0		23
Total TTC		23,0		23
Total État + collectivités locales TTC	78,3	254,3	21,4	354
1. Météorologie retenue à 50 %.				

TABLEAU 22

e. *Marine marchande*

Fonction Nomenclature Plan	20 Études 6611 + 6612	21 Formation professionnelle 6620	22 Équipement 6631 → 6650 sauf 6640	23 Total
État				
Dépenses	—	1	239 ¹	240
Total TTC				240
Collectivités locales				
Dépenses	12,3	—	—	12,3
Total TTC	12,3			12,3
Total État + collectivités locales TTC	12,3	1	239	252,3
1. Y compris les charges communes : ch. 11-35 et 44-98 (Bonification d'intérêt sur navires marchands uniquement).				

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (1974)

	24
État	
Dépenses directes + indirectes	6.956
— Fonds de concours	— 456
+ Gros entretien	+ 468
+ Part passages à niveaux	+ 109
Total	7.077
	25
Collectivités locales	
Dépenses directes moins les subventions État	4.865
+ Fonds de concours	+ 456
Total	5.321
Total général	12.398

4 B. Dépenses d'investissement de l'État et des collectivités locales en 1975

TABLEAU 23

a. Voirie

Fonction Nomenclature Plan	1 Études 51	2 Voirie urbaine 521 + 522 + 55	3 Voirie rurale 61	4 Total voirie (1 + 2 + 3)
État				
Dépenses	312	2.957	3.792	7.061
Fonds de concours		— 731	— 62	— 793
Gros entretien		+ 178	+ 355	+ 533
Part passages à niveau			+ 115	+ 115
Total TTC	312	2.404	4.200	6.916
Collectivités locales				
Dépenses	108	2.859	2.788	5.755
Fonds de concours		+ 731	+ 62	+ 793
Total TTC	108	3.590	2.850	6.548
Total État + collectivités locales TTC	420	5.994	7.050	13.464

TABLEAU 23

b. *Voies navigables, ports fluviaux et ports maritimes*

Fonction Nomenclature Plan	Voies navigables et ports fluviaux			Ports maritimes		
	7 Études 6211	8 Équipement 6212 → 6214	9 Total	10 Études 6311	11 Équipement 6312 → 6317 6381 → 6310	12 Total
État						
Dépenses	3	499	502		523	523
Fonds de concours		- 66	- 66		- 47	- 47
Gros entretien		+ 20	+ 20		+ 66	+ 66
Total TTC	3	453	456			542
Collectivités locales						
Dépenses	—	49	49	—	46	46
Fonds de concours		+ 66	66		+ 47	+ 47
Total TTC		115	115		93	93
Total État + collectivités locales TTC			571			635

TABLEAU 23

c. *Transports terrestres*

Fonction Nomenclature Plan	13 Voies ferrées 6410 + 6450 + 6460	14 Études 6421 → 6423	15 Formation professionnelle 6430	16 Équipement Trafic 6441 → 6443	17 Total
État					
Dépenses		120		3,3	123,3
Total TTC		120		3,3	123,3
Collectivités locales					
Dépenses	1,2	1,6	—	18,0	20,8
Total TTC	1,2	1,6	—	18,0	20,8
Total État + collectivités locales TTC ..	1,2	121,6	—	21,3	144,1

TABLEAU 23

d. *Aviation civile*

Fonction Nomenclature Plan	18 Études 6510 + 6520	19 Équipement 6531 → 6550	20 Formation professionnelle 6561 → 6563	21 Total
État				
Dépenses	89	273	23	385
Total TTC	89	273	23	385
Collectivités locales				
Dépenses	0,5	31	—	31,5
Total TTC				31,5
Total État + collectivités locales TTC	89,5	304	23	416,5

TABLEAU 23

e. *Marine marchande*

Fonction Nomenclature Plan	22 Études 6611 + 6612	23 Formation professionnelle 6620	24 Équipement 6631 → 6650 sauf 6640	25 Total
État				
Dépenses	—	4	532	536
Total TTC		4	532	536
Collectivités locales				
Dépenses	9	—	0,9	9,9
Total TTC				9,9
Total État + collectivités locales TTC	9	4	532,9	545,9

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (1975)

État

Dépenses directes et indirectes	9.130
— Fonds de concours	— 906
+ Gros entretien	+ 619
+ Port passages à niveau	+ 115
Total	8.958

Collectivités locales

Dépenses directes moins subventions État	5.912
+ Fonds de concours	+ 906
Total	6.818
Total général	15.776

5. Autoroutes et voies rapides

Les dépenses de voirie données dans les tableaux précédents comprennent les contributions de l'État et des collectivités locales. Pour avoir le total de la dépense d'investissement affectable aux autoroutes, il faut ajouter les dépenses financées sur emprunts et fonds propres, par les sociétés d'économie mixte et par les

sociétés privées, soit 2.767 (TTC) en 1974 et 3.102 (TTC) en 1975 (voir compte des autoroutes, annexe n° 4).

Le tableau ci-dessous, reprend toutes les participations de l'État, y compris sa contribution aux dépenses des sociétés d'autoroutes.

TABLEAU 24

Part des dépenses de l'État dans les autoroutes et voies rapides (dépenses directes et indirectes)

En millions de francs

	1971	1972	1973	1974	1975
Milieu urbain (5211 et 5212)	1.338	1.586	1.738	2.141	2.496
Rase campagne (6111).....	446	449	453	454	699
Total	1.784	2.035	2.191	2.595	3.195

TABLEAU 25

Versements de l'État aux Sociétés d'autoroutes ¹

En millions de francs

	1971	1972	1973	1974	1975
Avances d'équilibre FSIR aux SEM.....	—	15	55	15	16
Participation FSIR à l'investissement des SEM	97	167	262	139	189
Avances, principalement en nature, aux sociétés privées	—	71	356	10	63
	97	238	618	149	252

1. Ces sommes sont incluses dans le tableau 24.

FSIR = Fonds spécial d'Investissement routier.

SEM = Sociétés d'Économie mixte.

Source : FDES.

6. Récapitulation des dépenses de voirie de l'État et des collectivités locales

Dans ce tableau 26 on totalise les dépenses de fonctionnement y compris les dépenses de Police de la route (voir page 43) et les dépenses d'investissement, figurant au tableau 22 et 23, pages 35 et 38).

7. Dépenses diverses de transport de l'État

Les tableaux précédents traitant de la voirie ne comportent pas les dépenses affectables aux transports

collectifs et aux transports terrestres, que l'on trouvera au tableau ci-dessous et auxquelles on ajoute pour constituer la fonction « Transport », la part « Études » incluse au tableau 22.

Pour les collectivités locales, il y a lieu d'ajouter les subventions d'équipement pour la SNCF et la RATP (voir annexe 2).

TABLEAU 26

Dépenses de fonctionnement des collectivités locales

En millions de francs

	1973	1974	1975
État			
Fonctionnement route et passages à niveau	2.231	2.293	2.783
Police de la route	1.338	1.598	1.794
Total	3.569	3.891	4.577
Investissement			
Total	4.355 ¹	5.436	6.916
Total F + I	7.924	9.327	11.493
COLLECTIVITÉS LOCALES			
Fonctionnement (évaluation)	3.120	3.400	3.800
Investissement	4.868	5.059	6.548
Totaux arrondis	7.990	8.460	10.360
Totaux généraux État et collectivités locales (arrondis)	15.910	17.790	21.850

1. Correspond aux tableaux 61 et 62 du XIII^e Rapport : 4178 + 177 (Étude) = 4355.

TABLEAU 27

Dépenses diverses de transport de l'État

En millions de francs

	1973	1974	1975
Études milieu urbain (51)	177	277	312
Transports collectifs (523-524)	218	276	502
Transports terrestres	25	31	123
Total	420	584	937



LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

1. État

TABLEAU 28 *Dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports terrestres*

En millions de francs

	1971	1972	1973	1974	1975
Route (et part passages à niveau ¹)	1.871	1.985	2.231	2.293	2.783
Transports routiers :					
- exploitation ²	19	16	20	26	10
- études		17	16	19	15
Police de la route	1.042	1.143	1.338	1.598	1.794
Ports maritimes	220	239	290	273	310
Voies navigables	149	149	170	152	156
RATP ³	875	906	1.106	1.259	1.423
Chemins de fer ³	5.689	5.814	6.665	7.669	9.543
Total	9.865	10.269	11.836	13.289	16.034

1. Dont part de l'Administration centrale : $\frac{1971 \ 1972 \ 1973 \ 1974 \ 1975}{44 \ 45 \ 56 \ 86^* \ 92}$

2. Aux rubriques antérieures, s'ajoute à partir de 1973, celle des pesées de camions. Le tableau ne comporte pas les subventions en provenance de l'Éducation nationale et des collectivités locales pour les transports scolaires, qui sont respectivement de 459 M et 230 en 1974 et 551 et 270 en 1975 (voir annexe n° 3).

3. On notera que les compensations versées par l'État ou les collectivités locales, à la SNCF ou à la RATP, au titre des réductions de tarifs (tarifs sociaux et autres) comprennent en général 15 % de TVA (7 % pour les voyageurs depuis juin 1974). On n'a pas toutefois isolé ou déduit ces parts de TVA car la charge résultant pour la collectivité de la réduction des tarifs qu'elle impose est égale à la perte des transporteurs hors TVA plus la TVA qui aurait été perçue sur les recettes perdues.

* L'augmentation à partir de 1974 s'explique davantage par une prise plus complète au titre de la route des dépenses de divers chapitres budgétaires que par l'augmentation réelle des dépenses.

TABLEAU 29 *Dépenses de fonctionnement de l'État pour les transports*

En millions de francs

	1973	1974	1975
Transports terrestres :			
- route y compris police et part route pour passages à niveau	3.569	3.891	4.577
- diverses	36	45	25
- voies navigables	170	152	156
- ports maritimes	290	273	310
- RATP	948	1.034	1.423
- Chemins de fer ¹	1.660	1.620	1.870
Total	6.673	7.015	8.361
Aviation civile	608	770	860
Marine marchande	515	663	760
Total	7.796	8.448	9.981

1. Voir tableau Annexe n° 1 : on n'a repris que le sous-total et on y a ajouté les dépenses de l'État imputables aux autres chemins de fer.

2. Collectivités locales

TABLEAU 30

Dépenses de fonctionnement des collectivités locales

En millions de francs

	1973	1974	1975
Départements et communes.....	3.120	3.400	3.800

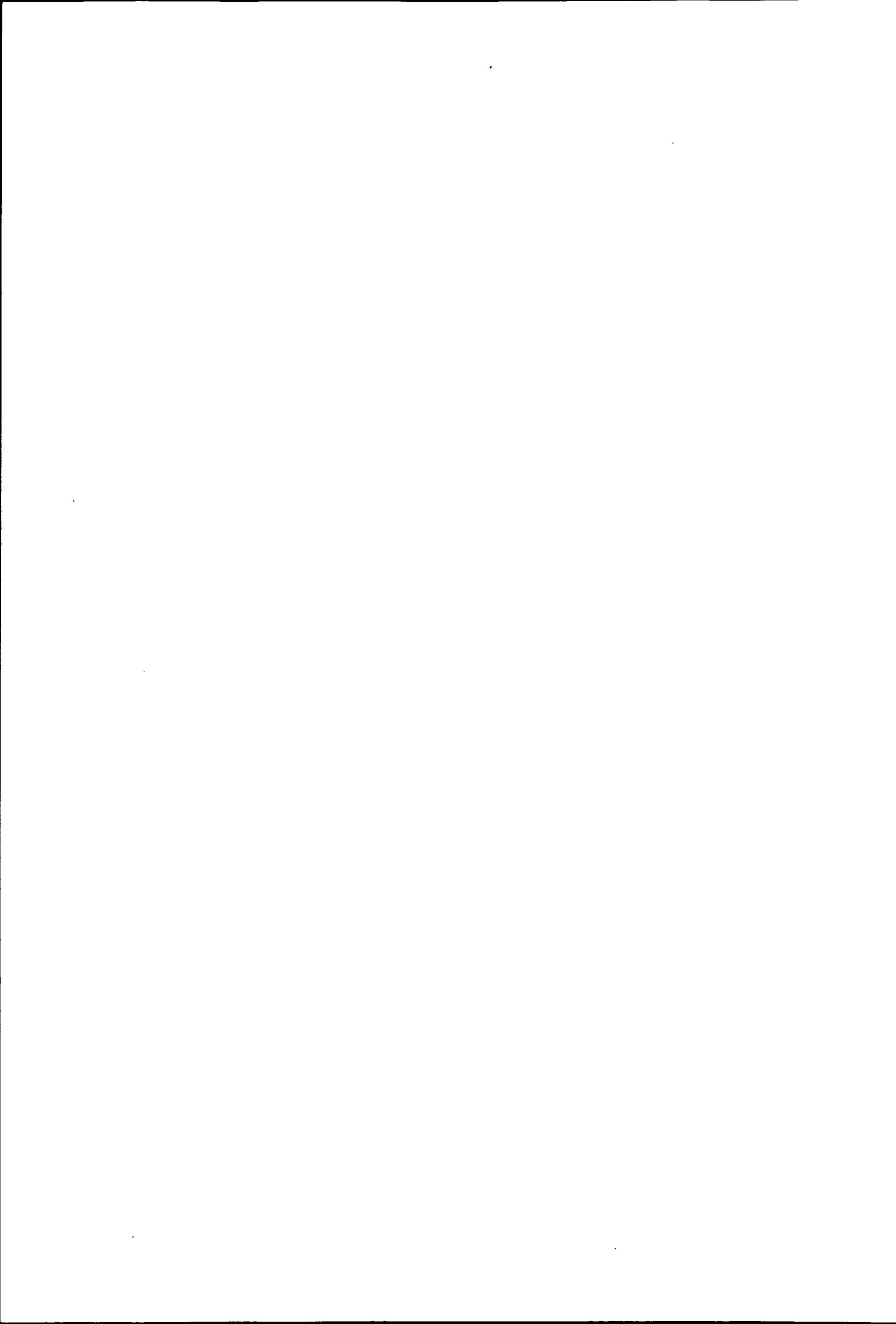


RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES (HORS TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS)

TABLEAU 31

En millions de francs

	État		Collectivités locales		Total arrondi	
	1974	1975	1974	1975	1974	1975
Fonctionnement	8.448	9.981	3.400	3.800	11.850	13.800
Investissement	7.353	9.463	5.321	6.818	12.670	16.280
Total	15.801	19.444	8.721	10.618	24.520	30.080





COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES EN 1974 ET 1975

Les recettes, constituées par les impôts et taxes considérés comme « spécifiques », sont évaluées selon les mêmes méthodes que dans les rapports précédents. Elles sont divisées en deux catégories; la « spécificité » de la seconde catégorie est plus discutable que celle de la première.

La comparaison est faite hors TVA; toutefois, la TVA sur les carburants n'étant pas récupérable, son produit pour les véhicules utilitaires est compté en recettes dans la comparaison. En sens inverse, les utilisateurs de voitures particulières étant des consommateurs finaux, la TVA sur le carburant consommé par les voitures particulières n'est pas comptée dans les recettes et le produit des autres impôts « spécifiques » sur ces véhicules tels que la vignette, n'est pris en recettes que pour 85 %; les 15 % restant, correspondent à la TVA fictive que payerait sur ses recettes l'Office des routes qui percevrait à son profit les impôts « spécifiques »¹.

Le tableau de comparaison recettes/dépenses ne doit être interprété qu'avec prudence.

En effet,

- toute « spécificité » d'un impôt est en contradiction avec le principe fondamental sur l'unicité du budget, l'essentiel des dépenses budgétaires consiste d'ailleurs en dépenses (éducation nationale, défense, etc.) auxquelles ne peut correspondre aucun impôt « spécifique »;
- la comparaison devrait aussi prendre en compte le coût des nuisances (coût des accidents pour la collectivité, bruit, pollution, etc.) ainsi que les versements de

l'État, des Collectivités locales et des employeurs pour les transports en commun en zone urbaine (aux heures de pointe les principaux bénéficiaires des transports en commun sont les automobilistes car la congestion de la circulation deviendrait insupportable si les usagers des transports en commun se déplaçaient eux aussi en voiture particulière);

— l'existence d'un excédent ou d'un déficit pour un mode de transport ne signifie pas que les diverses catégories d'usagers de ce mode de transport soient toutes subventionnées ou toutes surtaxées; par exemple le rapport recettes/dépenses est beaucoup plus faible pour les gros véhicules utilitaires que pour les camionnettes et camions de petit ou moyen tonnage.

1. La réduction à 7 % de la TVA sur les transports collectifs de voyageurs, intervenue en 1974, n'a pas à avoir de conséquences sur le calcul car elle ne s'applique pas aux péages. Mais, puisque l'on fait figurer en recettes dans les tableaux ci-après l'effet de l'application d'un taux majoré de TVA aux achats de voitures particulières, il serait normal de faire figurer en dépenses dans ces tableaux, les pertes de TVA résultant de l'application aux transports collectifs de voyageurs d'un taux de TVA inférieur au taux normal : l'ordre de grandeur de cette perte serait de un milliard au profit des usagers sur les recettes commerciales et de quelque 200 millions au profit du budget de l'État ou, pour partie, des collectivités locales sur les indemnités compensatrices. Toutefois on n'a pas fait figurer ces pertes dans les tableaux car ceux-ci ne comprennent pas, faute de données fiables, les dépenses publiques pour les réseaux de transport en commun des villes de province, dépenses qui sont en croissance rapide d'année en année.

TABLEAU 32

Comparaison recettes-dépenses de l'État et des collectivités locales

a. 1974

En millions de francs

	État	Collectivités locales	Total
Routes (hors taxes)			
Entretien et fonctionnement, police comprise	3.293	3.064	6.357
(Part fonctionnement sur passages à niveau)	209	—	209
Investissement (emprunts exclus)	4.453	4.351	8.804
Passages à niveau (part investissement)	94	—	94
Contributions du FSIR aux sociétés d'autoroutes (TVA déduite) (voir Annexe n° 4)	128	—	128
Total	8.177	7.415	15.592
<i>Pour mémoire :</i>			
TVA sur achats et travaux	1.150	1.049	2.199

IMPOTS ET TAXES

1^{re} catégorie de taxes

Taxe sur immatriculations et permis de conduire, déduction faite des frais	352
Taxe additionnelle	87
Taxe différentielle sur véhicules utilitaires...	364
Taxe à l'essieu	341
Taxe sur les carburants :	
— Totalité pour les véhicules utilitaires.	
— Au taux de la taxe sur le gazole, par unité d'énergie potentielle, pour les voitures particulières	12.635
Taxe sur les lubrifiants	194

Total **13.973**

2^e catégorie de taxes

Taxe différentielle sur les voitures particulières (— 15 %)	1.236
Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières	6.721
Majoration de la TVA sur les achats de voitures particulières retenue à 85 %	1.896

Sous-Total **9.853**

Total Général **23.826**

Ce tableau ne comporte pas les dépenses et recettes des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont les suivantes en 1974 pour les sociétés d'économie mixte et pour les sociétés privées.

Sociétés d'autoroutes

Recettes de péages	1.027
Dépenses :	
— Investissement sur emprunts et fonds propres	2.916
— Charges financières	710
— Fonctionnement	320

SNCF

Les dépenses de l'État sont détaillées en Annexe n° 1.

Les dépenses des collectivités locales consistent en 241 de subventions d'équipement.

Les recettes consistent en 71 de taxes sur les carburants.

Voies navigables

La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

	État	Collectivités locales	Total
Voies navigables (hors taxes)			
Fonctionnement	135	2,4	137,4
Équipement	302	126	428
Total	437	128,4	565,4
<i>Pour mémoire :</i>			
TVA sur achats et travaux	63	18	81
Ports maritimes			
Fonctionnement	246		246
Équipement	610	86	696
Total	856	86	942
<i>Pour mémoire :</i>			
TVA	142	12	154

Taxes de la loi Morice

38,6

Taxe sur les carburants

28

Les dépenses de fonctionnement et d'investissement figurant aux tableaux précédents, sont diminuées respectivement de 10 et 14 % pour tenir compte du jeu de la TVA. Pour les dépenses « Route », on n'a retenu que les dépenses de voirie, à l'exclusion donc de la dépense de la fonction « Transport » dans la rubrique « fonctionnement » et de la fonction « TCU » dans la rubrique « investissement ».

On y a ajouté en outre les parts PN (HT) affectables à ces deux rubriques.

TABLEAU 32 (Suite)

a. 1974 (Suite)

Aviation civile

La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

	État	Collectivités locales	Total		
Fonctionnement	653	40	693	Part des taxes d'atterrissage réservée à l'État .	32,5
<i>dont :</i>					
Subventions aux compagnies (2)	11		11		
Subventions aux aéroports ch. 45-61	9		9	Redevances en route	31
Équipement :					
Aéroports	181	287	468	Taxes sur les carburants (compte non tenu de la détaxe pour la presse)	8,7
Météo formation	39		39		
Études	68		68		
Total	941	327	1.268		
<i>Pour mémoire :</i>					
TVA sur achats et travaux	113	45	158		

b. 1975

	État	Collectivités locales	Total		
Routes (hors taxes)				IMPOTS ET TAXES	
Entretien et fonctionnement, police comprise	3.900	3.433	7.333	1^{re} catégorie de taxes	
(Part fonctionnement sur passages à niveau)	220		220	Taxe sur immatriculations et permis de conduire, déduction faite des frais	480
Investissement (emprunts exclus)	5.632	5.631	11.263	Taxe additionnelle	208
Passages à niveau (par investissement)	99	—	99	Taxe différentielle sur véhicules utilitaires ...	379
Contributions du FSIR aux sociétés d'autoroutes (TVA déduite) (voir Annexe n° 4)	217	—	217	Taxe à l'essieu	342
Total	10.068	9.064	19.132	Taxe sur les carburants :	
<i>Pour mémoire :</i>				— Totalité pour les véhicules utilitaires au taux de la taxe sur le gazole, par unité d'énergie potentielle, pour les voitures particulières ..	13.741
TVA sur achats et travaux	1.425	1.298	2.723	Taxe sur les lubrifiants ¹	353
				Total	15.503
				2^e catégorie de taxes	
				Taxe différentielle sur les voitures particulières (— 15 %)	1.289
				Complément de la taxe sur les carburants pour les voitures particulières	7.065
				Majoration de la TVA sur les achats de voitures particulières retenue à 85 %	2.567
				Sous-Total	10.921
				Total Général	26.424

Ce tableau ne comporte pas les dépenses et recettes des sociétés concessionnaires d'autoroutes qui sont les suivantes en 1975 pour les sociétés d'économie mixte et pour les sociétés privées.

Sociétés d'autoroutes (TTC)

Recettes de péages	1.467
Dépenses :	
— Investissement sur emprunts et fonds propres	3.354
— Charges financières	723
— Fonctionnement	409

SNCF

Les dépenses de l'État sont détaillées en Annexe n° 1.

Les dépenses des collectivités locales consistent en 361 de subventions d'équipement.

Les recettes consistent en 69 de taxes sur les carburants.

1. Le rendement fiscal des lubrifiants était calculé antérieurement sur le prix de l'huile « banale ». A partir de 1975 on prend le prix moyen commercial des huiles de marque.

2. Non compris la dotation en capital ; 220 MF TTC.

TABLEAU 32 (Suite)

b. 1975 (Suite)

Voies navigables

La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

	État	Collectivités locales	Total
Voies navigables (hors taxes)			
Fonctionnement	136	6	142
Équipement	400	140	540
Total	536	146	682
<i>Pour mémoire :</i>			
TVA	70	21	91
Ports maritimes			
Fonctionnement	276	6	282
Équipement	478	96	574
Total	754	102	856
<i>Pour mémoire :</i>			
TVA	95	14	109

Taxes de la loi Morice..... 33,2

Taxe sur les carburants 27

Aviation civile

La comparaison hors TVA donne le tableau suivant :

	État	Collectivités locales	Total
Fonctionnement	731	51	782
<i>dont :</i>			
Subventions aux compagnies (1)	17		17
Subventions aux aéroports ch. 45-61.	10		10
Équipement :			
Aéroports	217	249	466
Météo formation	43		43
Études	78		78
Total	1.069	300	1.369
<i>Pour mémoire :</i>			
TVA	120	40	160

Part des taxes d'atterrissage, réservée à l'État. 38,3

Redevances en route 79

Taxes sur les carburants (compte non tenu de la détaxe pour la presse) N.d.

1. Non compris la dotation en capital : 770 MF TTC.

TROISIÈME PARTIE

**Les équilibres
ressources-emplois
de 1970 à 1976**

(Source INSEE)



Les équilibres ressources-emplois montrent de quelle façon sont consommés les différents produits Transport de la Comptabilité Nationale.

Les comptes concernent :

- les transports ferroviaires;
- les transports routiers de marchandises;
- les transports routiers et urbains de voyageurs;
- la navigation intérieure;
- les transports maritimes et la navigation côtière;
- les transports aériens;
- les activités annexes de transports.

Rappelons que ne sont recensés dans l'activité de la branche transport que les transports pour compte d'autrui, exception faite pour la navigation intérieure et les transports maritimes.

Les masses des 2 termes des équilibres ressources-emplois sont, par définitions, égales et s'écrivent :

$$\begin{aligned} & \textit{Production distribuée du produit} + \textit{Importations} + \textit{TVA grevant les produits} \\ & = \textit{Consommation intermédiaire} + \textit{Consommation finale des ménages} + \textit{Exportations} \end{aligned}$$

a. Les ressources sont constituées de la production distribuée du produit + importation ; la production distribuée du produit est calculée à partir des recettes commerciales (ou chiffres d'affaires) des différentes branches, auxquelles on ajoute les compensations pour réductions tarifaires, (réduction familles nombreuses) les ventes, pratiquement inexistantes en l'espèce, des branches non marchandes et des branches marchandes des administrations.

b. Les emplois se divisent en emplois finaux : consommations des ménages, et exportations, et en emplois intermédiaires qui retracent les consommations en produit transport des entreprises des autres branches de l'économie.

Les équilibres emplois-ressources sont donnés :

- *en volume* : c'est-à-dire aux prix de l'année précédente
- *et en valeur* : c'est-à-dire aux prix de l'année.

La note méthodologique, figurant en annexe n° 10, fournit des informations supplémentaires sur les transports dans le nouveau système de Comptabilité Nationale, le SECN.

TABLEAU 33

Équilibre ressources-emplois de la branche « Transports ferroviaires » (68)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	11.646	97,4	106,7	12.108	103,5	102,5	12.848	105,9	105,9	14.401	105,0	107,0	16.173	93,4	111,7	16.871	106,2	107,8	19.328
Importations	293	103,7	107,9	328	107,0	104,3	366	101,1	87,3	323	106,8	111,9	386	100,2	105,9	410	98,3	108,7	438
Total des ressources	11.939	97,6	106,8	12.436	103,6	102,6	13.214	105,7	105,4	14.724	105,0	107,1	16.559	93,5	111,5	17.281	106,0	107,8	19.766
Emplois																			
Consommation des ménages	2.953	101,1	105,4	3.147	104,1	105,0	3.439	104,0	104,7	3.745	103,3	108,5	4.201	108,9	109,0	4.988	104,9	110,1	5.759
Exportations	691	101,4	106,4	746	106,0	103,0	815	111,3	105,5	957	106,1	105,5	1.071	88,2	103,7	980	99,8	113,1	1.106
Consommation intermédiaire ...	8.295	96,0	107,3	8.543	103,2	101,6	8.960	105,9	105,6	10.022	105,5	106,7	11.287	88,3	113,5	11.313	107,1	106,4	12.901
Total des emplois	11.939	97,6	106,8	12.436	103,6	102,6	13.214	105,7	105,4	14.724	105,0	107,1	16.559	93,5	111,5	17.281	106,0	107,8	19.766
(Total de la TVA grevant les produits)	(762)			(816)			(870)			(950)			(839)			(679)			(1.000)
(La production comprend la part non déductible de la TVA).																			

TABLEAU 34

Équilibre ressources-emplois de la branche « Transports routiers de marchandises » (69-1)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	10.257	107,4	104,5	11.509	104,0	106,3	12.725	115,2	106,2	15.583	103,2	114,5	18.426	94,8	109,2	19.085	106,0	112,8	22.809
Importations	1.910	110,1	105,0	2.209	109,7	102,8	2.490	112,2	124,3	3.472	105,3	131,3	4.801	97,3	96,2	4.494	109,3	103,6	5.091
Total des ressources	12.167	107,8	104,6	13.718	104,9	105,7	15.215	114,7	109,1	19.055	103,6	117,6	23.227	95,3	106,5	23.579	106,6	111,0	27.900
Emplois																			
Consommation des ménages																			
Exportations	1.619	128,3	111,7	2.321	111,2	104,9	2.710	112,5	111,2	3.392	99,3	147,0	4.950	90,2	96,3	4.299	102,6	102,4	4.517
Consommation intermédiaire ...	10.548	104,7	103,2	11.397	103,6	105,9	12.505	115,2	108,7	15.663	104,6	111,3	18.277	96,7	109,1	19.280	107,5	112,8	23.383
Total des emplois	12.167	107,8	104,6	13.718	104,9	105,7	15.215	114,7	109,1	19.055	103,6	117,6	23.227	95,3	106,5	23.579	106,6	111,0	27.900
(Total de la TVA grevant les produits)	(156)			(164)			(186)			(197)			(236)			(249)			(321)
(La production comprend la part non déductible de la TVA).																			

TABLEAU 35

Équilibre ressources-emplois de la branche « Transports routiers et urbains de voyageurs » (69-2)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	7.639	105,8	107,0	8.650	111,9	106,2	10.278	110,4	108,7	12.328	102,2	114,6	14.441	98,9	111,9	15.984	107,3	112,6	19.307
Total des ressources	7.639	105,8	107,0	8.650	111,9	106,2	10.278	110,4	108,7	12.328	102,2	114,6	14.441	98,9	111,9	15.984	107,3	112,6	19.307
Emplois																			
Consommation des ménages	5.052	102,6	106,6	5.528	105,0	105,8	6.143	107,6	106,6	7.041	103,6	113,0	8.248	102,0	111,4	9.372	107,9	112,8	11.401
Consommation intermédiaire ...	2.587	112,0	107,8	3.122	124,0	106,8	4.135	114,6	111,6	5.287	100,3	116,8	6.193	94,8	112,6	6.612	106,5	112,2	7.906
Total des emplois	7.639	105,8	107,0	8.650	111,9	106,2	10.278	110,4	108,7	12.328	102,2	114,6	14.441	98,9	111,9	15.984	107,3	112,6	19.307
(Total de la TVA grevant les produits)	(736)			(808)			(925)			(1.080)			(971)			(699)			(1.393)
(La production comprend la part non déductible de la TVA).																			

TABLEAU 36

Équilibre ressources-emplois de la branche « Navigation intérieure » (70)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	496	99,2	105,0	505	102,8	103,1	535	97,4	103,6	540	99,6	122,1	657	86,6	104,0	592	101,7	109,8	661
Importations	75	98,7	97,3	72	109,7	96,2	76	100	110,5	84	113,1	112,6	107	75,7	101,2	82	101,2	102,4	85
Total des ressources	571	97,2	104,0	577	103,6	102,2	611	97,7	104,5	624	101,4	120,7	764	85,1	103,7	674	101,6	108,9	746
Emplois																			
Exportations	73	112,3	96,3	79	106,3	101,2	85	92,9	116,4	92	98,9	116,5	106	84	100	89	97,7	104,6	91
Consommation intermédiaire ...	498	95,0	105,3	498	103,2	102,3	526	98,5	102,7	532	101,9	121,4	658	85,3	104,3	585	102,2	109,5	655
Total des emplois	571	97,2	104,0	577	103,6	102,2	611	97,7	104,5	624	101,4	120,7	764	85,1	103,7	674	101,6	108,9	746
(Total de la TVA grevant les produits)	(11)			(10)			(11)			(12)			(14)			(11)			(12)
(La production comprend la part non déductible de la TVA).																			

TABLEAU 37

Équilibre ressources-emplois de la branche « Transports maritimes et navigation côtière » (71)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	5.384	101,7	102,9	5.636	113,1	86,3	5.502	100,2	123,0	6.784	104,7	119,8	8.516	90,8	122,7	9.493	111,0	103,5	10.908
Importations	1.557	113,3	102,4	1.807	102,2	86,1	1.591	107,2	131,6	2.243	103,5	126,0	2.928	84,8	107,2	2.661	95,3	104,9	2.660
Total des ressources	6.941	104,2	102,9	7.443	110,5	86,3	7.093	101,8	125,0	9.027	104,4	121,4	11.444	89,3	118,9	12.154	107,6	103,8	13.568
Emplois																			
Consommation des ménages	275	100,7	104,0	288	108,7	109,3	342	69,6	104,6	249	87,5	137,2	299	100,7	119,9	361	100,8	112,4	409
Exportations	5.986	106,8	102,3	6.543	110,0	86,0	6.191	103,6	127,1	8.152	97,7	128	10.193	90,3	119,9	11.037	111,0	103,5	12.683
Consommation intermédiaire ...	680	82,8	108,7	612	116,0	78,9	560	101,2	110,4	626	199	76,4	952	74,7	106,3	756	60,8	103,4	476
Total des emplois	6.941	104,2	102,9	7.443	110,5	86,3	7.093	101,8	125,0	9.027	104,4	121,4	11.444	89,3	118,9	12.154	107,6	103,8	13.568
(Total de la TVA grevant les produits)	(5)			(6)			(5)			(8)			(4)			(3)			(3)

(La production comprend la part non déductible de la TVA).

TABLEAU 38

Équilibre ressources-emplois de la branche « Transports aériens » (72)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	3.859	107,3	105,1	4.219	122,4	96,6	4.988	111,3	95,3	5.460	109,7	116,9	7.000	107,7	107,4	8.097	109,6	110,2	9.779
Importations	535	106,9	102,3	585	119,5	96,6	675	100,9	104,7	713	105,8	133,4	1.006	101,1	108,1	1.099	117,0	107,7	1.385
Total des ressources	4.394	104,4	104,7	4.804	122,1	96,6	5.663	110,0	99,1	6.173	109,2	118,8	8.006	106,9	107,5	9.196	110,5	109,9	11.164
Emplois																			
Consommation des ménages	634	103,9	104,9	691	122,6	98,5	834	106,1	102,1	904	109,3	117,3	1.159	107,5	109,6	1.336	110,0	108,8	1.632
Exportations	2.177	102,7	103,2	2.308	123,1	96,6	2.745	104,3	103,5	2.962	112,5	119,0	3.964	103,7	121,9	5.050	114,9	107,5	6.190
Consommation intermédiaire ...	1.583	106,8	106,7	1.805	120,6	95,8	2.084	119,1	92,9	2.307	104,9	119,1	2.883	111,0	88,1	2.820	102,9	115,2	3.342
Total des emplois	4.394	104,4	104,7	4.804	122,1	96,6	5.663	110,0	99,1	6.173	109,2	118,8	8.006	106,9	107,5	9.196	110,5	109,9	11.164
(Total de la TVA grevant les produits)	(1.118)			(141)			(160)			(172)			(173)			(142)			(168)
(La production comprend la part non déductible de la TVA).																			

TABLEAU 39

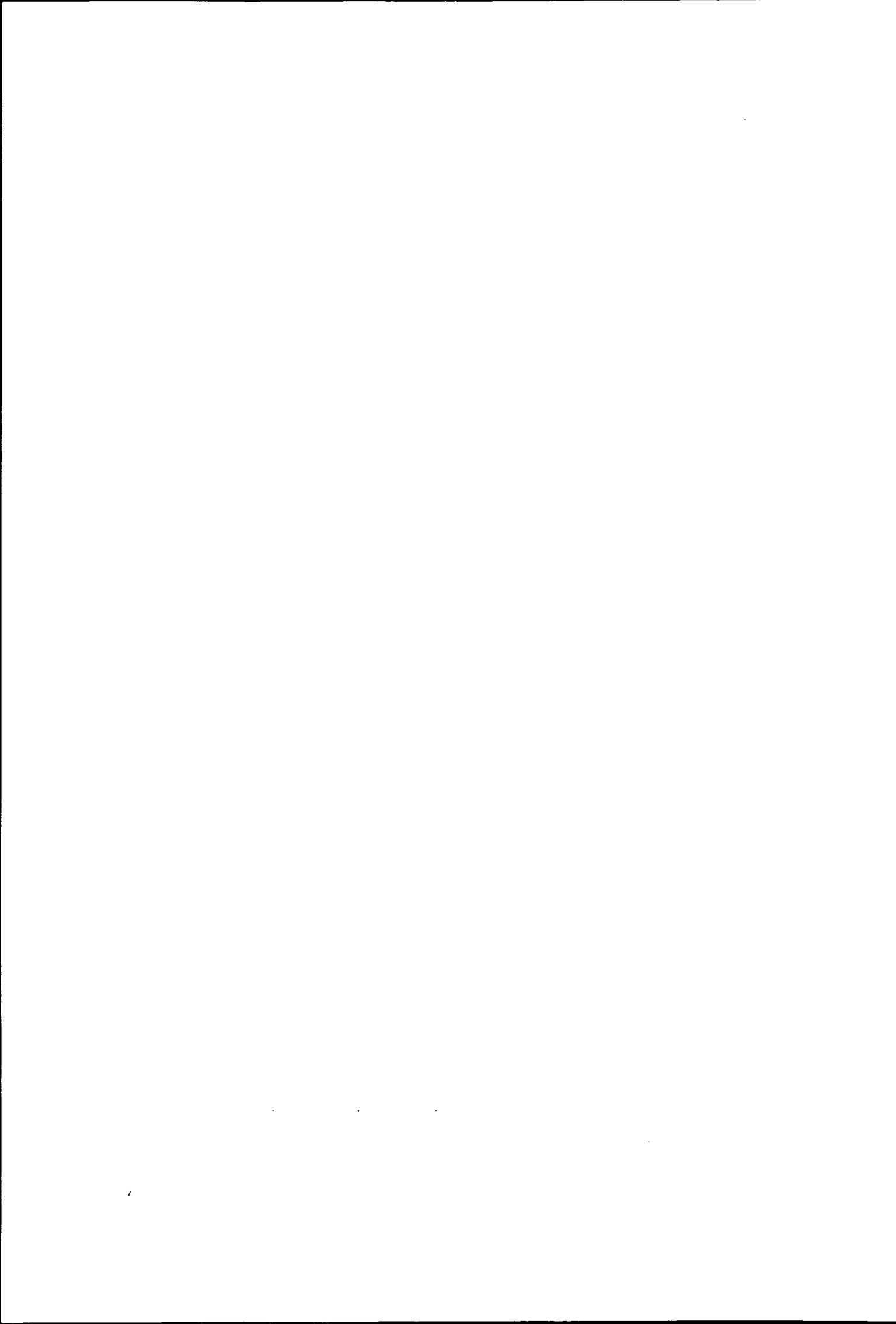
Équilibre ressources-emplois de la branche : Activités annexes des transports (73-74)

Indice : 100 = année précédente
Valeur : en millions de francs

	Valeur 1970	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1971	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1972	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1973	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1974	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1975	Indice de volume	Indice de prix	Valeur 1976
Ressources																			
Production distribuée	16.265	110,6	105,3	18.949	110,0	105,2	21.944	104,1	108,8	24.859	104,9	118,0	30.768	95,3	113,2	33.202	106,4	109,9	38.822
Importations	1.968	107,8	108,2	2.298	107,3	101,9	2.515	120,6	133,6	4.050	108,7	148,4	6.530	94,3	101,9	6.271	108,2	104,7	7.102
Total des ressources	18.233	110,3	105,6	21.247	109,8	104,9	24 459	105,8	112,5	28.901	105,5	122,4	37.298	95,1	111,2	39.473	106,7	109,0	45.924
Emplois																			
Consommation des ménages	746	112,1	107,9	902	112,0	107,3	1.084	111,8	106,2	1.287	110,3	114,7	1.629	104,8	114,5	1.956	103,9	109,3	2.223
Exportations	2.128	113,4	126,6	3.056	108,9	89,5	2.979	101,6	111,4	3.374	101,0	109,9	3.744	90,6	102,3	3.473	100,9	104,7	3.669
Consommation intermédiaire ...	15.359	109,8	102,5	17.289	109,8	107,4	20.396	106,0	112,1	24.240	105,8	124,4	31.925	95,2	112,0	34.044	107,4	109,5	40.032
Total des emplois	18.233	110,3	105,6	21.247	109,8	104,9	24.459	105,8	112,5	28.901	105,5	122,4	37.298	95,1	111,2	39.473	106,7	109,0	45.924
(Total de la TVA grevant les produits)	(203)			(254)			(301)			(1.319)			(409)			(471)			(548)

(La production comprend la part non déductible de la TVA).

ANNEXES



ANNEXE 1

**Versements aux entreprises publiques :
SNCF - RATP**

TABLEAU 40

Versements à la SNCF en 1975

En millions de francs

	État	Collectivités locales et Syndicat des Transports parisiens (versement transport)
Contribution aux dépenses de la voie	1.760	—
Subvention forfaitaire et provision pour imprévu.....	100	—
Sous-total A	1.860	—
Voyageurs		
Contribution aux charges de service public (omnibus) (art. 18 <i>quater</i>) ..	1.164	—
Remboursement de tarifs réduits y compris la banlieue (art. 18 et 20 <i>bis</i>) ..	1.090	408
Banlieue : indemnité compensatrice pour abaissement de tarif (art. 18) ..	353	151
Compensation pour insuffisance et retard de majoration de tarifs voya- geurs (art. 18 <i>ter</i>)	230	—
Subventions d'équipement	101	361
Marchandises		
Compensation pour insuffisance et retard de majoration de tarifs (art. 18 <i>ter</i>)	889	—
Participation aux charges d'emprunt	35	—
Déduction des versements SNCF à l'État en rémunération de garantie d'emprunt	— 5,6	—
Sous-total B	3.856,4	920,0
Sous-total A + B	5.716,4	920,0
Participation aux charges de retraite.....	3.823,0	—
Autres versements :		
— Entretien des voies militaires	3,8	—
— Contribution du syndicat des transports parisiens aux charges d'amortissement (versement transport).....	—	130,0
Total Général	9.543,2	1.050,0
<i>Pour mémoire</i> : contribution aux dépenses des passages à niveau....	359	—

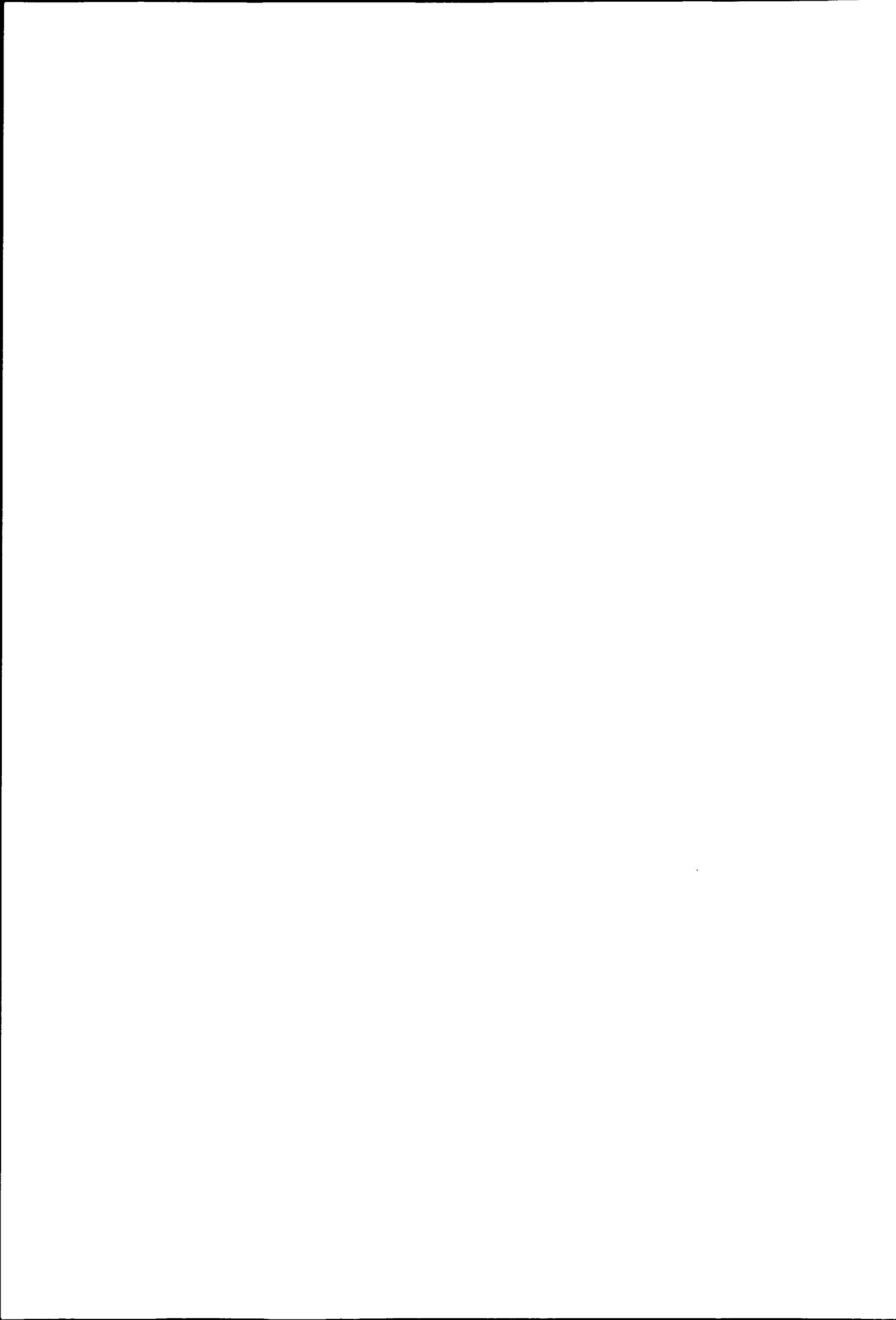
Source : SNCF.

TABLEAU 41

Versements à la RATP

En millions de francs (TTC)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Subventions Exploitation :							
Total	1.019	1.195	1.358	1.643	1.787	2.088	
<i>dont</i> :							
État	713	778	760	948	1.032	1.184	
Collectivités locales	306	333	325	405	445	526	
Versement transport	—	84	273	290	310	378	
Subvention Équipement :							
Total	318	192	307	506	551	743	
<i>dont</i> :							
État	160	96	145	158	173	181	
Collectivités locales (district RP)	158	96	140	166	188	236	
Versement transport	—	—	22	182	190	326	
Total Subventions	1.337	1.387	1.665	2.149	2.338	2.831	
État	873	874	905	1.106	1.205	1.365	
Collectivités locales (district RP)	464	429	465	571	633	762	
Versement transport	—	84	295	472	500	704	
Prêts FDES (<i>Pour mémoire</i>)	270	300	266	290	280	322	
Prêts district Région Parisienne	5	—	19	26	65	93	
<i>Source</i> : RATP.							



ANNEXE 2

**Les investissements
de la RATP et de la SNCF
en banlieue parisienne**

TABLEAU 42 *Les investissements de la RATP et de la SNCF en banlieue parisienne en 1975*

a. **RATP**

● *Montant des paiements comptabilisés en 1975*

		En millions de francs
Premier établissement :		
- opérations subventionnées		369,5
- autres opérations		797,5
Renouvellement		282,0
		1.449 HT

● *Décomposition des investissements de la RATP*

				En millions de francs
	Réseau de surface	Métro	Total	
Total	98,3	1.350,7	1.449	
<i>dont</i> : matériel roulant	57,5	273,8	331,3	

● *Le financement est réalisé de la façon suivante*

		En millions de francs
Subventions d'équipement de l'État	177	} Opération sur programme
Subventions d'équipement du district	211	
Versement transport (affecté au renouvellement)	270	
Subventions diverses et Syndicat des Transporteurs parisiens	55	
Total des subventions	713	
Emprunts (dont FDES et prêts du district 415 en 1975)	734	
Autres	2	
Total Général	1.449	

b. **La SNCF**

● *Montant des investissements banlieue*

		En millions de francs
Programme normal		
Matériel		288
Infrastructure		116
Total		404
Programme spécial (infrastructure)		348
Total Général		752
Financement du programme spécial		
Subvention État		53
Subvention district		55
Prêt du district		53
Versement transport		187
Total		348

ANNEXE 3

**Versements aux services routiers
interurbains de voyageurs :
transports scolaires**

TABLEAU 43

Versements aux services routiers interurbains de voyageurs : transports scolaires

En millions de francs

Année scolaire	Nombre d'élèves	Subvention État	Subvention collectivités locales	Coût total
1971-1972	—	339	—	616
1972-1973	1.486.000	389	238	699
1973-1974	1.550.000	457	259	824
1974-1975	1.621.000	572	274	957
1975-1976	1.687.000	698	331	1.150

Source : Secrétariat d'État au Transport.

ANNEXE 4

**Comptes des entreprises :
sociétés d'autoroutes,
ports autonomes, aéroport de Paris**

TABLEAU 44

Comptes d'Exploitation et d'investissement en 1974 et 1975 de l'aéroport de Paris

En millions de francs

	1974	1975
I - COMPTE D'EXPLOITATION		
Total des charges	806,8	1.017,5
<i>dont :</i>		
Frais de personnel	264,9	313,0
Frais financiers	92,9	148,7
Dotation aux amortissements et provisions	156,3	204,5
Total des charges	806,8	1.017,5
<i>dont :</i>		
Recettes commerciales	703,5	869,5
Subvention État	6,0	42,9
II - COMPTE D'INVESTISSEMENT		
Dépenses d'Équipement	310,4	341,0
<i>TVA récupérable</i>	— 42,7	— 48,0
Total HT	267,7	293,0
Autres dépenses en capital (participations)	5	4,7
Intérêts intercalaires	58,7	20,5
Total des dépenses	331,3	318,2
Dotation en capital	100,0	150,0
Subvention Équipement	7,0	8,6
Emprunt FDES	168,0	120,0
Emprunt district	—	10,0
Autres ressources	56,3	29,6
Total	331,3	318,2
(P.M. remboursement d'emprunt)	64,0	75,9

TABLEAU 45

Compte d'exploitation et d'investissement des sociétés d'autoroutes privées et des sociétés mixtes en 1974 et 1975 (TTC)

En millions de francs

	1974		1975	
	Privées	Mixtes	Privées	Mixtes
EXPLOITATION				
Recettes				
Péages	142	893	251	1.164
Autres	35	77	53	75
<i>dont</i> : avance FSIR	—	(15)	—	(16)
Dépenses				
Fonctionnement	39	286	94	315
Frais financiers et remboursement d'emprunts	163	590	117	606
INVESTISSEMENT				
Dépenses				
Construction	1.435	1.494 ¹	1.461	1.909 ¹
Intérêts intercalaires	136	67	270	157
Total	1.571	1.561	1.731	2.066
Sources de financement				
Participations de tiers	0	12	0	10
Emprunts garantis	1.100	910	1.524	1.013
Emprunts non garantis	288	167	139	546
Capital y compris emprunt à long terme	131	0	188	0
FSIR	10	139	63	189
Total	1.529	1.228	1.914	1.758
Dépenses d'investissement				
I Total (FSIR déduit)	2.983		3.545	
II Total emprunts	2.465		3.222	

TABLEAU 46

*Comptes d'exploitation et d'investissement des ports maritimes autonomes en 1975*1. **Compte d'exploitation**

En millions de francs

Recettes		Dépenses	
Droits de port	773	Intérêts et amortissements	388
Subventions d'exploitation	118	Travaux, fournitures et services	294
Autres recettes	316	Personnel	525
Total	1.207	Total	1.207

2. **Compte d'investissement**

En millions de francs

Sources de financement		Dépenses	
Subventions État chap. 53-32/30 et autres participations (DATAR)	391	Investissements HT	937
Subventions des collectivités locales et sociétés privées	38	Remboursements d'emprunts	81
Emprunts	388		
Amortissement et autres	201		
Total	1.018	Total	1.018

ANNEXE 5

Évolution du poids, par unité de trafic, de la fiscalité spécifique de l'automobile

Poids de la fiscalité par unité de trafic

Les 9^e et 10^e rapports ont comparé le poids des taxes spécifiques par unité de trafic sur la route en 1959 et en 1968-1969 et 1970. La présente annexe reprend cette comparaison pour 1972-1974-1975 et 1976. Comme dans les précédentes études on a calculé :

— pour les transports de voyageurs le poids par véhicule-kilomètre des taxes spécifiques concernant les voitures particulières;

— pour les transports de marchandises le poids par tonne-kilomètre des taxes spécifiques concernant les transports de marchandises par route.

L'on sait (voir première partie du rapport) que le kilométrage des voitures particulières et le volume des tonnes kilomètres donnés par les statistiques ne sont qu'approximatifs et qu'en particulier les chiffres de TK sont nettement sous-estimés. Les résultats obtenus ne sont donc pas, en valeur absolue, d'une rigoureuse exactitude et, notamment, le poids de la fiscalité sur les transports routiers de marchandises est sousestimé, mais leur inexactitude ne fausse qu'assez peu la tendance de leur évolution dans le temps car les erreurs sur leur évolution d'une année à l'autre sont relativement faibles.

La fiscalité « spécifique » prise en compte dans les calculs est celle retenue pour l'établissement des tableaux de comparaisons recettes/dépenses qui figurent au § 4 de la deuxième partie du présent rapport; elle comprend toutes les taxes de ces tableaux aussi bien celles de 1^e que de 2^e catégorie; toutefois, comme l'on n'avait pas dans les 9^e et 10^e rapports, retenu comme « spécifique » le produit de la majoration de la TVA sur les voitures particulières, on n'a pas non plus dans la présente étude tenu compte de cette surtaxation, mais on a indiqué en note dans quelle proportion sa prise en compte aurait amenuisé la réduction du poids de la fiscalité sur les voitures particulières entre 1972 et 1976.

D'autre part, pour rendre les recettes de l'année 1959 comparables à celles des autres années, on a été amené à réduire de 15 % (montant de la TVA) les chiffres donnés précédemment pour le produit en 1959 des impôts spécifiques sur les voitures particulières.

TABLEAU 47

Statistique de kilométrages et de tonnes-kilomètres

	1972	1974	1975	1976
Parc de voitures particulières au 31 décembre (en millions).	13.900	15.000	15.300	16.230 P
Kilométrage moyen annuel en km	12.200	12.000	12.300	12.600
Véhicules-km/voyageurs (milliards)	169,6	177,0	186,0	200
Marchandises (annuaire statistique)	74,6	87,4	78,5	83,9

TABLEAU 48

Produit des taxes

En millions de francs

	1972			1974			1975			1976		
	VP		VU	VP		VU	VP		VU	VP		VU
	1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie		1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie	
Carburants												
Taxe intérieure	3.902	5.706	4.747	5.024	6.721	5.514	5.607	7.065	5.877	7.429	8.268	7.563
TVA	—	—	1.411	—	—	2.097	—	—	2.257	—	—	2.656
Lubrifiants	100	—	64	111	—	83	96	—	257	103	—	275
Permis et Taxe additionnelle régionale	429	—	65	379	—	60	595	—	93	660	—	104
Vignette	—	1.088	320	—	1.236	364	—	1.289	379	—	1.979	582
Essieu	—	—	150	—	—	341	—	—	342	—	—	370
Total a)	4.431	6.794	6.757	5.514	7.957	8.459	6.298	8.354	9.205	8.192	10.247	11.550
Total b)	11.225		6.757	13.471		8.459	14.652		9.205	18.439		11.550
Total c)	17.982			21.930			23.857			29.989		
	VP = voiture particulière. VU = véhicule utilitaire.											

TABLEAU 49

Évolution du poids fiscal unitaire, pour les années 1959-1972-1974-1975 et 1976

	1959	1972		1974		1975		1976	
		VP	VU	VP	VU	VP	VU	VP	VU
Produit des taxes (millions de francs) ¹		11.225	6.757	13.471	8.459	14.652	9.205	18.459	11.550
VKM.....		169,6		177,0		186,0		200	
TKM.....			74,6		87,4		78,5		83,9
Recette VP (francs courants) :									
VKM.....	0,0700	0,0662		0,0761		0,0788		0,0922	
Recette VU (francs courants) :									
TKM.....	0,0910		0,0906		0,0906		0,1172		0,1377
Recette VP (francs constants) ² :									
VKM (base 100 en 1959).....		0,0378		0,0359		0,0333		0,0355	
Recette VU (francs constants) ² :									
TKM (base 100 en 1959).....			0,0518		0,0457		0,0495		0,0530

1. Correspond au total des recettes du tableau de comparaison recettes-dépenses, moins la majoration de TVA.
2. Les indices des prix de détail sont : 100 en 1959, et 175 - 211,8 - 236,6 - 260 en 1972 - 1974 - 1975 et 1976.

En francs constants le poids fiscal unitaire a diminué de 1959 à 1976 de moitié pour les voitures particulières et de 42 % pour les véhicules utilitaires. L'année 1976 marque toutefois un changement de tendance.

De 1972 à 1975 le poids unitaire de la fiscalité VP diminue de 11,9 % ¹ et de 4,4 % pour les VU. Mais si l'on compare 1972 à 1976, la diminution n'est plus que de 6,6 % pour les VP ¹ et se traduit même par une légère augmentation (+ 2,3 %) pour les VU.

TABLEAU 50

Évolution des prix des carburants

Dates	Essence		Super		Gazole	
	Francs courants	Francs constants	Francs courants	Francs constants	Francs courants	Francs constants
1-01-1960.....	0,99	0,99	1,04	1,04	0,667	0,667
31-12-1972.....	1,12	0,64	1,21	0,69	0,75	0,43
31-12-1974.....	1,66	0,78	1,80	0,85	1,13	0,53
31-12-1975.....	1,76	0,74	1,90	0,80	1,25	0,53
31-12-1976.....	2,09	0,80	2,25	0,86	1,34	0,52

En francs constants, entre 1972 et 1975 les prix de l'essence et du super ont augmenté de 16 % et celui du gazole de 12 %, mais, toujours en francs constants, les prix du début de 1976 sont inférieurs d'environ 1/4 pour l'essence et le super et 1/5 pour le gazole à ceux du début de 1960; cela est dû essentiellement à la diminution du taux, en francs constants, de l'impôt, qui est passé de 72,3 % à 56,6 % du prix de vente pour l'essence et le super et de 61 % à 49,5 % pour le gazole (en 1976 les taux respectifs de l'impôt sont 60,6 % et 49,7 %).

1. Si l'on prend en compte dans la fiscalité spécifique le produit de la majoration de la TVA pour la VP, cette réduction est de 8,6 % de 1972 à 1975 et de 0,9 % de 1972 à 1976. L'essentiel des différences est dû à la réduction en 1973 du taux normal de la TVA (qui conduit à partir de cette année-là à une augmentation de la part de la TVA sur les achats de VP qui est prise en compte au titre de la majoration du taux de la TVA sur ces achats).

ANNEXE 6

**Comparaison et évolution des dépenses
et des recettes de voirie de l'État
et des collectivités locales
pour la France entière
et cinq régions en 1974**

Les données globales de la Comptabilité spéciale des Investissements (CSI) reprises au chapitre des investissements peuvent être désagrégées dans la même forme, pour chacune des régions. On peut également au niveau régional établir un compte de recettes et donc procéder à l'élaboration d'un tableau de comparaison Recettes/Dépenses régional, homologue à celui de la Nation.

Dans cette optique et pour continuer les travaux précédemment publiés, on a comparé pour cinq régions (Région Parisienne, Rhône-Alpes, Provence-Côte-d'Azur, Auvergne et Bretagne) les dépenses hors taxe d'investissement et de fonctionnement de l'État et des Collectivités locales en 1974 pour la voirie et les recettes spécifiques correspondantes. Dans les tableaux 52 et 53 on donne l'évolution sur quatre années du rapport Recettes-Dépenses de voirie, mais en se limitant à l'État. Les recettes prises en compte sont uniquement celles classées en 1^{re} catégorie dans les tableaux 22 et 23 de la deuxième partie du rapport. Les dépenses comportent les dépenses directes et indirectes, diminuées des fonds de concours et des « études » pour l'État et des subventions de l'État pour les collectivités locales.

TABLEAU 51

Comparaison des recettes spécifiques et des dépenses de voirie de l'État et des collectivités locales pour cinq régions en 1974

En millions de francs

	Région Parisienne		Rhône-Alpes		Provence Côte-d'Azur		Bretagne		Auvergne		France entière		France moins Région Parisienne	
	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R
État	1.471	1.978	650	1.396	489	1.084	307	666	202	333	7.843	13.999	6.372	12.021
Collectivités locales	949		476		374		214		168		4.561		3.612	
Total	2.420	1.978	1.126	1.396	863	1.084	521	666	370	333	12.404	13.999	9.984	12.021
% CL														
État	64,5	—	73,2	—	76,5	—	69,7	—	83,2		58,2		56,7	
Rapport $\frac{R}{D}$ État	134,5		214,8		221,7		216,9		164,8		178,4		188,7	
Rapport $\frac{R}{D}$ collectivités locales	208,4		293,3		289,8		311,2		198,2		306,8		332,8	
Rapport $\frac{R}{D}$ total	0,82		1,240		1,256		1,278		0,90		1,128		1,204	

D = dépenses.
R = recettes.

TABLEAU 52

Comparaison des recettes et des dépenses de voirie de l'État pour les cinq régions

En millions de francs

	Région Parisienne		Rhône-Alpes		Provence-Côte-d'Azur		Bretagne		Auvergne		France entière moins Région Parisienne	
	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R	D	R
1971	1.006	1.600	387	974	285	800	176	466	96	251	4.136	8.644
1972	1.272	1.703	445	1.083	373	875	201	518	115	271	4.661	9.491
1973	1.311	1.882	536	1.270	414	999	273	600	147	307	5.406	10.971
1974	1.471	1.978	650	1.396	489	1.084	307	666	202	333	6.372	12.021

D = dépenses.
R = recettes.

TABLEAU 53

Taux de couverture $\frac{\text{Recettes}}{\text{Dépenses}}$ 1^{re} catégorie

	Région Parisienne	Rhône-Alpes	Provence-Côte-d'Azur	Bretagne	Auvergne	France entière moins Région Parisienne
1971	159,0	251,7	280,7	264,8	261,5	209,0
1972	133,9	243,4	234,6	257,7	235,6	203,6
1973	143,6	236,9	241,3	219,8	208,8	202,9
1974	134,5	214,8	221,7	216,9	164,8	188,7

● *Remarques*

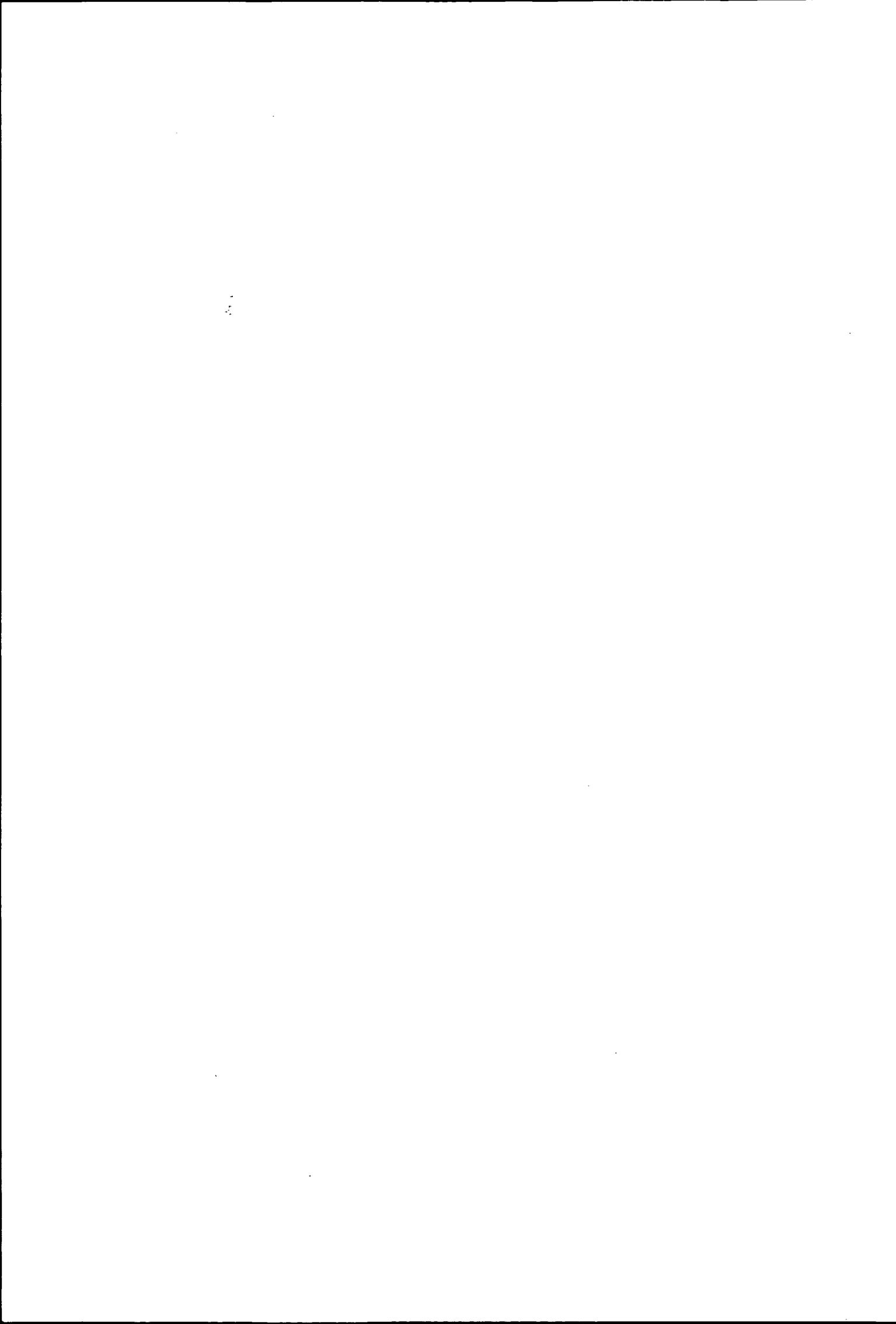
Pour les cinq régions, le rapport recettes/dépenses décroît régulièrement au cours des quatre années. Le phénomène est particulièrement accentué en 1974.

Pour la Région Parisienne, le rapport des dépenses des collectivités locales aux dépenses de l'État, est plus faible que dans les quatre autres régions (tableau 51). Par contre le rapport Recettes/Dépenses de l'État est le plus élevé (tableau 51).

Tout se passe comme si l'allègement relatif des charges au bénéfice des collectivités locales dans la Région Parisienne, était compensé par une participation plus grande de l'État aux dépenses de voirie.

Cette remarque doit être toutefois tempérée par l'intégration de la dépense « Transport collectif urbain », car la collectivité locale de la Région Parisienne participe activement à ces dépenses (voir annexe Versement aux entreprises publiques SNCF-RATP).

Les dépenses totales de voirie (État + CL) sont largement équilibrées par les recettes de 1^{re} catégorie pour la France entière et sont même excédentaires de 2037 F si l'on exclut la Région Parisienne (tableau 51). Seules, dans ce tableau, deux régions sont déséquilibrées (Auvergne et Région Parisienne); pour cette dernière le « découvert » est de l'ordre du cinquième de la dépense.



ANNEXE 7

**Séries longues :
dépenses d'investissements de l'État
et données de trafic**

TABLEAU 54

Dépenses d'investissements de l'État pour la fonction « route » (transports collectifs urbains exclus)

En millions de francs

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Milieu urbain (521-51-522-55).....	264	1.276	2.230	1.350	1.572	1.801	2.131	2.367	2.853	3.269
Rase campagne (renforcements coordonnés + PN compris, 61).....	450	1.089	2.077	1.387	1.595	1.816	1.924	2.160	2.538	3.906
Gros entretien ¹	259	303	277	288	286	239	235	318	383	533
Total	973	2.668	4.584	3.025	3.453	3.856	4.290	4.845	5.774	7.708
Redressement d'importation FSIR	+ 1.337	—	— 1.637	—	—	—	—	—	—	—
Total	2.310	2.668	2.947	3.025	3.453	3.856	4.290	4.845	5.774	7.708
Fond de concours à déduire ²	— 86	— 81	— 166	— 327	— 265	— 415	— 413	— 484	— 339	— 793
Total État	2.224	2.587	2.781	2.698	3.188	3.441	3.877	4.361	5.435	6.915
Francs constants 66	2.224	2.519	2.601	2.369	2.663	2.731	2.902	3.045	3.414	3.831
Indice des prix PIB	100	102,7	106,9	113,9	119,7	126,0	133,6	143,2	159,2	180,5

1. C'est-à-dire 54 % du chapitre 35-21 « Exploitation Entretien ».

2. Source : Comptabilité administrative.

3. La présentation ci-dessus, d'après la comptabilité publique, est faite « formation professionnelle, matériel exclus » pour tous les modes.

Elle représente donc les dépenses d'infrastructure proprement dites.

Source : Comptabilité spéciale des Investissements (CSI).

TABLEAU 55

Dépenses d'investissements de l'État pour la fonction « Transports collectifs urbains »

En millions de francs

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Transports collectifs urbains										
Paris (nomenclature V ^e Plan : 7600 et nomenclature VI ^e Plan : 5231-32-33-36)	—	—	—	—	—	120	128	158	199	209
Province (nomenclature VI ^e Plan : 5234-35)	—	—	—	—	—	3	3	2	48	219
Parc de stationnement (524)	—	—	—	—	—	7	17	13	29	74
Total	119	148	206	250	165	131	148	173	276	502
Francs constants 66	119	144	193	219	137	104	111	121	173	278

TABLEAU 56

Dépenses d'investissements de l'État pour la fonction « Voies navigables - Ports fluviaux »

En millions de francs

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Voies navigables : 7310/6211, 12, 13, 14	359	302	278	286,7	297	312	274	386,5	485
Ports fluviaux :									
7321/6221, 22 « Ports autonomes études »	9	0,9	1,5	0,6	0,2	6,9	4	10	13
7322/6223, 24 « Autres ports »	3	0,8	4,7	6,1	7,1	1,9	3	4,8	4
Total ports fluviaux	3	1,7	6,2	6,7	7,3	8,8	7	14,8	17
Total	362	304	284	294	304	321	281	401	502
Gros entretien	15	19	20	21	19	19	20	20	20
Total	377	322,7	304,2	314,4	322,3	339,8	301	421	522
Francs constants 66	367	302	257	263	257	254	201	264	289

TABLEAU 57

Dépenses d'investissements de l'État pour la fonction « Ports maritimes »

En millions de francs

	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
7411, 12 « Ports de commerce »	127	422	217	262	315	341	423	601	461
6311 → 17 « Ports de commerce »									
7431, 32/6331 → 36 « Ports de plaisance »									
7440/6340 « Signalisation maritime »									
Total	160	457	247	302	349	378	476	670	523
+ Gros entretien	27			45	47	56	62	65	66
Total (y compris gros entretien)	187	495	292	347	396	434	538	735	589
Francs constants 66	—	—	463	256	290	315	376	462	326

TABLEAU 58

Dépenses d'investissements de l'État pour la fonction « Aviation civile »

En millions de francs

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Études : 6510 + 6520	—	—	—	—	—	13,5	15,7	23	78,3	88,6
Bases aériennes : 7511, 12/6531, 32, 33 ...	33,7	61	53,8	44,6	46,3	41,8	43	54,8	76,6	87,5
Navigation aérienne : 7520/6541, 42, 43 ...	62,3	77,3	99,2	101,7	109,5	101,4	97	125,8	131	159,7
Météo (50 %) 7530/6550	10	9,9	12,5	12,4	13,9	17,1	14,4	17,2	23,5	26
Formation professionnelle : 6561, 62, 63 ..	—	—	—	—	—	25,3	19,7	21,9	21,1	23
Total	106	148,2	165,5	158,7	169,7	199,1	189,8	142,7	330,5	384,8
Francs constants 66	106	144,3	154,8	139,3	141,8	158	142	169,5	207,6	213,2

TABLEAU 59

*Transports terrestres de marchandises*En milliards de TK ¹

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
SNCF	64,8	63,7	62,6	62,2	66,4	69,3	65,8	67,0	71,8	75,3	62,8	67,0
Transports routiers ²	43,5	48,5	49,8	52,0	59,2	62,4	68,3	74,6	83,1	87,4	78,5	83,9
<i>dont</i> : Transports publics	23,3	26,0	27,7	30,9	36,8	38,0	41,6	45,4	49,7	51,4	47,0	48,8
Transports privés	20,2	22,5	22,1	21,1	22,4	24,4	26,7	29,2	33,4	36,0	31,5	35,1
Route > 50 km	33,2	38,0	39,1	40,9	47,1	49,0	54,1	59,7	67,5	71,7	65,3	70,5
Route < 50 km	10,3	10,5	10,7	11,1	12,1	13,4	14,2	14,9	15,6	15,7	13,2	13,4
Navigation fluviale	11,3	11,4	11,7	12,3	13,3	12,7	12,6	13,1	12,6	12,4	10,6	10,6
Oléoducs	7,6	8,1	9,0	9,5	11,4	14,5	17,0	18,7	20,3	18,7	18,1	19,6
Total (hors oléoducs)	119,6	123,6	124,1	126,5	138,9	144,4	146,7	154,7	167,5	175,1	151,9	161,5
Total (avec oléoducs)	127,2	131,7	133,1	136,0	150,3	158,9	163,7	173,4	187,8	193,8	170,0	181,1

1. Série de la Commission des Comptes de Transport de la Nation.

2. Véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile et de moins de 15 ans (nouvelle série TRM).

TABLEAU 60

SNCF : trafic voyageurs

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
En voyageurs/km												
Banlieue de Paris ¹	5,56	5,78	5,97	5,69	6,12	6,30	6,44	6,89	6,80	7,13	7,30	7,64
Rapides Express	26,51	26,73	26,72	25,03	27,83	29,54	30,20	32,03	33,48	35,64	38,85	39,17
Omnibus ²	6,21	5,89	5,68	5,15	5,19	5,14	4,50	4,31	4,42	4,54	4,55	4,60
Total	38,28	38,40	38,37	35,87	39,14	40,98	41,14	43,23	44,70	47,31	50,70	51,41
En millions de voyageurs												
Banlieue de Paris ¹	363	374	380	358	380	387	389	404	397	411	418	436
Rapides Express	257	254	243	221	84	88	89	94	96	100	108	109
+ Omnibus	—	—	—	—	143	138	129	127	127	131	132	130
Total	620	628	623	679	607	613	607	625	620	642	658	675

1. Banlieue de Paris : non compris les voyageurs « grandes lignes » dans les trains de la banlieue de Paris (parcours terminaux).

2. Omnibus : trains omnibus et services routiers.

RATP : nombre de voyages effectués

En millions

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Réseau ferré ¹	1.191	1.243	1.226	1.137	1.177	1.227	1.115	1.157	1.163	1.171	1.187	1.181
<i>dont :</i>												
– Urbain	1.140	1.187	1.170	1.085	1.121	1.127	1.022	1.051	1.039	1.043	1.055	1.050
– RER Sceaux	49	54	54	50	53	55	50	52	51	52	54	53
– RER Boissy-Saint-Léger	—	—	—	—	1	34	31	32	31	32	32	31
– RER Saint-Germain-en-Laye	—	—	—	—	—	9	10	20	40	43	45	46
Réseau routier ²	739	733	661	543	552	528	497	484	481	507	568	679
<i>dont :</i>												
– lignes Paris	293	281	243	191	187	179	178	170	170	184	223	293
– lignes Banlieue	446	452	418	352	365	349	319	314	311	323	345	386

1. Y compris funiculaire de Montmartre.
2. Non compris services occasionnels.

TABLEAU 62

Transports maritimes : activité du pavillon français ¹

En millions de tonnes

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Importations	47,5	52,8	52,9	48,0	52,5	59,6	48,1	54,9	57,1	55,2	55,2	
<i>dont : hydrocarbures</i>	35,0	43,6	41,0	38,2	42,9	48,2	38,4	38,4	43,9	47,0	42,7	
Exportations	5,4	5,5	5,7	5,8	5,7	6,2	5,3	6,2	6,7	6,8	6,4	
Trafic tiers	22,0	24,1	25,0	31,1	34,6	38,8	39,5	32,3	39,9	40,3	46,6	
Total	74,7	82,4	83,6	84,9	92,9	103,7	93,0	93,6	103,7	102,5	108,5	
<i>dont : hydrocarbures</i>	51,2	60,4	59,5	60,9	68,0	80,2	70,9	71,0	79,0	77,9	—	

1. Flotte française (non compris navires affrétés).
Source : Secrétariat général de la Marine marchande.

TABLEAU 63

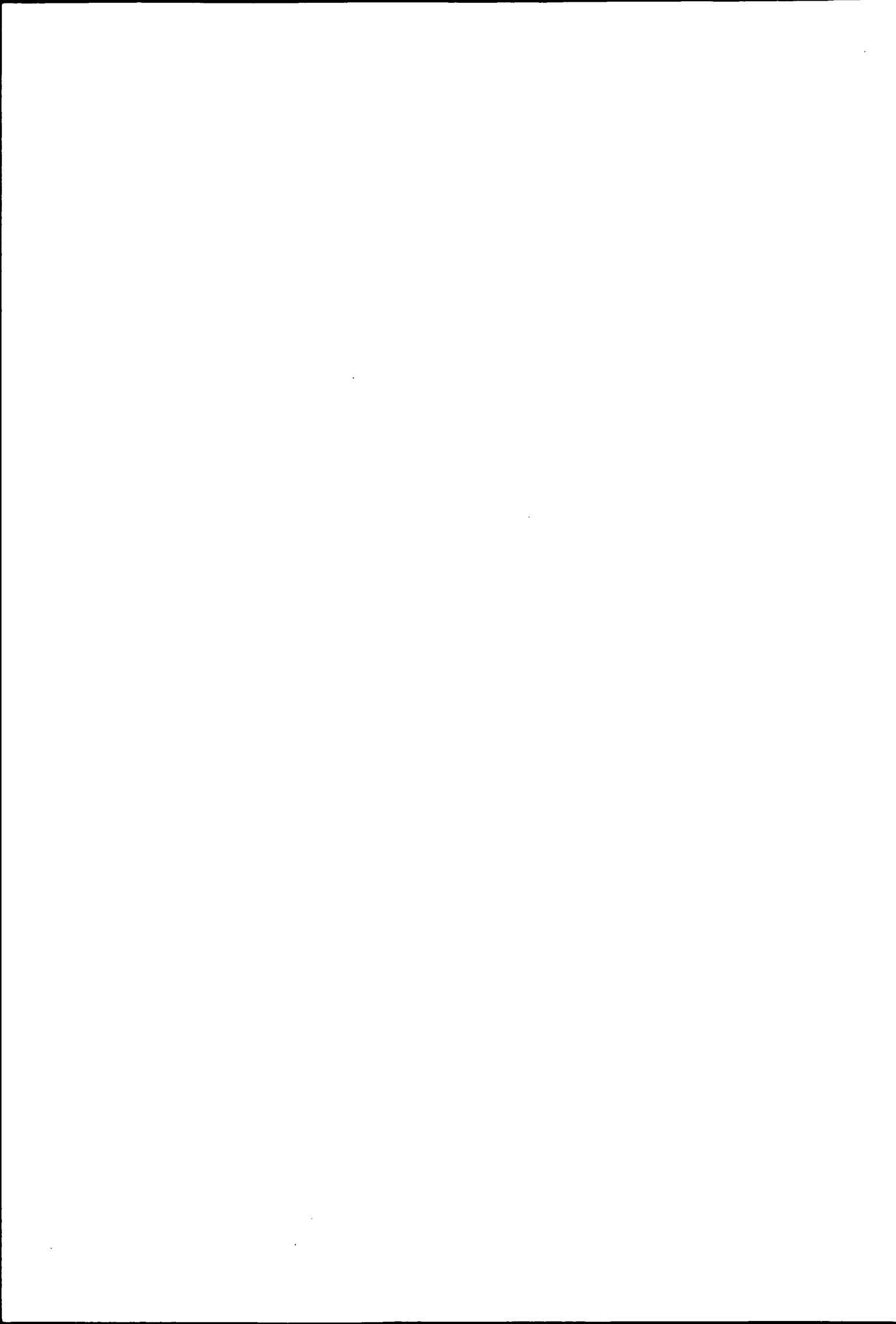
Transports aériens : nombre de passagers transportés

P = en milliers de passagers
P/km = en millions de passagers/km

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Air France												
En milliers de P	4.083	4.537	4.928	4.592	5.662	6.135	6.387	7.327	7.696	7.593	8.039	8.635
En millions de P/km	6.347	7.414	8.234	7.748	9.487	10.658	10.980	13.607	15.377	16.880	17.917	19.258
UTA												
En milliers de P	229	259	255	294	331	363	388	428	470	548	626	676
En millions de P/km	1.067	1.299	1.406	1.688	1.778	1.981	2.100	2.344	2.692	3.075	3.421	3.595
Air Inter												
En milliers de P	749	1.110	1.466	1.638	2.280	2.655	2.833	3.613	3.871	4.107	4.583	5.130
En millions de P/km	352	529	707	805	1.121	1.300	1.391	1.792	1.931	2.062	2.333	2.586
Compagnies de 3^e niveau												
	—	—	—	—	—	1.006	1.050	1.457	1.678	1.718	1.962	2.287
	—	—	—	—	—	789	—	972	1.072	1.061	1.138	1.454
Total en passagers	5.062	5.905	6.649	6.524	8.271	10.159	10.657	12.825	13.715	13.966	15.210	16.728
P/km	7.766	9.243	10.348	10.250	12.387	13.939	14.472	18.715	21.072	23.078	24.859	26.893
<i>dont : Total international</i> ¹												
P	4.061	4.130	4.470	4.216	5.339	5.763	5.954	6.815	7.279	7.288	7.972	8.726
P/km	7.245	8.356	9.257	9.084	10.905	12.239	12.630	15.426	17.574	19.508	20.936	22.479

1. Air France international + UTA.

Source : Secrétariat général à l'Aviation civile.



ANNEXE 8

**Évolution de la structure du marché
des transports de marchandises**

L'objet de cette note est d'analyser à un double niveau le secteur des transports :

— au niveau global, analyse de la part des différents produits sur le marché des transports et son évolution de 1962 à 1974, en la reliant à celle d'indicateurs économiques correspondants;

— à l'intérieur du secteur des transports, analyse de la structure de chaque mode, leur place respective sur le marché des produits, distances moyennes parcourues selon les produits et les modes, et les évolutions de ces structures dans le temps.

Dans une deuxième étape, qui fera l'objet d'une note ultérieure, on a cherché à rapprocher l'évolution du marché des transports de l'évolution des principaux secteurs de l'activité économique en procédant à des essais d'ajustement entre le transport de chaque groupe de produits et leurs indices de production correspondants.

Si des relations peuvent être mises en évidence, elles seront utilisées pour établir des prévisions de trafic à court et moyen termes à partir de perspectives économiques des secteurs dont l'impact est le plus déterminant pour l'activité des transports.

Méthodologie

Les produits transportés ont été regroupés en 7 grandes catégories à partir de la nomenclature des statistiques de transport :

- GROUPE 1 : produits agricoles et alimentaires (NST 0 + 1);
- GROUPE 2 : combustibles minéraux solides (NST 2);
- GROUPE 3 : produits pétroliers (NST 3);
- GROUPE 4 : minerais et produits métallurgiques (NST 4 + 5);
- GROUPE 5 : minéraux bruts et matériaux de construction (NST 6);
- GROUPE 6 : engrais et produits chimiques (NST 7 + 8);
- GROUPE 7 : transport, (automobiles et véhicules utilitaires) matériel agricole, articles métalliques et articles manufacturés (NST 9).

Les statistiques concernent le trafic ferroviaire, (non compris le trafic des wagons de particuliers vides et le trafic de colis et détails), le trafic routier public et privé, toutes distances, le trafic par voies navigables. Les trafics pris en compte comprennent le trafic intérieur + le trafic international effectué sur le territoire français.

Les indicateurs économiques retenus, pour chaque groupe, sont les suivants :

- GROUPE 1 : indice de production en volume des industries agricoles et alimentaires (source : INSEE);
- GROUPE 2 : indice de production de combustibles minéraux solides (1);
- GROUPE 3 : consommation de produits pétroliers sur le marché intérieur français;
- GROUPE 4 : indice de production de minerai de fer et sidérurgie;
- GROUPE 5 : indice de production de matériaux de construction et céramique;
- GROUPE 6 : indice de production de l'industrie chimique et caoutchouc;

- GROUPE 7 : indice de production de biens d'équipement et indice général de production industrielle, bâtiment et travaux publics exclus.

1. Le marché des transports entre 1962 et 1974 pour l'ensemble des modes

a. Évolution globale

De 1962 à 1974, le trafic total acheminé par la route, le fer et les voies navigables est passé de 100,06 milliards de TK à 181,5 milliards. Il a été multiplié par 1,8; son taux de progression est proche de celui de la PIB qui a été multipliée par 1,93 pendant le même temps.

On observe cependant que les fluctuations d'une année sur l'autre sont plus marquées que celles de la PIB; ce phénomène a été particulièrement marqué pendant la période de crise économique, en 1975, pendant laquelle le PIB marchand * a diminué de 0,3 %, alors que le trafic total acheminé par les 3 modes de transport terrestre a baissé de plus de 13 %.

Le trafic exprimé en tonnes a évolué moins rapidement que le trafic exprimé en TK. Ce phénomène, pour autant qu'il ne résulte pas d'une imprécision plus grande des statistiques en tonnes due aux incertitudes sur les transports à très courte distance, ou du fait que le développement des transports par route au détriment des transports fer + route réduit les doubles prises en compte d'un même tonnage, se traduit par un allongement des distances moyenne parcourues par tonne de marchandise chargée entre 1962 et 1974.

TABLEAU 64

Évolution du trafic total

	1962	1974
Trafic total en milliards de TK ..	100,06	181,5
Trafic total en millions de tonnes.	1.231,60	2.105,5
Distance moyenne TK/T en kilomètre	81,2	86,2

En Indices : base 100 = 1962

	1962	1974
PIB	100	193
Production industrielle avec BTP ..	100	185
Trafic total en TK.....	100	181
Trafic total en T	100	171
Trafic produits agricoles et alimentaires	100	184
Trafic produits industriels et matières premières	100	178

1. Les essais d'ajustement faits avec un indicateur de consommation de combustibles minéraux solides, intégrant les importations de charbon, donnent de meilleurs résultats.

* La PIB (Production intérieure brute) a été remplacée par le concept de PIB (Produit intérieur brut) dans le nouveau Système de Comptabilité nationale.

b. Structure du marché des transports par produits et son évolution entre 1972 et 1974

Le tableau 65 retrace l'évolution des différents groupes de produits en 1962 et 1974, en valeurs absolues et en indices d'évolution.

c. Évolution de la part de chaque produit dans le transport total

L'évolution du marché des produits a été caractérisée par :

1° La forte baisse du transport des combustibles minéraux solides, à mettre en parallèle avec le développement très rapide du transport des produits pétroliers qui a essentiellement bénéficié aux oléoducs, mais dont les autres modes ont également profité;

2° La progression rapide de certains autres groupes de produits : en particulier les matériaux de construction, les produits diversifiés et les produits chimiques et engrais;

3° L'allongement des distances moyennes parcourues des produits industriels et des produits agricoles et alimentaires, alors que les distances moyennes des matières premières, charbons, minerais, ont diminué. Ce dernier phénomène est dû à la restructuration du potentiel industriel et en particulier à l'installation de la sidérurgie

au fil de l'eau et au développement du transport des matières premières et énergétiques par voie maritime.

4° Le transport des produits agricoles et alimentaires représente le 1/4 du trafic total; cette part est stable depuis 1962;

5° Le transport des matériaux de construction a connu un développement très rapide et a atteint, en 1974, plus de 20 % du trafic total. Cette progression correspond au développement très soutenu du secteur économique du bâtiment et des travaux publics. La crise qu'a traversé ce secteur en 1975 et 1976 et les perspectives peu favorables pour la période à venir ont et vont directement toucher l'activité du secteur des transports;

6° La structure du marché reste en 1974 caractérisée par la part prépondérante des transports des pondéreux : combustibles minéraux solides, produits pétroliers, minerais et produits sidérurgiques, matériaux de construction.

La part des produits diversifiés s'est cependant développée de façon régulière et rapide passant de 14,5 % du trafic total à 18,2 %, soit une augmentation de 25,5 % de 1962 à 1974.

La structure de l'ensemble du marché des transports fait ressortir l'impact de l'évolution de quelques grands secteurs économiques sur l'activité des transports et, en particulier, les secteurs des bâtiments et travaux publics et de la sidérurgie, qui induisent à eux-seuls le tiers du transport total de marchandises.

TABLEAU 65

Structure du marché des transports par produits transportés

TK = milliards de T/km
T = millions de T

	1962			1974		
	TK	T	TK/T (en km)	TK	T	TK/T (en km)
Produits agricoles et alimentaires (0 + 1)	24,8	264	94	45,6	393	116
Combustibles minéraux solides (2)	11,3	101	112	5,7	55	104
Produits pétroliers (3) *	7,8	49	159	15,1	144	104
Produits métallurgiques et minerais (4 + 5).....	16,0	108	148	24,5	152	161
Matériaux de construction (6)	16,2	521	31	37,2	1.041	36
Produits chimiques et engrais (7 + 8)	10,09	76	133	20,3	110	184
Produits divers (9)	13,82	112	123	33,1	211	157
* + TK par oléoducs	9,95			32,09		

TABLEAU 66

Évolution du transport des différents produits en 1974 (base 100 en 1962)

	TK	T	TK/T
0 + 1	184	149	124
2	50	54	93
3 *	194	294	65
4 + 5	153	141	109
6	230	200	116
7 + 8	201	145	138
9	240	188	128
* + oléoducs	322		

TABLEAU 67

Part de chaque produit dans le transport total

En % des TK

	1962	1974
Produits agricoles et alimentaires ..	24,8	25,1
Combustibles minéraux solides	11,3	3,2
Produits pétroliers	7,8	8,3
Minerais et produits sidérurgiques..	16,0	13,5
Matériaux de construction	16,2	20,5
Engrais et Produits chimiques	10,1	11,2
Produits divers	13,8	18,2
Total	100	100

d. *Évolution comparée du transport des différents produits par l'ensemble des modes et des secteurs économiques correspondants*

TABLEAU 68

Valeur des indices en 1974 (base 100 = 1962) par produit transporté

	Indice trafic	Taux moyen d'accroissement annuel 1962-1974	Indicateur économique	Taux moyen annuel 1962-1974
Produits agricoles et alimentaires	184	+ 5,3 %	148	+ 3,4 %
Combustibles Minéraux solides	50	— 5,7 %	46	— 6,1 %
Produits pétroliers *	322	+ 10,3 %	345	+ 10,9 %
Minerais et produits sidérurgiques	153	+ 3,6 %	147	+ 3,3 %
Matériaux de construction	230	+ 7,2 %	231	+ 7,2 %
Engrais et produits chimiques	201	+ 6,0 %	240	+ 7,6 %
Produits divers	240	+ 7,5 %	(a) 211	+ 6,5 %
Total Trafic	181	+ 5,1 %	(b) 194	+ 5,5 %
PIB			193	+ 5,6 %
* + oléoducs				

Rappelons qu'il s'agit d'indices de production en volume des produits correspondants; sauf, dans le cas de produits pétroliers, pour lesquels l'indice de consommation de produits pétroliers sur le marché intérieur a été retenu.

Pour le Groupe 9, deux indices économiques sont indiqués :

- un indice de biens d'équipements (a);
- et l'indice de production industrielle hors BTP (b).

Le tableau ci-dessus montre que l'évolution tendancielle du volume de transport réalisé par l'ensemble des modes par produits est très proche de l'indice de production correspondant pour un grand nombre de produits.

Il faut cependant noter la distorsion entre le transport et la production de produits agricoles et alimentaires. Pour cette catégorie de produits, la faiblesse de l'élasticité de la consommation en fonction du niveau de vie, jointe au développement des échanges communautaires, est sans doute la cause principale de la progression plus rapide des transports, et de l'allongement des distances du transport de ces produits.

Le rapprochement entre l'évolution du marché des transports et la production des différents produits permet de diviser le marché des transports en trois grandes catégories de produits :

1° Les produits lourds, dont le transport aura tendance à se stabiliser (matériaux de construction, produits pétroliers), voire à poursuivre sa décroissance (combustibles minéraux solides, minerais);

2° Les produits industriels, dont le transport est très lié à la conjoncture économique et qui, dans les prochaines années, subira les effets de la politique économique;

3° Le transport de produits agricoles et alimentaires qui représente une part importante du marché global des transports. L'évolution des produits liés, à l'amont comme à l'aval, à l'agriculture est relativement indépendante de la conjoncture générale et dépend en grande partie de la politique agricole touchant à la fixation des prix intérieurs et extérieurs décidés au niveau du Marché Commun. Il est difficile, pour cette raison, d'établir des prévisions de transport pour ces produits; il convient toutefois de souligner l'importance que pourrait représenter ce marché pour la voie d'eau et le transport ferroviaire, dont la part n'a cessé de diminuer sur ces produits au profit de la route.

2. Structure du marché global par modes de transport

TABLEAU 69

Part de chaque mode dans le transport des différents produits en 1962 et 1974 *

Tableau 69 a - 1962

En % des TK

	SNCF	Route	Voies navigables	Part du produit dans le trafic total
Produits alimentaires et agricoles	48,6	45,5	5,9	24,8
Combustibles minéraux solides	75,8	6,2	18,0	11,3
Produits pétroliers **	42,3	26,9	30,8	7,8
Minerais + produits métallurgiques	77,7	14,3	8,0	16,0
Matériaux de construction	35,9	44,4	19,7	16,2
Engrais + produits chimiques	72,2	20,9	6,9	10,1
Divers	46,5	53,4	0,03	13,8
Total	55,9	33,0	11,1	100,0

* On s'en tient ici aux statistiques annuelles, sans les corriger pour tenir compte de la sous-estimation du trafic routier ou de la distorsion entre modes de transport qui résulte de l'adoption sur une même relation, pour le calcul des TK, de distances différentes selon le mode de transport. S'agissant d'apprécier les évolutions dans le temps et non de comparer entre eux les divers modes de transport, cette absence de corrections est sans importance pratique.

** Non compris oléoducs.

Tableau 69 b - 1974

En % des TK

	SNCF	Route	Voies navigables	Part du produit dans le trafic total
Produits agricoles et alimentaires	31,7	60,9	7,4	25,1
Combustibles minéraux solides	74,8	11,7	13,5	3,2
Produits pétroliers *	35,3	45,3	19,4	8,3
Minerais + produits métallurgiques	69,8	25,1	5,1	13,5
Matériaux de construction	28,7	59,2	12,1	20,5
Engrais + produits chimiques	56,5	39,4	4,1	11,2
Divers	29,3	70,4	0,3	18,2
Total	40,2	52,2	7,6	100,0

* Compte non tenu des transports par oléoducs qui représentent près de la moitié du marché.

TABLEAU 70

Évolution de la part de chaque mode dans le transport des produits entre 1962 et 1974

En %

	SNCF	Route	Voies navigables	Taux moyen annuel		
				SNCF	Route	Voies navigables
Produits agricoles et alimentaires	- 35,0	+ 33,5	+ 23	- 3,7	+ 2,5	+ 1,8
Combustibles minéraux solides	- 1,3	+ 95,0	- 22	- 0,3	+ 5,7	- 2,1
Produits pétroliers	- 16,6	+ 72,0	- 36	- 1,6	+ 4,6	- 3,8
Minerais + produits métallurgiques	- 10,2	+ 77,0	- 35	- 1,0	+ 4,9	- 3,7
Matériaux de construction	- 20,1	+ 34,5	- 38	- 1,9	+ 2,5	- 4,1
Engrais + produits chimiques	- 21,8	+ 87,6	- 41	- 2,1	+ 5,4	- 4,5
Divers	- 38,2	+ 34,6	-	- 4,1	+ 2,5	-
Total	- 28,1	+ 60,0	- 30	- 2,9	+ 4,0	- 3,0

Les tableaux ci-avant font apparaître les caractéristiques de la structure du marché des transports :

1° Le quasi-monopole de la SNCF sur les produits lourds : combustibles minéraux solides et produits sidérurgiques, dont elle assure respectivement, en 1974, 75 % et 70 % du trafic total. L'évolution du trafic ferroviaire a été marquée par l'évolution de ces 2 secteurs économiques : baisse de la production des produits miniers et, depuis 10 ans, crise de la sidérurgie.

Le transport ferroviaire assure une part encore importante du transport des engrais et produits chimiques (57 % du transport total de ces produits), encore qu'il subisse sur ce marché une forte concurrence de la part de la route.

La position de la SNCF se détériore sur tous les autres marchés, bien que, sur certains produits, elle ait conservé une part relativement importante du trafic. Le trafic SNCF est de plus en plus dépendant de la production des produits lourds, c'est-à-dire de secteurs économiques en perte de vitesse par rapport aux secteurs des industries de transformation et services. Les perspectives de la SNCF sont peu encourageantes à moins d'une transformation de cette structure. Encore convient-il de noter que l'année 1974, prise ici pour référence, a été exceptionnellement bonne pour la SNCF; son trafic

de 1975, en TK, est, en effet, inférieur de 17,3 % à celui de 1974 et le trafic des premiers mois de 1977 reste inférieur de 15 % à celui de la période correspondante de 1974.

2° Le développement rapide du transport routier; la part de la route a augmenté de 60 % entre 1962 et 1974 alors que celle des autres modes (fer et voies navigables) baissait d'environ 30 % pour chacun d'eux pendant le même temps. Le développement des transports routiers a été particulièrement marqué sur le marché des produits agricoles et alimentaires, des matériaux de construction liés au rôle moteur qu'a joué le secteur des bâtiments et travaux publics dans la croissance industrielle de ces dix dernières années et des produits diversifiés. La route assure, en 1974, 61 %, 60 % et 71 % du transport de ces produits respectifs.

3° La voie d'eau n'assure qu'une faible part du trafic des différents produits. Ses parts dans le transport des produits pétroliers hors oléoducs et dans le transport des matériaux de construction ont beaucoup diminué, bien que ces deux produits aient représenté, en 1974, 54,2 % de son trafic total contre 49,8 % en 1962. Son trafic de combustibles minéraux solides s'est effondré. Par contre la voie d'eau progresse assez légèrement pour les autres produits, en particulier les produits agricoles.

TABLEAU 71

Évolution du volume des produits transportés par les différents modes entre 1962 et 1974

En % des TK

	SNCF	Route	Voies navigables	Total tous modes
Produits agricoles et alimentaires	+ 120	+ 247	+ 230	+ 184
Combustibles minéraux solides	- 50	-	- 62	- 50
Produits pétroliers	+ 161	+ 326	+ 122	+ 194
Minerais + produits métallurgiques	+ 137	+ 269	- 4,7	+ 153
Matériaux de construction	+ 183	+ 306	+ 141	+ 229
Engrais + produits chimiques	+ 158	+ 381	+ 118	+ 201
Divers	+ 151	+ 316	-	+ 239
Total	+ 130	+ 287	+ 123	+ 181

3. Structure des modes de transport terrestre

TABLEAU 72 *Structure du trafic SNCF en 1962*

TK = en milliards de TK
T = en millions de tonnes

	TK	% total SNCF	T	TK/T (en km)
Produits agricoles et alimentaires	12,06	21,6	28,8	419
Combustibles minéraux solides	8,60	15,4	48,0	179
Produits pétroliers	3,29	5,9	9,0	365
Minerais + produits métallurgiques	12,44	22,2	72,7	171
Matériaux de construction	5,83	10,4	20,0	291
Engrais + produits chimiques	7,29	13,0	21,2	345
Divers	6,42	11,5	16,2	396
Total	55,93	100,0	215,9	259

TABLEAU 73 *Structure du trafic SNCF en 1974*

Rappel

	TK	En % total SNCF	T	TK/T	Part SNCF dans trafic total du produit (en %)	Place du produit dans transport total des 3 modes (en %)
Produits agricoles et alimentaires	14,46	19,8	28,6	506	31,7	25,1
Combustibles minéraux solides	4,28	5,9	28,6	150	74,8	3,2
Produits pétroliers	5,31	7,3	19,1	278	35,3	8,3
Minerais + produits métallurgiques	17,11	23,4	91,0	188	69,8	13,5
Matériaux de construction	10,68	14,6	33,6	318	28,7	20,5
Engrais + produits chimiques	11,49	15,7	28,2	407	56,5	11,2
Divers	9,70	13,3	21,7	447	29,3	18,2
Total	73,03	100,0	250,8	291		100,0

TABLEAU 74 *Structure du trafic par route en 1962 (trafic public et privé toutes distances)*

TK = milliards de T/km
T = millions de tonnes

	TK	% trafic total route	T	TK/T en km
Produits agricoles et alimentaires	11,26	34,1	227,70	49,5
Combustibles minéraux solides	0,70	2,1	41,70	16,8
Produits pétroliers	2,09	6,3	27,90	74,9
Minerais + produits métallurgiques	2,29	6,9	30,10	76,1
Matériaux de construction	7,19	21,8	470,50	15,3
Engrais + produits chimiques	2,10	6,4	50,70	41,4
Divers	7,37	22,4	95,40	77,3
Total	33,00	100,0	944,00	34,9

TABLEAU 75

*Structure du trafic par route en 1974*TK = milliards de T/km
T = millions de tonnes

	TK	% total route	Tonnes	TK/T	Part route dans transport total
					En %
Produits agricoles et alimentaires	27,8	29,3	350,1	79,4	60,9
Combustibles minéraux solides	0,7	0,7	19,5	35,9	11,7
Produits pétroliers	6,83	7,2	104,6	65,3	45,3
Minerais + produits métallurgiques	6,16	6,5	51,7	119,1	25,1
Matériaux de construction	22,02	23,2	953,9	23,1	59,2
Engrais + produits chimiques	8,00	8,4	77,2	103,6	39,4
Divers	23,31	24,7	188,5	123,7	70,4
Total	94,82	100,0	1.745,5	54,3	52,2

TABLEAU 76

*Structure du trafic par voies navigables en 1962*TK = milliards de T/km
T = millions de tonnes

	TK	En % du total trafic voies navigables	T	TK/T (en km)
Produits agricoles et alimentaires	1,47	13,1	7,2	203
Combustibles minéraux solides	2,05	18,2	11,7	174
Produits pétroliers	2,39	21,3	12,2	196
Minerais + produits métallurgiques	1,29	11,5	5,7	226
Matériaux de construction	3,20	28,5	30,5	105
Engrais + produits chimiques	0,70	6,2	3,8	184
Divers	0,03	1,4	0,2	150
Total	11,13	100,0	71,3	156

TABLEAU 77

Structure du trafic par voies navigables en 1974

	TK	En % total trafic voies navigables	T	TK/T	Part voies navigables dans total
					En %
Produits agricoles et alimentaires	3,38	24,6	14,27	237	7,4
Combustibles minéraux solides	0,77	5,6	6,68	115	13,5
Produits pétroliers	2,93	21,4	20,62	142	19,4
Minerais + produits métallurgiques	1,23	2,9	8,79	140	5,1
Matériaux de construction	4,50	32,8	53,80	84	12,1
Engrais + produits chimiques	0,83	6,0	4,45	187	4,1
Divers	0,10	0,7	0,67	150	0,3
Total	13,74	100,0	109,28	126	7,6

ANNEXE 9

**Nomenclature du VI^e Plan
et intitulé des fonctions**

Nomenclature VI ^e Plan	Intitulé des fonctions
Sous-secteur 51	Études milieu urbain
Rubriques 521 et 522	Voies rapides et voies de desserte
Sous-rubrique 5211	Autoroutes de dégagement
Sous-rubrique 5212	Autoroutes urbaines
Rubriques 523 et 524	Transports collectifs urbains, exploitation et échange de trafic
Sous-secteur 55	Villes nouvelles
Sous-secteur 61	Routes rase campagne
Sous-rubrique 6111	Autoroutes de liaison
Rubrique 621	Études voies navigables
Rubriques 622, 631	Voies navigables et ports fluviaux
Sous-rubrique 6311	Études ports maritimes
Sous-rubriques 6312 - 6317 - 6331 - 6340.....	Ports maritimes
Sous-rubriques 6410 - 6450 - 6460.....	Voies ferrées
Sous-rubriques 6421 - 22 - 23.....	Études transports terrestres
Sous-rubrique 6430	Formation professionnelle transports terrestres
Rubrique 644	Équipement d'échange et de trafic
Sous-rubriques 651 et 652	Études Aviation civile
Sous-rubriques 653 - 654 - 655.....	Aviation civile
Sous-rubrique 656	Formation professionnelle
Sous-rubrique 661	Études marine marchande
Sous-rubrique 662	Formation professionnelle Marine marchande
Sous-rubriques 663 - 665	Marine marchande

ANNEXE 10

Note méthodologique

NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Les Transports dans le Système élargi de Comptabilité nationale

Le plan de cette note méthodologique est le suivant :

- I. Définition de l'activité « Transport » dans le SECN
- II. Élaboration de l'équilibre Ressources-Emplois
- III. La fonction de consommation « Transport »
- IV. Facteurs de production « Investissement-Emplois »
- V. Comparaison rapide des évaluations en base 1962 et en base 1971 du SECN.

1. Définitions de la branche « Transport » dans le SECN

Les contraintes relatives à la cohérence générale des comptes et aux sources conduisent à des conventions relatives au traitement des activités de Transport dans les Comptes nationaux du SECN ¹.

a. Transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui

Ne sont recensés dans l'activité de la branche « Transport » en principe que les transports pour compte d'autrui ²; l'activité de transport pour compte propre des entreprises n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute; l'activité de transport pour compte propre des ménages n'est pas décrite.

b. Conventions relatives aux utilisations

b 1. Transports ferroviaires, routiers, fluviaux

Pour les transports de personnes, seuls les voyages professionnels remboursés et les transports de personnel (ramassage) organisés par les entreprises sont considérés comme étant à la charge des branches productrices et entrent dans leur consommation intermédiaire. Les frais de transport domicile au lieu du travail (réalisés par des transports pour compte d'autrui) entrent dans les autres cas dans la consommation finale des ménages.

● Transports de marchandises

Pour les utilisateurs finals le prix du transport de marchandises est dans la pratique presque toujours inclus dans le prix d'achat des biens; en conséquence, le prix d'acquisition est, en comptabilité nationale, calculé transport compris.

Cette règle est appliquée non seulement à la consommation des ménages mais à tous les emplois finals (formation brute de capital fixe, variations de stocks, exportations), bien qu'il apparaisse que pour les biens d'investissement, le prix des transports est souvent compté à part et que dans le cas des exportations des pratiques variées se rencontrent.

De la sorte, les commerces, pour la part de la demande finale qu'ils commercialisent, et chaque branche, pour les produits allant directement à la demande finale, consomment intermédiairement des transports qui sont des transports sur ventes.

En revanche, pour les consommations intermédiaires, les frais de transport sont par convention payés par les utilisateurs. Ce sont des transports sur achats qui sont consommés par les différentes branches. Le consommateur d'un bien intermédiaire, consomme donc séparément le bien en question et le service de transport relatif à ce bien.

En d'autres termes, les échanges de biens intermédiaires sont comptabilisés aux prix d'acquisition, transport entre le dernier vendeur et le dernier acheteur exclu.

Tout se passe donc comme si les branches (y compris le commerce) s'étendaient jusqu'aux frontières en ce qui concerne la demande extérieure (exportations)

et jusqu'au dernier acheteur en ce qui concerne les emplois finals intérieurs, mais seulement jusqu'à la sortie de l'usine pour les livraisons destinées aux emplois intermédiaires.

b 2. Transports maritimes et aériens

Dans la plupart des cas, les transports maritimes et aériens mettent en cause des relations entre agents intérieurs et agents extérieurs. C'est la liaison entre l'économie nationale et le compte du reste du monde qui oriente ou impose les solutions retenues.

Pour les lignes intérieures maritimes et aériennes et pour le cabotage, les solutions sont les mêmes que pour les transports ferroviaires routiers et fluviaux : les transports de personnes sont à la charge des employeurs lorsqu'il s'agit de voyages professionnels remboursés et à la charge des ménages dans tous les autres cas.

Les transports de marchandises sont à la charge de l'acheteur lorsque l'acheteur est un consommateur intermédiaire et à la charge du vendeur lorsque l'acheteur est un consommateur final.

En revanche pour les transports internationaux on a adopté trois conventions particulières :

— La production de la branche est définie essentiellement comme la somme des productions des compagnies de transports maritimes ou aériens qui ont leur siège social en France; s'y ajoute l'activité de quelques bateaux de haute mer appartenant à des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport maritime et aérien, mais qui effectuent certains transports particuliers (pétroliers par exemple); s'en retranchent les achats effectués par les compagnies de transports à l'étranger (frais d'escale, et affrètement);

— Pour les transports des voyageurs : les recettes en francs métropolitains des compagnies étrangères (celles dont le siège social n'est pas en métropole) sont considérées comme des importations; en revanche les recettes en devises des compagnies françaises sont considérées comme des exportations;

— En ce qui concerne les marchandises, les transports à l'importation ou à l'exportation par les compagnies étrangères ne sont jamais pris en compte (ils sont inclus dans la valeur CAF pour les biens importés). En revanche, tout transport international par les compagnies françaises est considéré comme exportation.

c. Nomenclatures

Le SECN utilise la Nomenclature d'Activités et de Produits 1973 (NAP 1973) ³ dont deux niveaux sont actuellement définis le niveau 100 et le niveau 600.

1. On pourra se référer pour plus de détail au volume des méthodes du SECN, « Les collections de l'INSEE » volume C, 44-45.

2. Deux exceptions — pour des raisons pratiques — sont faites à cette règle : la navigation intérieure et les transports maritimes.

3. Nomenclature d'activités et de produits 1973, ministère de l'Économie et des Finances, *Journaux Officiels* n° 1.402, 1975.

Les comptes sont présentés ou établis à des degrés de détail différents :

- Au « Niveau 15 », l'activité de Transport est réunie avec celle des Télécommunications sous la rubrique U 09 « Transports et Télécommunications »;
- Au « Niveau 40 », ces deux activités » sont distinguées

et apparaît le sous-secteur ou la branche T 31 « Transports ». C'est à ce niveau qu'est publié le tableau d'Entrée-Sortie.

- Au « Niveau 90 » du tableau Entrée-Sortie détaillé on obtient la correspondante suivante avec la nomenclature d'activité et de produit 1973.

Nomenclature TES détaillée		Nomenclature de produits 1973		
Code	Intitulé	Niveau 100	Niveau 600	Intitulé
68	Transports ferroviaires	68		Transports ferroviaires
			6802	- de voyageurs
			6803	- de marchandises
691	Transports routiers de marchandises		6911	Transports routiers de marchandises en zone longue
			6912	Camionnage et transports routiers de marchandises en zone courte
692	Autres transports terrestres		6921	Transports urbains de voyageurs
			6922	Transports routiers de voyageurs
			6923	Services des taxis
			6924	Déménagement
			6925	Location de véhicules industriels
			6926	Transports par conduite
70	Navigation intérieure	70		Navigation intérieure
			7001	Transports fluviaux de passagers
			7002	Transports fluviaux de marchandises
71	Transports maritimes et navigation côtière	71		Transports maritimes et navigation côtière
			7101	Transports maritimes autres que de produits pétroliers
			7102	Transports maritimes de produits pétroliers
			7103	Navigation côtière et d'estuaire
72	Transports aériens	72		Transports aériens
73-74	Services Annexes des Transports et Services d'Auxiliaires de Transports	73		Services Annexes des Transports et services des entrepôts
			7301	Services des gares routières
			7302	Services des ports fluviaux et voies fluviales
			7303	Services des ports maritimes
			7304	Services des aéroports
			7305	Services rendus par les ouvrages routiers à péage
			7306	Services rendus par les parkings
			7307	Services des entrepôts autres que frigorifiques
			7308	Services des entrepôts frigorifiques
			7309	Services de remorquage et pilotage
		74		Services d'auxiliaires de transport et d'agences de voyages
			7401	Collecte de fret maritime
			7402	Collecte de fret aérien
			7403	Collecte de fret terrestre et fluvial
			7404	Manutention portuaire
			7405	Manutention terrestre et fluviale
			7406	Services spécifiques d'auxiliaires de transport maritime
			7407	Services spécifiques d'auxiliaires de transport aérien
			7408	Services spécifiques des autres auxiliaires de transport
			7409	Services des agences de voyages
			7410	Routage

La confrontation entre les nomenclatures utilisées dans la base 1962 de la Comptabilité nationale et dans le SECN montre qu'il n'y a pas concordance entre les deux définitions de la branche « Transports ».

Les inclusions au SECN les plus importantes correspondent aux services des ports maritimes (autonomes et non autonomes) (7303), aux sociétés d'autoroutes (7305), aux entrepôts frigorifiques (7308), au routage (7410), au transport par conduite (6926).

Les exclusions par rapport à la base 62 comportent principalement les activités de location de voitures particulières sans chauffeur d'une part, de wagon d'autre part, retracés maintenant dans la branche location et crédit bail mobilier.

Le solde de ces changements de définition du contenu de la branche se traduit par une augmentation de l'importance économique des transports dans le nouveau système.

II. Élaboration de l'équilibre Ressources-Emplois du produit Transport

1. L'équilibre Ressources-Emplois tel qu'il est publié s'écrit :

Production disponible du produit + Importations + TVA grevant les produits = Consommation intermédiaire + Consommation finale des ménages + Exportations.

Trois remarques peuvent à ce stade être faites par rapport aux comptes de la base 62.

a. L'extension dans le SECN du concept de production à l'activité (marchande et non marchande) des administrations modifie l'évaluation de la production par prise en compte dans la production disponible du produit :

— d'une part des ventes des branches marchandes des administrations que constituent les recettes des régies communales, départementales et mixtes (services d'autobus par exemple) et de gestion des gares routières et des aéroports etc.;

— d'autre part des ventes résiduelles (ou ventes des branches non marchandes) des administrations, telles que les recettes de l'Office national de la Navigation ou des ouvrages gérés par les chambres de commerce...

Dans l'un et l'autre cas les montants sont faibles (respectivement 302 et 447 millions de francs hors TVA pour 1971).

b. Cette extension a pour contrepartie de comptabiliser en consommation intermédiaire les consommations des administrations en services marchands dont le transport.

c. Contrairement à la pratique antérieure les importations sont évaluées distinctement des exportations.

2. Règles d'évaluation

● La production disponible du produit est évaluée hors TVA facturée; les emplois le sont aux prix d'acquisition (soit hors TVA déductible pour les consommations intermédiaires). Ce qui explique le poste TVA grevant les produits de l'équilibre Ressources-Emplois. Le

traitement diffère de ce fait de la base 1962 où les comptes étaient établis TVA comprise.

● Les compensations tarifaires

On intègre dans la valeur des emplois, et donc de la production, les compensations pour réductions tarifaires (Réduction familles nombreuses...). La consommation des ménages en produit transport est de ce fait évaluée au « plein tarif », le montant correspondant des compensations tarifaires est retracé en contrepartie en ressources du compte de revenu des ménages en R 101 ou en R 64¹).

3. La production distribuée du produit

Elle est calculée à partir des recettes commerciales (ou chiffres d'affaires) des différentes branches auxquelles on ajoute les compensations tarifaires, les ventes résiduelles des branches non marchandes et les ventes des branches marchandes des administrations (ces trois données étant évaluées par la Comptabilité publique). Les sources statistiques essentielles sont ainsi des sources d'entreprises (compte des Entreprises nationales, déclarations fiscales des BIC...). Un passage secteur branche est ainsi nécessaire qui est réalisé directement pour les entreprises nationales et à partir d'enquêtes ou de sources spécifiques (par exemple l'enquête de structure de 1973 pour le reste).

4. La consommation intermédiaire en produit transport

Elle est déterminée en général par solde de l'équilibre Ressources-Emplois. On notera par ailleurs que, à la différence du traitement adopté dans la base 1962, le tableau Entrée-Sortie du SECN retrace les intraconsommations sur la diagonale principale du tableau.

Pour l'ensemble de la branche transport au niveau 40 l'intraconsommation est particulièrement élevée, et retrace la sous traitance et la consommation de services d'auxiliaires de transport.

5. La consommation finale des ménages

Dans l'équilibre Ressources-Emplois est retracée la consommation finale des ménages sur le territoire économique français, que ces ménages soient résidents ou non résidents.

Elle est évaluée à partir des enquêtes auprès des ménages et des informations fournies par les entreprises dans le cas de la SNCF (transports ferroviaires de voyageurs) de la RATP (transport urbains de voyageurs) d'Air-France et d'Air-Inter.

6. Le commerce extérieur : les importations et les exportations

a. Pour définir le « reste du Monde », le SECN a de manière générale substitué au critère de présence sur le territoire (de territorialité) utilisé dans la base 62 celui de résidence : une unité est résidente si elle exerce une activité économique sur le territoire français pendant une année ou plus.

1. Les subventions pour pertes de recettes résultant de défaut d'augmentation de tarif (cas de la RATP ou de la SNCF) ne sont pas reprises dans la valeur de la production et des emplois mais traitées en subventions d'exploitation.

Cependant dans le cadre du tableau Entrée-Sorties et des équilibres ressources-emplois par produit on s'écarte de ce principe dans la mesure où la consommation finale des ménages est définie comme ci-dessus.

b. Le compte du reste du monde doit enregistrer tous les services effectifs rendus par un résident à un non résident ou réciproquement.

Toutefois en raison de la comptabilisation CAF des importations de biens de certains services de transport (et d'assurance) rendus par un non résident à un résident (l'importateur de marchandises) ont déjà été enregistrés en ressources du reste du monde et par conséquent ne doivent pas être repris dans les importations de services.

Par ailleurs ont été enregistré indûment comme une ressource du reste du monde des services de transport (et d'assurance) qui ont été rendus par des compagnies résidentes à l'importateur de marchandises.

D'où une double écriture comptable qui permet de passer des ventes et achats effectifs de transport entre résidents et non résidents aux exportations et importations ¹.

1. De telles corrections étaient déjà effectuées en base 1962 de Comptabilité nationale mais de plus seul le solde des exportations et importations de services (SUS) était présenté.

<p>Ventes effectives de services de transport + Services de transport rendus par des entreprises résidentes et enregistrées parmi les importations de biens = Exportations de services de transport</p>	<p>Achats effectifs de services de transport — Services de transport rendus par des entreprises non résidentes et enregistrées parmi les importations de biens = Importations de services de transport</p>
---	--

D'autres corrections doivent être apportées pour la ventilation par zone géographique mais qui n'influent pas sur les montants globaux.

c. Les évaluations en base 1971 du SECN sont alignées sur la balance des paiements en termes de transaction.

montant des dépenses que les ménages consacrent au transport. On sait que parallèlement à l'analyse de la consommation par produit est menée une analyse en termes de « fonctions » qui regroupent les biens et services selon des catégories homogènes du point de vue de leur utilisation principale.

La fonction transport correspond ainsi aux consommations de produits suivants :

III. La fonction de consommation des ménages « Transport »

La consommation finale des ménages en produit transport analysée précédemment n'épuise pas le

Nomenclature de fonction	Nomenclature de produits 1973
6 TRANSPORTS ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	
61 Achats de véhicules	3111 Voitures particulières 3112 Caravanes et remorques de tourisme 3116 Motocycles et cycles
62 Dépenses d'utilisations de véhicules	5201 Pneumatiques et chambres à air 6505 Réparation de véhicules auto 6531 Produits pétroliers raffinés (pour partie) 7305 Services rendus par les ouvrages routiers à péage 7306 Services rendus par les parkings 8004 Location de voitures particulières 8206 Services rendus par les auto-écoles et les écoles de pilotage 8802 Assurances I.A.R.D., Assurances Maritimes (pour partie)
63 Achats de services de transport	6802 Transports ferroviaires de voyageurs 6921 Transports urbains de voyageurs 6922 Transports routiers de voyageurs 6923 Service de taxis 6924 Déménagement 7101 Transports maritimes autres que de produits pétroliers 7103 Navigation côtière et d'estuaire 7201 Transports aériens

On notera que l'intégralité de la consommation des ménages en produits transports n'est pas reprise dans la fonction (en particulier les services des Agences de

Voyage (7409) inclus dans la fonction 8 « Autres biens et services »).

IV. Facteurs de production : la FBCF

a. La notion de FBCF en base 1971 pour les transports

La FBCF au sens de la base 71 comprend notamment :

- les acquisitions de biens d'équipement neufs;
- les acquisitions nettes des cessions, de biens d'équipement d'occasion (par exemple, les voitures d'occasion). Celles-ci peuvent provenir soit d'achats courants (de ventes pour les cessions), soit d'apports partiels ou totaux d'actifs (ou de cessions par voie d'apport);
- le gros entretien, c'est-à-dire les biens et incorporés aux biens d'équipement existants afin de les améliorer, d'en accroître la durée de vie, la capacité de production ou le rendement;
- les frais relatifs aux transactions sur terrains, bâtiments, autres biens existants de capital fixe et actifs incorporels.

La notion de FBCF de la base 71 est donc plus extensive que celle de la base 62 qui comprend seulement les biens d'équipement neufs et le gros entretien.

A ces différences de contenu, s'ajoute une différence d'évaluation; en base 62, la FBCF est évaluée toutes taxes comprises et, en base 71, hors TVA déductible sur biens de capital fixe.

b. La FBCF par branche

Dans le cas général, la FBCF par branche est calculée, à l'aide d'un passage secteur-branche à partir de la FBCF secteur élaborée elle-même d'après l'enquête annuelle d'entreprise et les BIC.

Pour les Transports, il n'existait pas d'enquête annuelle en 1971 : la première porte sur l'année 1973 et sa couverture n'est pas complète. En dehors des entreprises nationales on ne disposait donc que des BIC. On a fait l'hypothèse que le total des acquisitions nettes des cessions des BIC représentait bien la FBCF au sens de la base 71 pour l'ensemble des entreprises ayant pour activité principale les Transports routiers de marchandises, les Autres transports terrestres et les Activités auxiliaires et annexes de transports. Pour les transports routiers, fluviaux, maritimes et aériens, deux enquêtes réalisées en 1969 (Collections de l'INSEE E 15 et 20) ont été utilisées pour fournir des données de structure.

Un passage secteur-branche a été ensuite élaboré, séparément pour les grandes entreprises nationales et les autres SQS et EI. Pour les GEN ce passage est très proche de celui de la base 1962. Pour les autres SQS et EI du secteur Transport, on a estimé à partir de l'enquête de 1969 déjà citée, que 9 % de la FBCF du secteur correspondait à des activités hors transports.

La FBCF de l'ensemble de la branche Transports ainsi obtenue a été éclatée au niveau 90, à partir de la ventilation des résultats de l'enquête annuelle d'entreprise en secteurs d'établissements au niveau 90.

V. Comparaison des évaluations entre la base 1962 et la base 1971 du SECN

Les différences entre les deux bases de la production et des emplois du produit « Transports » peuvent, on l'a vu, tenir à des divergences conceptuelles ou, au-delà, à des évaluations différentes, à concept similaire.

Les divergences conceptuelles comportent rappelons-le :

- la modification du contenu de la branche;
- la prise en compte de l'activité marchande et non marchande des administrations;
- la comptabilisation de la production et de la consommation des ménages à plein tarif dans le cas des compensations tarifaires;
- la comptabilisation de la TVA.

La comparaison entre les deux estimations peut se faire, en rapprochant la production aux prix intérieurs de la base 1962 déduction faite de la TVA de la production totale de la branche en base 71, après correction pour ces différences conceptuelles.

Les différences d'évaluation sont retracées ci-dessous au niveau des trois grandes branches Transports terrestres, Transports maritimes et aériens, Auxiliaires de transports.

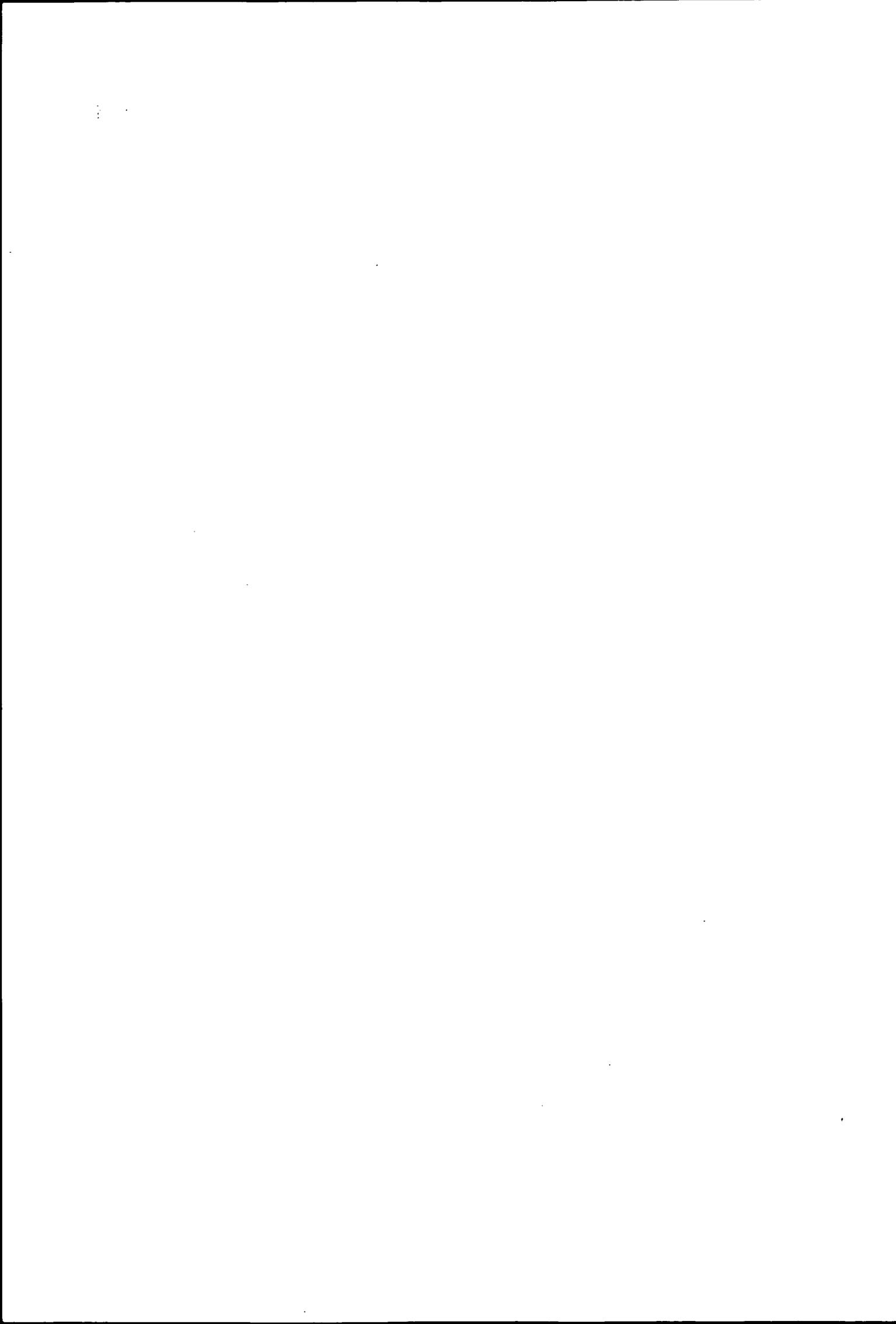
Dans le cas des Transports terrestres les écarts sont négligeables (6 millions sur un montant de 29 milliards).

Dans le cas des Transports maritimes et aériens la valeur de la production a été majorée en base 1971 du SECN de 1,2 milliards (sur 8,5 milliards d'estimation en base 62) pour deux raisons :

- en ce qui concerne le Transport maritime la méthode d'évaluation en base 1962 considérait que le chiffre d'affaires des armateurs fourni par le Secrétariat général de la Marine marchande comprenait divers produits accessoires qu'il fallait retrancher pour obtenir un chiffre d'affaires « branche »; la correction était faite à partir des résultats de l'enquête du Comité central des Armateurs français (environ 20 % en moyenne). Il est apparu en fait que cette correction était faite à tort;
- en ce qui concerne le Transport aérien deux causes de sous estimation de la base 62 ont été recensées: la production des compagnies complémentaires avait été mal évaluée, la location et l'affrètement d'appareils avait été omise.

Dans le cas des Auxiliaires de transport les écarts d'évaluation entre les deux bases sont considérables puisque à concept comparable l'évaluation en base 71 est plus du double de celle en base 62 (14,4 milliards contre 6,4 milliards en 1971).

Il semble que les évaluations en base 62 aient souvent omis de recenser des activités. La connaissance des activités des auxiliaires de transport dans la base 1971 à partir, principalement, des BIC devra donner encore lieu à des travaux d'approfondissement méthodologiques.



ANNEXE 11

**Principales publications statistiques
dans le domaine des transports**

La liste présentée ici n'est pas exhaustive : il s'agit d'une sélection des ouvrages les plus généraux destinés au public. La « liste des publications périodiques sur les statistiques des transports », mise à jour tous les deux ans par le *département des statistiques des transports* du SAEI est disponible sur simple demande, adressée, 19, rue Mathurin-Regnier, 75732 Paris Cedex 15.

Publications générales

Bulletin mensuel des statistiques des transports (département des Statistique des Transports).

Annuaire statistique des Transports (diffusion assurée par l'INSEE).

Banque des Données des Transports : SITRAM, système d'information sur les transports de marchandises. Interrogations spécifiques à la demande. Les données les plus globales sont publiées (département des statistiques des transports).

Tableau général des Transports (annuel). Direction générale des Douanes et des Droits indirects, 8, rue de la Tour-des-Dames, 75436 Paris Cedex 09.

Bulletin annuel des statistiques de Transports pour l'Europe. Organisation des Nations-Unies. En vente au Palais des Nations, Genève.

Statistiques des Transports (annuel). Communauté européenne (Office statistique des Communautés Européennes). En vente, 26, rue Desaix, 75015 Paris.

Publications spécialisées

Compte rendus des travaux effectués par le département des Statistiques des Transports :

- *Enquête annuelle d'Entreprise* (données comptables);
- *Enquête sur le trafic routier* (marchandises et voyageurs);
- *Parc des véhicules utilitaires*.

Bulletin statistique mensuel de la Direction générale de l'Aviation civile, 93, boulevard du Montparnasse, 75270 Paris Cedex 06.

Résultats de l'Exploitation des Ports maritimes (annuel). Direction des Ports maritimes et des Voies navigables, 244, boulevard Saint-Germain, 75775 Paris Cedex 16.

Statistique annuelle de la Navigation intérieure. Office national de la Navigation, 2, boulevard de Latour-Maubourg, 75007 Paris.

Accidents corporels de la circulation routière (annuel). Direction des Routes et de la Circulation routière, Service d'Études techniques des Routes et Autoroutes, 46, avenue Aristide-Briand, BP 100, 92223 Bagneux.

Summary

Transport in France 1975 and 1976

The present report differs from the previous ones in its contents and presentation:

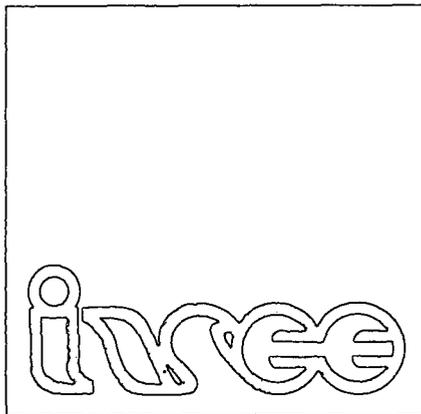
- *the chapter devoted to the place assigned to transport in national economy is more developed than it was previously and the balances occupation-supplies form the subject of a new presentation; an explanatory note on method (appendix 8) accounts for these changes which became possible owing to the new system of national accounting;*
- *the analysis of Government and local Authorities' investment expenditure was carried out systematically according to investment's special accounting kept by Public accounts services;*
- *in order to avoid duplication with statistical publications, the present report does no longer include a chapter on transport's physical data. However, the various chapters include useful data for the statement or specific data for the report and a special appendix supplies a list of statistical publications;*
- *the special studies in appendix are more numerous than in the previous reports.*

Resena

El transporte publico en Francia 1975 y 1976

El presente informe difiere de los informes anteriores por su contenido y presentacion :

- *el capítulo dedicado al lugar que ocupa el transporte público en la economía nacional está más pormenorizado que anteriormente y los equilibrios empleos-recursos son objeto de una nueva presentación; una nota relativa al método (anexo 8) da a conocer esas modificaciones, las que el nuevo sistema contable nacional permitió llevar a efecto;*
- *el análisis de los gastos de inversión estatales y de colectividades locales se hizo sistemáticamente conforme a la contabilidad especial de inversiones llevada por los servicios de la Contabilidad pública;*
- *con objeto de evitar la duplicación con publicaciones estadísticas, el presente informe no consta ya de un capítulo relativo a los datos físicos del transporte público. No obstante, los diversos capítulos incluyen datos útiles para el relato o datos propios del informe así como un anexo especial que facilita la lista de las publicaciones estadísticas;*
- *los estudios especiales incluidos en anexo son más numerosos que en informes anteriores.*



○ **LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1975 ET 1976.** — Comme chaque année, la Commission des Comptes des Transports de la Nation a élaboré son rapport. Ce volume en reprend les données et comporte trois parties.

La première partie est consacrée à la place des transports dans l'économie nationale. La deuxième partie traite des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'État et des collectivités locales, avec une comparaison des recettes et des dépenses de ces mêmes organismes en 1974 et 1975. La troisième partie analyse les équilibres ressources-emplois de 1970 à 1976.

Le présent rapport diffère de ceux des années antérieures tant dans son contenu que dans sa présentation :

- développement du chapitre consacré à la place des transports dans l'économie nationale ;
- nouvelle présentation des équilibres emplois-ressources ;
- analyse des dépenses d'investissements de l'État et des collectivités locales faite systématiquement d'après la comptabilité spéciale des investissements tenue par la comptabilité publique ;
- données physiques sur les transports allégées, pour éviter les doubles emplois avec d'autres publications statistiques ;
- nombreuses études particulières en annexe.

Les données publiées dans ce rapport, inédites par ailleurs, font de ce volume un document de référence unique.

N° 240 DES COLLECTIONS DE L'INSEE
(Série C, n° 56)

NOVEMBRE 1977

Prix de ce volume : 25 F