

*les collections  
de l'insée*

129

C

comptes et  
planification

LES TRANSPORTS  
EN FRANCE  
EN 1983-1984

XXII<sup>e</sup> RAPPORT  
DE LA COMMISSION DES COMPTES  
DES TRANSPORTS DE LA NATION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU BUDGET ●  
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 Dif-  
fusion ; chef du département : M. Pierre SOUBIE ; service «Plans et  
Produits de diffusion» : M. Bernard GENTIL ; division «Publications» :  
M. Michel BOEDA ; secrétariat de Fabrication : M. Henri GOUILLON.

---

N° 505 des Collections de l'INSEE, série C, N° 129, NOVEMBRE 1985

ISSN : 0533 - 0793

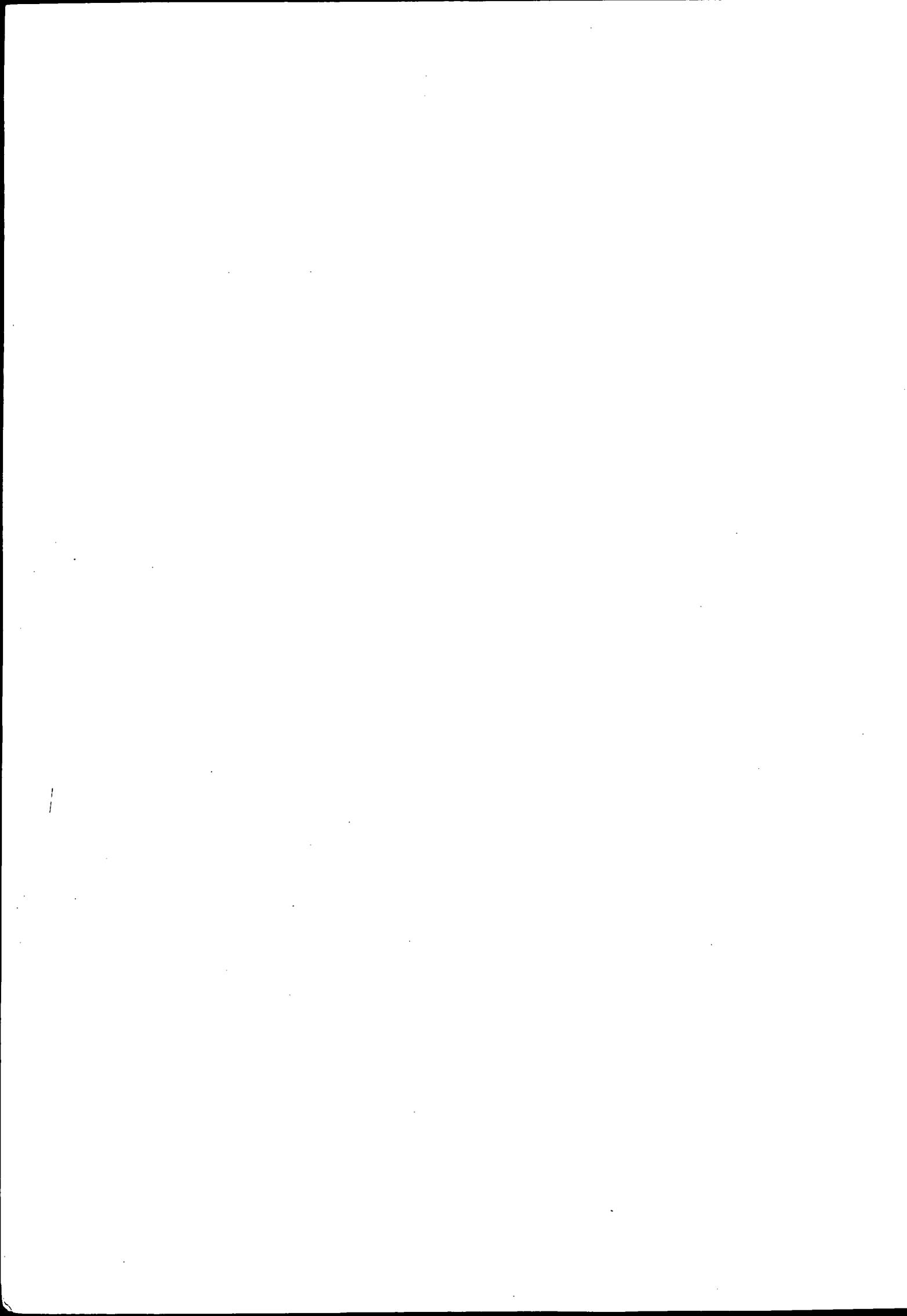
---

**INSEE-DST**

**LES TRANSPORTS EN FRANCE  
EN 1983 - 1984**

**XXII<sup>e</sup> RAPPORT DE LA COMMISSION  
DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION**

---



# SOMMAIRE

	Pages
<b>PRÉSENTATION</b> .....	4
<b>PREMIERE PARTIE : LE RAPPORT</b> .....	7
Chapitre 1 : L'environnement international .....	9
Chapitre 2 : Le commerce international .....	13
Chapitre 3 : La situation de l'économie française .....	15
Chapitre 4 : La politique des transports .....	17
Chapitre 5 : L'activité des transports .....	21
Chapitre 6 : La consommation des ménages en transport .....	29
Chapitre 7 : Les entreprises de transport .....	35
Chapitre 8 : Données sur les prix et les coûts dans les transports .....	43
Chapitre 9 : Les matériels de transport .....	49
Chapitre 10 : Les transports et l'énergie .....	53
Chapitre 11 : Données sociales .....	55
Chapitre 12 : Les accidents de la circulation .....	63
<b>DEUXIEME PARTIE : LES TABLEAUX COMMENTÉS</b> .....	65
Les données physiques .....	67
Le compte propre .....	70
Les comptes de la branche et des produits .....	74
Les ménages .....	81
Les entreprises .....	84
Les comptes des secteurs institutionnels .....	84
Les comptes standards .....	100
L'État et les collectivités locales .....	109
Les échanges extérieurs .....	115
L'énergie .....	118
Les données sociales .....	121
L'emploi .....	121
La durée du travail .....	123
Les rémunérations .....	130
Les accidents du travail .....	133
Données sur les prix et les coûts dans les transports .....	134
Les assurances .....	153
Les matériels .....	154
Les transports en Europe .....	156

PRESENTATION DU XXIIème RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES  
DES TRANSPORTS DE LA NATION

Bien que la définition du transport soit élémentaire -c'est le déplacement d'un point à un autre de personnes ou de marchandises-, l'élaboration d'un document comme celui-ci, qui prétend fixer la place de l'activité de transport dans l'économie, se heurte à de grandes difficultés.

La principale tient à ce que le transport est effectué tantôt par des entreprises pour le compte d'autrui (transport public), tantôt par des entreprises, des ménages ou des administrations pour leur propre compte (transport privé).

Cette difficulté est encore accrue quand il s'agit de tracer effectivement une frontière précise entre ces deux grandes catégories, les pratiques de tractionnariat et de location venant souvent semer la perturbation dans les observations statistiques.

Dans le SECN (Système élargi de comptabilité nationale), la branche "transport" ne comporte que le transport public (de voyageurs et de marchandises). Cette convention, qui peut paraître restrictive et que certains ne manquent pas de critiquer, résulte d'un état de fait qui s'impose aux comptes nationaux. En effet, le reste de l'activité de transport des entreprises, comme les autres travaux effectués par les entreprises pour elles-mêmes, ne donne pas lieu en tant que tel à des échanges sur un marché et ne peut donc être considéré comme un service marchand.

Cette activité est comptabilisée, comme d'ailleurs dans les comptabilités des entreprises, sous forme d'achats de carburant, de pièces détachées, de services d'entretien, de main d'oeuvre, etc... Pour mieux cerner l'importance de cette activité, la C.C.T.N. peut certes tenter d'évaluer le montant de certains de ces postes, en admettant qu'ils puissent être isolés, et fournir à l'utilisateur le maximum de données physiques disponibles (parc de véhicules en compte propre avec ses caractéristiques, effectif de chauffeurs, tonnes-kilomètres de marchandises et voyageurs-kilomètres effectués, etc...). Mais appelée à présenter une synthèse des informations existantes, elle ne peut fournir un chiffre d'affaires, une production ou une valeur ajoutée du transport privé. Ce travail, qui suppose notamment des hypothèses préalables sur le revenu brut d'exploitation et les frais généraux engendrés par cette activité, relève plutôt d'un organisme ou d'un groupe d'étude, auquel la C.C.T.N. pourrait d'ailleurs apporter son concours.

Pour ce qui est du transport des ménages et des administrations, le SECN prévoit un concept plus large, la "fonction transport", permettant de retracer non seulement la consommation par ces agents du produit "transport" proprement dit, mais toutes leurs dépenses liées à l'activité de transport, comme les achats de carburant, de véhicules, de services d'entretien, la construction d'infrastructures routières ou autres, etc...

Conscients des besoins exprimés par de nombreux utilisateurs soucieux de disposer d'une description d'ensemble sur les transports, les auteurs du XXIIème rapport s'efforcent de les satisfaire dans la mesure du possible en faisant figurer systématiquement les données globales sur l'activité transport quand elles existent et ont un sens, avant les renseignements sur l'activité de la branche.

## METHODOLOGIE DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

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

Pour chaque secteur institutionnel on établit des **comptes** de production, d'exploitation, de revenu, d'utilisation du revenu, de capital, et financier. Par ailleurs, les entreprises (sociétés et quasi-sociétés, et entreprises individuelles) des deux premiers secteurs institutionnels font l'objet d'une analyse en sous-secteurs d'activité, les unités étant alors regroupées selon l'activité principale exercée.

Les grandes entreprises nationales (GEN) font également l'objet d'une analyse distincte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le compte de l'année 1981 est **définitif**. Ceux de 1982 et 1983 sont des comptes **semi-définitifs**. Le compte de l'année 1984 est un compte **provisoire** établi en mars 1985. Les comptes non définitifs sont révisés en fonction de l'amélioration des informations disponibles.

## NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

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

Les postes détaillés correspondent à la nomenclature d'activité et de produits (NAP) de 1973. Cette nomenclature sert pour repérer les produits transports, les sous-branches et les sous-secteurs du transport. Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

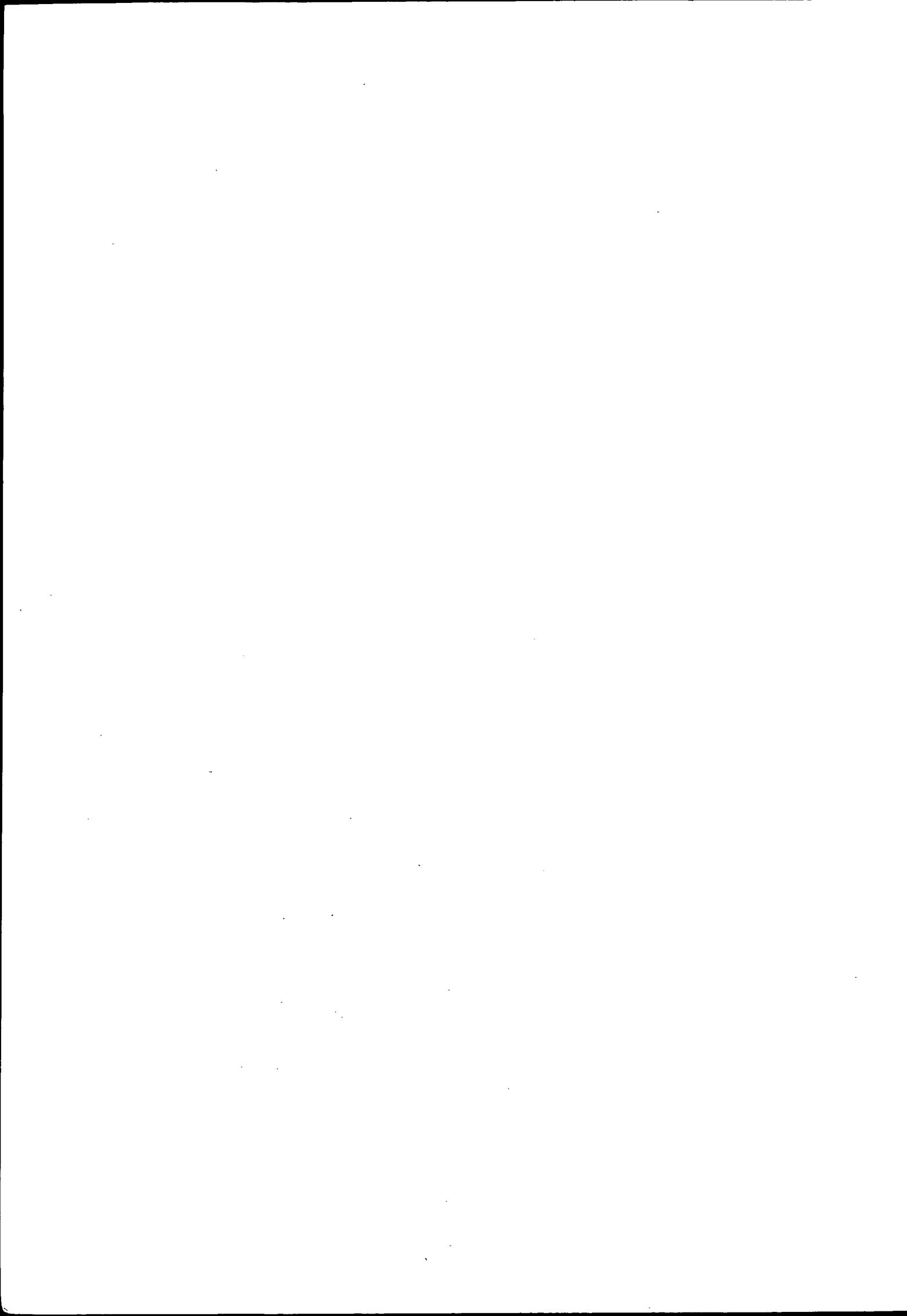
- 80.04. Location de voitures particulières
- 80.05. Location de wagons
- 82.06. Auto écoles
- 86.11. Remontées mécaniques
- 84.13. Ambulances
- 87.09. Enlèvement des ordures.

---

**PREMIÈRE PARTIE**

**Le rapport**

---



# 1

## L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL

---

Les évolutions économiques de l'année 1984 s'inscrivent dans la continuité de celles enregistrées en 1983.

La croissance s'est accélérée dans les trois grandes zones développées (Amérique du Nord, Europe, Asie-Pacifique), avec une ampleur et des modalités différentes d'une zone à l'autre : aux Etats-Unis la croissance du PNB est de 6,9 % en moyenne annuelle, contre 2,4 % pour la CEE et 5,7 % au Japon.

La situation financière précaire des pays en voie de développement compromet leur croissance économique. Cependant, la conjonction de sévères programmes d'austérité et de la croissance des pays développés ont permis aux pays en voie de développement d'améliorer leur solde commercial, surtout pour les pays dont les relations économiques avec les Etats-Unis sont les plus étroites.

La diminution des ressources tirées du pétrole entraîne depuis deux ans un ajustement à la baisse des importations des pays de l'OPEP.

Aux Etats-Unis, la reprise économique amorcée fin 1982, s'est accélérée au premier semestre 1984, puis s'est modérée au second. En moyenne annuelle le PNB croît de 6,9 % en 1984.

Toutes les composantes de la demande interne concourent à cette croissance, et surtout l'investissement des entreprises. La perte de compétitivité des produits américains, liée à la surévaluation du dollar, et l'écart de croissance entre les Etats-Unis et leurs partenaires, ont contribué à une hausse des importations (+ 26,5 % en volume) beaucoup plus marquée que celle des exportations (+ 4,9 %). En valeur, la balance commerciale accuse un déficit de plus de 123 milliards de dollars (contre 69 milliards en 1983).

Les prix à la consommation augmentent de 4,3 % en 1984, soit légèrement plus qu'en 1983 (+ 3,2 %).

La forte croissance, qui crée 3,2 millions d'emplois en 1984, entraîne une baisse du taux de chômage de 9,5 % en 1983 à 7,4 % en 1984.

Au Japon, le PIB croît de 5,7 %. Le dynamisme des exportations et la meilleure tenue de l'investissement expliquent pour l'essentiel cette évolution favorable de l'économie japonaise.

Les importations sont en augmentation (+ 12,2 %), mais la progression des exportations (+ 17,5 %) et l'appréciation des termes de l'échange pour le Japon se traduisent par un excédent commercial record (44,3 milliards de dollar). L'évolution des prix à la consommation reste faible (+ 2,2 %), le taux de chômage s'établit à 2,7 %.

En R.F.A., la reprise s'est amplifiée en 1984. La croissance du PIB (+ 2,6 %) reste cependant relativement modeste du fait des conflits sociaux inhabituellement importants au second trimestre. Les exportations (+7,4 %),

stimulées par la diminution de la valeur réelle du DM (- 4,5 %), ont constitué l'élément moteur de la croissance, alors que la demande intérieure hors stocks est restée peu dynamique.

L'excédent commercial atteint un niveau élevé (19 milliards de dollars).

La hausse du prix continue de se ralentir : + 2,4 % en 1984, contre + 3,3 % en 1983.

Le taux de chômage passe de 8,0 % en 1983 à 8,6 % en 1984.

Au Royaume-Uni, la reprise s'est poursuivie en 1984 malgré la grève des mineurs dont on estime qu'elle a diminué la croissance de plus d'un point sur l'année. Le PIB augmente cependant moins qu'en 1983 : 2,5 % en 1984, au lieu de 3,4 % en 1983.

Les principaux déterminants de la croissance sont l'investissement (+ 7,3%) et les exportations (+ 7,0 %), la consommation privée progressant à un rythme ralenti (+ 2 %).

La poursuite de la reprise et les importations énergétiques entraînées par la grève des mineurs provoquent une progression rapide des importations (+ 8,0 %). Le déficit de la balance commerciale est de 5,6 milliards de dollars.

L'augmentation des prix à la consommation est relativement modérée(+ 5,0 % en 1984).

Le taux de chômage se stabilise à un haut niveau (13,2 %) en 1984.

En Italie, le PIB croît de 2,8 % en 1984. Le dynamisme de la demande intérieure a pris le relais de la demande extérieure nette des importations dont la contribution à la croissance est tombée à zéro.

Le décalage conjoncturel défavorable de l'économie italienne par rapport à ses principaux partenaires se traduit par un déficit de 1,5 milliard de dollars de la balance commerciale.

La priorité accordée à la désinflation par la politique économique a entraîné un ralentissement de la hausse des prix : + 10,4 % en 1984 contre + 14,6 % en 1983.

Le taux de chômage s'élève à 10,2 % en 1984.

TABLEAU 1

PRODUIT INTERIEUR BRUT EN VOLUME : VARIATION ANNUELLE EN %

	1981	1982	1983	1984
Etats-Unis* .....	2,5	- 2,1	3,7	6,9
Japon .....	4,2	3,0	3,0	5,7
C.E.E. ....	- 0,2	0,5	1,1	2,4
R.F.A. ....	0	- 1,0	1,0	2,6
Grande-Bretagne .....	- 1,1	1,9	3,4	2,5
Italie .....	0	- 0,2	- 1,2	2,8
France** .....	0,2	2,0	1,0	1,8

Les agrégats présentés sont ceux du nouveau système normalisé de comptabilité (S.C.N.) de l'O.C.D.E.

\* P.N.B.

\*\* Comme pour les autres pays, les résultats français sont empruntés à l'O.C.D.E. et correspondent aux données disponibles à l'automne 1984, ce qui explique les écarts par rapport aux dernières évolutions présentées dans ce rapport.

TABLEAU 2  
 PRIX A LA CONSOMMATION : VARIATION ANNUELLE EN %

	1981	1982	1983	1984
Etats-Unis .....	10,4	6,1	3,2	4,3
Japon .....	4,9	2,7	1,9	2,2
C.E.E. ....	11,1	9,8	7,5	6,1
R.F.A. ....	6,3	5,3	3,3	2,4
Grande-Bretagne .....	11,9	8,6	4,6	5,0
Italie .....	17,8	16,6	14,6	10,4
France .....	13,4	11,8	9,6	7,3

Source : O.C.D.E.

TABLEAU 3  
 TAUX DE CHOMAGE : MOYENNES ANNUELLES

	1981	1982	1983	1984
U.S.A. ....	7,5	9,5	9,5	7,4
Japon .....	2,2	2,4	2,6	2,7
C.E.E. ....	7,8	9,1	10,2	10,8
R.F.A. ....	4,4	6,1	8,0	8,6
Grande-Bretagne .....	11,0	12,3	13,1	13,2
Italie .....	8,3	9,0	9,8	10,2
France .....	7,3	8,1	8,3	9,7

Source : O.C.D.E.

Les pays en voie de développement, hors OPEP, ont globalement connu une amélioration de leur situation économique en 1984. Cela se caractérise par le retour à une croissance des importations et une progression plus forte des exportations permise par la diffusion progressive de la reprise américaine. Les PVD ont ainsi réalisé des progrès dans la réduction de leurs déséquilibres extérieurs. La dette totale des PVD continue cependant de croître et la situation des pays les plus endettés ne s'améliore pas. Les pays exportateurs de pétrole ont vu leurs exportations s'infléchir légèrement en 1984 par rapport à l'année précédente. La baisse des importations s'est poursuivie en 1984 avec une chute de 12 % en volume.



# 2

## LE COMMERCE INTERNATIONAL

La reprise du commerce international, engagée en 1983, se développe en 1984 : le taux de croissance du volume des échanges s'établit à 9 % contre 2 % l'année précédente.

Les importations de biens des pays de l'O.C.D.E., en s'accroissant de 12 % en termes réels, sont à l'origine de ce mouvement : à elle seule, l'augmentation des importations des Etats-Unis représente près de la moitié de l'accroissement des importations mondiales en volume. Le mouvement est moins accusé au Japon et, surtout, en Europe (mais en partie à cause des mouvements de change).

On note un nouvel ajustement à la baisse des importations des pays de l'O.P.E.P. qui leur permet, malgré une légère baisse de leurs ventes, d'accroître leur excédent commercial et de réduire ainsi leur déficit courant.

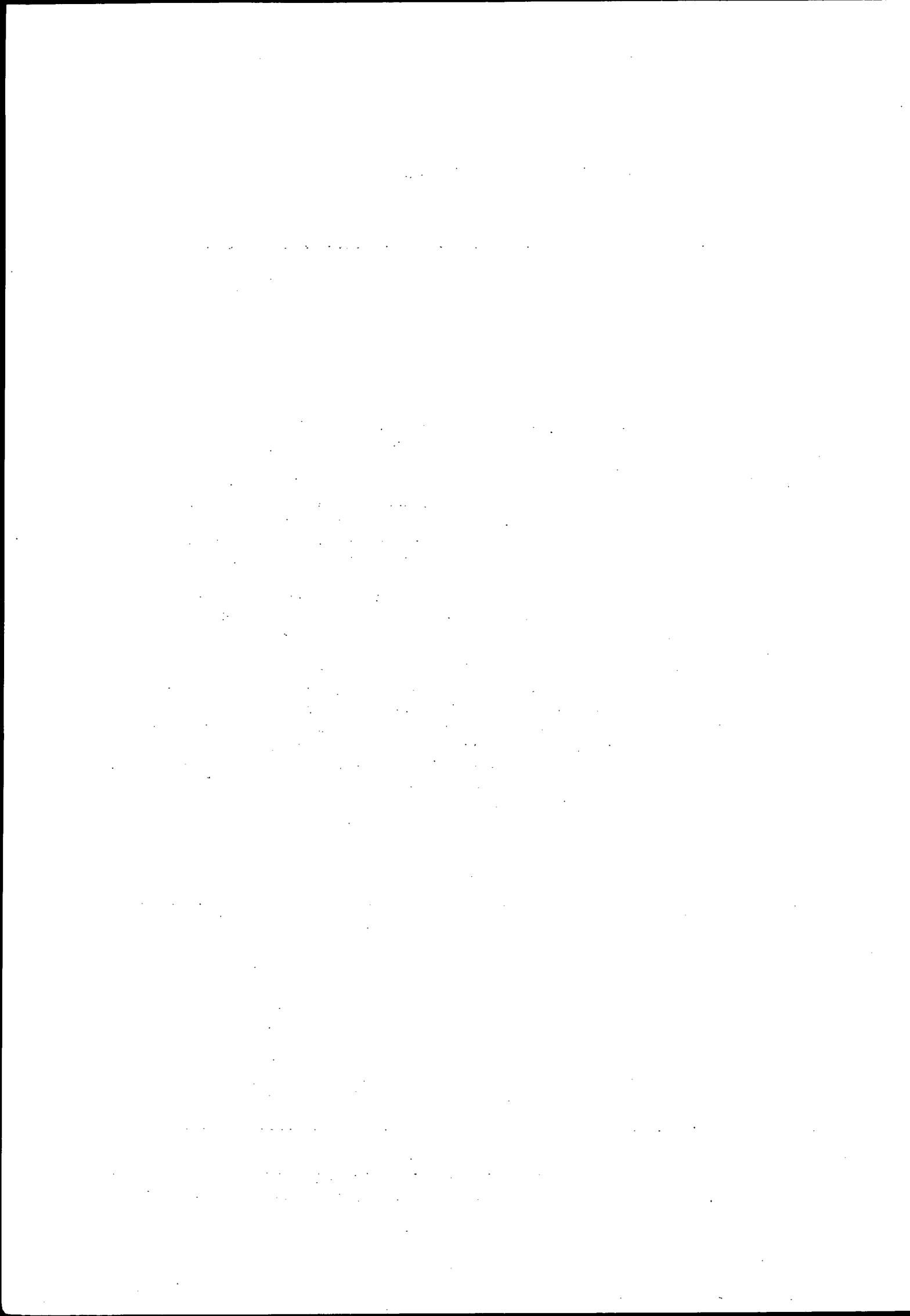
Les autres pays en développement parviennent également à améliorer leurs soldes extérieurs. La croissance sensible de leurs exportations, qui bénéficient de l'élargissement des débouchés américains, les autorise à accroître leurs importations après les baisses des deux années précédentes. Cette évolution favorable se traduit par une croissance soutenue de la demande mondiale de produits manufacturés adressée à la France, bien que celle-ci progresse moins rapidement que le commerce international étant donnée l'orientation géographique de nos exportations.

TABEAU 4  
DEMANDE MONDIALE DE PRODUITS MANUFACTURES ADRESSEE A LA FRANCE\*

	1981	1982	1983	1984
Demande mondiale .....	0,7	0,4	1,6	7,6
dont :				
O.C.D.E. ....	- 2,9	1,8	5,7	9,9
Pays en développement (hors O.P.E.P.) .....	6,5	- 4,5	- 6,1	7,3
Pays de l'O.P.E.P. ....	18,3	3,5	- 13,4	- 3,9
Pays de l'Est .....	0,2	- 5,5	0,6	1,5

Source : INSEE

\* Croissance des importations en volume de produits manufacturés par les différents pays ou zones, pondérés par leur part dans les exportations françaises.



# 3

## LA SITUATION DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

---

L'augmentation de la demande mondiale générée par la croissance, ainsi que l'accroissement des stocks, sont les principaux facteurs de la reprise de l'activité en France. La demande intérieure hors stocks est par contre stagnante. Le produit intérieur brut marchand progresse de 1,5 % en volume et de 8,4 % en valeur en 1984.

Le pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages continue de s'effriter en 1984 : - 0,7 %. La croissance en volume de la consommation n'est plus que de 0,5 %. Les achats de services et de produits énergétiques progressent encore mais la demande de biens durables, tout particulièrement celle de véhicules automobiles, subit un net recul.

La formation brute de capital fixe diminue à nouveau en volume en 1984. Les investissements en logements des ménages baissent de 3,9 % par rapport à 1983 et l'investissement des entreprises accuse un recul de 2,9 %, en dépit d'une reprise dans l'industrie.

Le déficit extérieur en biens et services se réduit à 16 milliards de francs en 1984, contre 48 milliards de francs en 1983. Les excédents d'échanges commerciaux en biens d'équipement professionnel et en matériels de transport jouent un rôle prépondérant dans cette amélioration.

Le mouvement de désinflation engagé en 1983 se poursuit en 1984. La hausse du prix de la consommation des ménages se réduit à 7,5 %, taux le plus bas depuis 1973.

Le redressement des résultats des sociétés non financières, hors grandes entreprises nationales (mais y compris les entreprises publiques du secteur concurrentiel), s'accroît en 1984. Le taux de marge (rapport de l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée) passe de 22,7 % en 1983 à 23,7 % en 1984. L'amélioration du taux de marge traduit la décélération de la croissance des salaires et traitements bruts versés, dont la part dans la valeur ajoutée baisse de 51,1 % en 1983 à 50,0 % en 1984. Le taux de marge des grandes entreprises nationales, à 43,5 %, gagne par ailleurs près de 5 points par rapport à 1983. Pour l'ensemble des sociétés l'épargne s'accroît de 28,7 %.

La progression des recettes fiscales, sensiblement ralentie en 1983, est plus forte en 1984. Ce mouvement recouvre en fait une stabilité pour l'administration publique centrale et une forte augmentation pour les autres administrations. En raison des transferts de ressources liés à la décentralisation, la croissance des impôts reçus par les administrations publiques locales est de 27,2 % en 1984. Amorcé en 1983, le freinage des coûts de fonctionnement, des prestations versées et des investissements se poursuit en 1984.

TABLEAU 5  
EVOLUTION DES RESSOURCES ET EMPLOIS DE BIENS ET SERVICES

	1980	1981	1982	1983	1984
<b>EN VALEUR</b> (millions de francs courants)					
Produit intérieur brut .....	2769 317	3110 606	3566 982	3935 007	4277 161
Produit intérieur brut marchand .....	2416 318	2700 951	3085 965	3401 121	3694 773
Importations de biens et services .....	635 618	748 869	872 575	922 880	1035 471
<b>TOTAL RESSOURCES - EMPLOIS</b> .....	<b>3404 935</b>	<b>3859 475</b>	<b>4439 557</b>	<b>4857 887</b>	<b>5312 632</b>
Consommation finale des ménages .....	1742 652	2005 798	2306 244	2551 062	2757 255
Consommation finale des administrations ...	428 246	500 091	587 848	654 876	714 022
Formation brute de capital fixe .....	606 365	665 989	742 184	778 702	808 479
dont :					
Sociétés et entreprises individuelles ..	343 298	373 850	415 680	430 154	446 990
Ménages (hors entreprises individuelles)	155 363	170 583	178 521	190 641	194 872
Administrations publiques .....	78 957	88 071	109 069	115 009	120 654
Variation des stocks .....	47 518	- 6 679	31 162	- 1 325	13 518
Exportations de biens et services .....	580 154	694 276	772 119	874 572	1019 358
<b>EN VOLUME</b> (base 100 année précédente)					
Produit intérieur brut .....	101,4	100,6	102,0	100,7	101,3
Produit intérieur brut marchand .....	101,4	100,5	102,0	100,6	101,5
Importations de biens et services .....	104,5	98,7	102,9	97,6	101,6
<b>TOTAL RESSOURCES - EMPLOIS</b> .....	<b>102,0</b>	<b>100,2</b>	<b>102,1</b>	<b>100,1</b>	<b>101,4</b>
Consommation finale des ménages .....	101,3	101,7	102,9	100,9	100,5
Consommation finale des administrations ...	101,8	102,4	102,6	101,4	100,9
Formation brute de capital fixe .....	102,0	98,7	98,9	97,1	97,1
dont :					
Sociétés et entreprises individuelles ..	105,5	97,3	98,8	96,0	97,1
Ménages (hors entreprises individuelles)	95,8	98,8	92,9	98,2	96,1
Administrations publiques .....	101,2	99,1	108,5	98,0	98,2
Exportations de biens et services .....	102,5	104,8	97,5	103,7	106,3
<b>EN PRIX</b> (base 100 année précédente)					
Produit intérieur brut .....	111,8	111,7	112,5	109,5	107,3
Produit intérieur brut marchand .....	111,5	111,3	112,0	109,5	107,1
Importations de biens et services .....	120,0	119,4	113,3	108,4	110,4
<b>TOTAL RESSOURCES - EMPLOIS</b> .....	<b>113,2</b>	<b>113,1</b>	<b>112,6</b>	<b>109,3</b>	<b>107,9</b>
Consommation finale des ménages .....	113,4	113,2	111,7	109,7	107,5
Consommation finale des administrations ...	113,8	114,0	114,6	109,8	108,0
Formation brute de capital fixe .....	113,4	111,3	112,7	108,1	106,9
dont :					
Sociétés et entreprises individuelles ..	112,9	111,9	112,5	107,8	107,1
Ménages (hors entreprises individuelles)	114,3	111,1	112,7	108,8	106,3
Administrations publiques .....	114,1	112,5	114,2	107,7	106,8
Exportations de biens et services .....	112,2	114,1	114,1	109,2	109,7

SOURCE: INSEE

# 4

## LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

---

### A. REGLEMENTATIONS - ORIENTATIONS

#### A1. LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTERIEURS

En application de la L.O.T.I. et de la loi de décentralisation, trois décrets ont été publiés le 3 Mai 1984 concernant les transports scolaires. Ils portent sur les conventions entre les organisateurs de transports scolaires et les entreprises de transport, la date d'entrée en vigueur du transfert des compétences aux collectivités locales en matière de transport scolaire et les procédures d'arbitrage pour la fixation des conditions de financement des transports scolaires.

Par ailleurs le Conseil National des Transports, qui se substitue au Conseil Supérieur des Transports, a été mis en place.

#### A2. IXème PLAN

Première année du IXème Plan, 1984 a vu l'adoption du schéma directeur du réseau routier national et la signature des contrats de plan entre l'Etat et les régions. Comme en 1982 et 1983, le Fonds spécial de grands travaux est venu compléter les ressources budgétaires, avec le lancement d'une troisième tranche qui a permis d'engager un nouveau programme en faveur de la desserte des pôles de conversion dans les régions les plus touchées par la crise économique.

Toutes les régions ont signé un Contrat de Plan comprenant le financement d'infrastructures routières. Six régions ont signé un contrat portant sur les voies navigables. Plusieurs contrats incluent des mesures pour améliorer le transport de marchandises, les transports collectifs de voyageurs, la sécurité routière, l'aménagement de ports et aérodromes.

#### A3. POLITIQUE EUROPEENNE

Sous la présidence française trois Conseils des Ministres des Transports se sont tenus. Les Etats membres ont pris l'engagement d'accélérer la mise en application de la directive du 1er décembre 1983 sur la facilitation des contrôles physiques et des formalités administratives au passage des frontières.

La France et l'Italie, après les grèves de transporteurs routiers du mois de février 1984, ont mis en place un groupe de travail pour lever certaines difficultés qui ralentissent les flux de camions à la frontière franco-italienne. De premières mesures ont été prises : harmonisation des heures d'ouverture des postes douaniers, regroupement des services de contrôle, aménagement d'infrastructures.

#### A4. TRANSPORTS ROUTIERS

Outre la facilitation des passages aux frontières, diverses mesures ont été adoptées à la suite des mouvements des transporteurs routiers du début de l'année 1984. S'agissant des dispositions économiques et financières, il a été décidé de permettre à toutes les entreprises de transport routier l'accès aux prêts bancaires (CODEVI) et aux aides de l'AFME. La récupération de la TVA sur le gazole en transport international est portée à 50 % à partir du 1er novembre 1984 et atteindra 100 % en 1987. En transport intérieur, le calendrier de déductibilité de la TVA est avancé.

#### A5. TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS

Le rajeunissement du parc d'autocars du transport collectif interurbain figure parmi les objectifs prioritaires du IXème Plan. A cette fin les pouvoirs publics ont adopté deux mesures en 1984 pour favoriser la modernisation du parc :

- Un "Fonds de modernisation" a été créé, à hauteur de 500 millions de francs en 1984, sur lequel sont consentis des prêts à taux bonifié pour les entreprises renouvelant leur matériel. 680 commandes d'autocars auraient bénéficié de cette procédure en 1984.
- Une prime de 40 000 francs est octroyée lors du remplacement (avec destruction de la carte grise) de tout véhicule âgé de 15 ans et plus, d'une capacité minimum de quarante sièges.

#### A6. TARIFS DES TRANSPORTS

##### a) Tarification routière obligatoire

En 1984 les barèmes de la TRO ont été majorés à trois reprises :

- au 1er Mars 1984 : 1 cran, soit + 2,531 % ;
- au 1er Juin 1984 : 1 cran ;
- au 1er Décembre 1984 :  $\frac{1}{2}$  cran, soit 1,258 %.

##### b) Transports fluviaux

Les tarifs des transports par navigation intérieure ont été majorés de 2,532 % au 1er Mars 1984 et de 2,532 % au 1er Août 1984.

#### A7. NAVIGATION AERIENNE

Le projet de loi de finances pour 1985 prévoit la création d'un Budget Annexe de la Navigation Aérienne (BANA). Ce budget annexe permettra d'établir un lien direct entre les dépenses et les recettes. Ces dernières sont constituées pour l'essentiel par les redevances payées par les usagers internationaux (compagnies aériennes) de l'espace aérien français. Leur montant atteint en 1983 1 milliard de francs (voir le tableau "Rendement fiscal des taxes sur les transports - aviation civile - P 21 redevances pour l'utilisation de l'espace aérien"). 80 % de ces recettes sont payées en devises étrangères. Ces fonds seront affectés à la modernisation de la navigation aérienne.

## B. INFRASTRUCTURES

### B1. RESEAU ROUTIER

#### a) Autoroutes

En 1984, 158 km d'autoroutes de liaison ont été mis en service.

142 km d'autoroutes concédées :

- A 31 Toul-Montigny (90 km) achevant la liaison Lorraine-Bourgogne
- A 72 Chabreloche-Fleurs (52 km)

16 km d'autoroutes non concédées :

- A 35 Munwiller-Mulhouse (16 km) achevant l'axe nord-sud Strasbourg-Colmar-Mulhouse

Au 31 Décembre 1984, le réseau routier interurbain comprenait 4 810 km d'autoroutes en service, dont 4 430 km concédées et 380 km non concédées.

#### b) Réseau routier de rase campagne

Les mises en service en 1984 comprennent :

- en prolongement d'autoroutes : 22,7 km de déviations à deux chaussées, 16,7 km de déviations à chaussée unique et 36,5 km d'élargissements à deux chaussées ;
- dans le cadre des grandes liaisons d'aménagement du territoire : 10 km de déviations à deux chaussées, 54,8 km de déviations à chaussée unique et 27,6 km d'élargissements à deux chaussées ;
- sur les autres routes nationales : 20,4 km de déviations à chaussée unique et 5,1 km d'élargissements à deux chaussées.

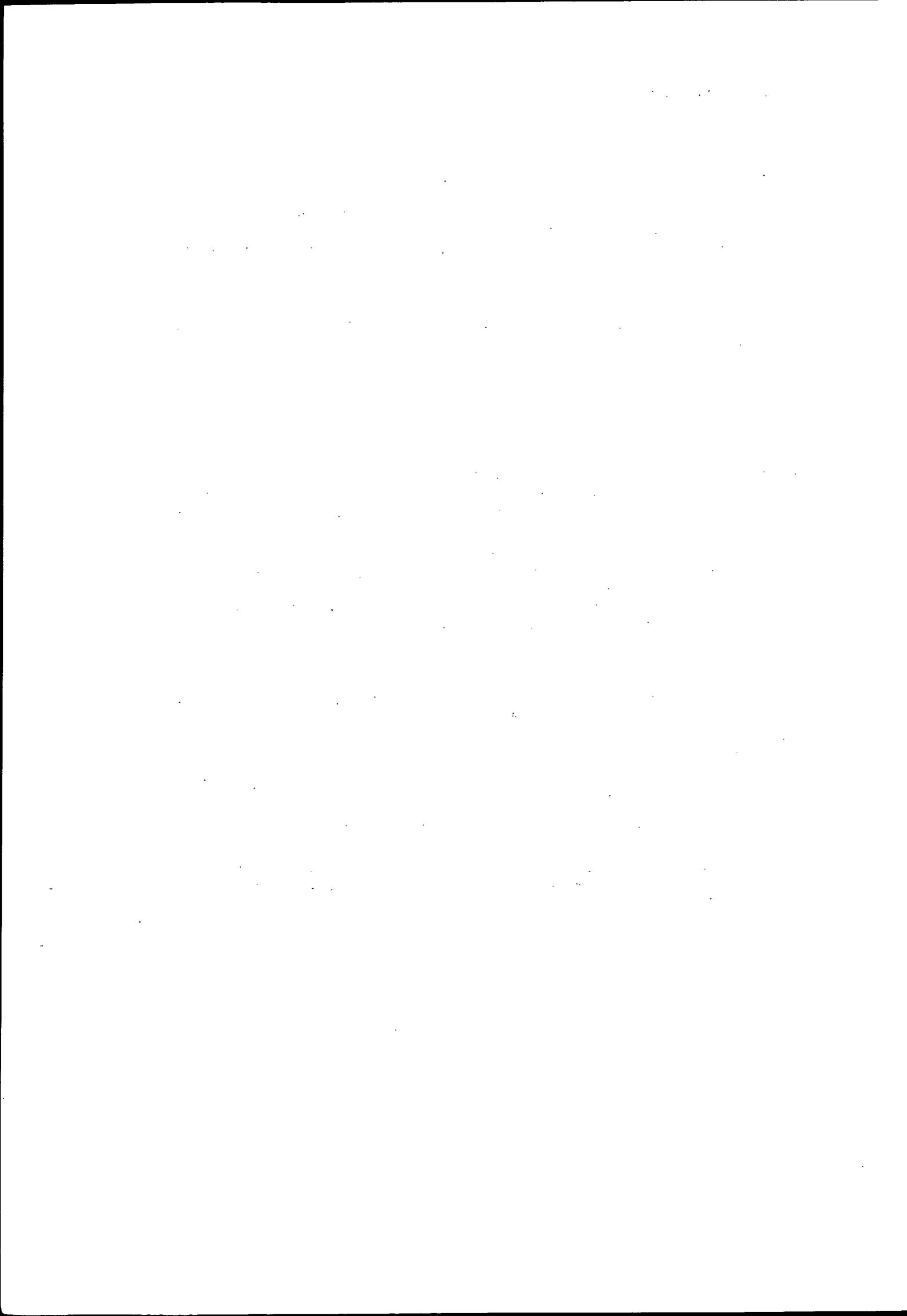
#### c) Réseau urbain

La voirie nationale en milieu urbain a vu en 1984 la mise en service de :

- 33,5 km de voies nouvelles à deux chaussées,
- 25,8 km de voies nouvelles à chaussée unique,
- 6,4 km d'élargissements à deux chaussées.

### B2. RESEAU FERROVIAIRE

Le décret déclarant d'utilité publique la réalisation du TGV-Atlantique a été publié au Journal Officiel du 26 mai 1984. Le Contrat de Plan entre l'Etat et la SNCF prévoit notamment la participation de l'Etat aux investissements pour la nouvelle ligne, ainsi qu'à des investissements complémentaires (électrification de la ligne Rennes-Saint Briec).



# 5

## L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS

### A. LES TRAFICS

#### A1. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

TABLEAU 6  
EVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES \*

	1980	1981	1982	1983	1984
<b>TONNES (en millions)</b>					
TRANSPORT ROUTIER .....	1 517	1 389	1 319	1 232	1 253
dont : compte d'autrui .....	547	503	478	437	427
compte propre .....	970	886	841	795	826
TRANSPORT FERROVIAIRE .....	205,8	183,7	171,3	163,1	164,6
TRANSPORT FLUVIAL .....	92,2	83,6	76,4	71,9	68,9
<b>TONNES-KILOMETRE (milliards)</b>					
TRANSPORT ROUTIER .....	103,9	93,3	90,6	86,9	88,4
dont : compte d'autrui .....	62,2	57,7	55,7	53,6	53,0
compte propre .....	41,7	35,6	34,9	33,3	35,4
TRANSPORT FERROVIAIRE .....	64,8	59,8	56,8	55,1	55,9
TRANSPORT FLUVIAL .....	12,2	11,1	10,2	9,5	8,9

SOURCE : D.S.T., S.N.C.F., O.N.N.

\* La série SNCF ne prend en compte ni les wagons particuliers vides ni le transport routier. La définition complète des séries figure au chapitre "données physiques" de la deuxième partie du rapport.

#### a) Transport ferroviaire

En 1984, la SNCF a transporté par wagon 164,6 millions de tonnes de marchandises, soit un tonnage supérieur de 0,9 % à celui de 1983. Les tonnes-kilomètres transportées par wagons s'élèvent à 55,9 milliards, en progression de 1,5 % par rapport à 1983.

Pour la première fois depuis 1980, la chute du trafic global est enrayée. Les évolutions par groupes de produits sont cependant très différentes. Le volume transporté augmente pour les produits sidérurgiques, les produits chimiques, et les céréales. Il diminue pour les transports d'automobiles (baisse de plus de 10 %), pour les minerais et pour les produits pétroliers.

#### **b) Transports routiers**

En 1984, les tonnages transportés par les véhicules routiers de plus de 3 T de charge utile s'établissent à 1,25 milliards de tonnes, et les tonnes-kilomètres réalisées à 88,4 milliards. La progression par rapport à 1983 est de 1,7 % pour les tonnes comme pour les tonnes-kilomètres.

Toutefois, les évolutions sont divergentes pour le compte propre et le compte d'autrui. Le transport pour compte propre augmente (+ 3,9 % pour les tonnages, + 6,3 % pour les tonnes-kilomètres), alors que le transport pour compte d'autrui diminue (- 2,3 % pour les tonnes, - 1,1 % pour les tonnes-kilomètres).

#### **c) Navigation intérieure**

Pour la quatrième année consécutive, le transport fluvial a connu en 1984 une réduction sensible de ses prestations. Par rapport aux chiffres de 1983, les trafics de 1984 : 69,5 millions de tonnes et 8,9 milliards de tonnes-kilomètres marquent une baisse de 4,3 % en tonnes et de 6 % en tonnes-kilomètres.

Les transports internationaux se maintiennent dans leur ensemble, les transports intérieurs continuent à régresser. En transport intérieur, les pertes enregistrées sont essentiellement dues aux produits pétroliers (- 24 %) et aux matériaux de construction (- 8 %). Le transport de charbon s'est maintenu. Le transport de céréales renouvelle le résultat atteint en 1983, du fait de la récolte exceptionnelle et des efforts faits par l'artisanat dans le cadre de l'E.A.T.E.

#### **d) Transports maritimes**

L'année 1984 est la première depuis cinq ans à enregistrer un accroissement du trafic maritime mondial, sans toutefois que les tonnages transportés aient retrouvé leur niveau de la période 1979-1981. La progression moyenne des trafics en tonnes a été de 5,7 %. La croissance est du même ordre pour les trafics exprimés en tonnes-milles, hormis pour le pétrole.

#### **Activité des ports maritimes de commerce.**

Pour la première fois depuis 1980, le trafic commercial de marchandises débarquées et embarquées dans les ports maritimes de commerce métropolitains est en hausse en 1984 par rapport à l'année précédente.

Avec 272,8 millions de tonnes en 1984 contre 266,5 millions de tonnes en 1983, le trafic global est en progression de 2,4 %.

On enregistre les mouvements suivants :

- Aux entrées : 202,3 millions de tonnes contre 196,5 millions de tonnes en 1983 (soit + 2,9 %).

Si les hydrocarbures sont en baisse (127,6 millions de tonnes contre 128,7 en 1983), les autres marchandises en vrac liquide ou solide sont en forte hausse (54,1 millions de tonnes contre 48,6 en 1983, soit + 11,3 %) ainsi que les marchandises diverses (20,6 contre 19,1 millions de tonnes en 1983, soit + 7,8 %).

- Aux sorties : 70,5 millions de tonnes contre 70,0 millions de tonnes de 1983.

L'ensemble du trafic des marchandises en vrac solide ou liquide est en nette diminution (- 5,6 %) avec 40,1 millions de tonnes contre 42,5 en 1983, contrairement à celui des marchandises diverses qui, avec 30,4 millions de tonnes, progresse de 10,5 % par rapport à 1983 (27,5 millions de tonnes).

Le trafic de marchandises des 6 ports autonomes (226,7 millions de tonnes, en hausse de 2,9 % par rapport à 1983) représente 83,2 % de l'ensemble du trafic (contre 82,6 % en 1983).

#### e) Transports aériens

##### Aéroport de Paris

Le fret des lignes internationales a progressé de 2,6 %. Ce taux traduit un freinage des échanges aériens en volume dû en partie à l'effet dollar et à la contraction des échanges avec les pays en voie de développement.

Le trafic intérieur du fret a connu pour sa part une très forte croissance (+ 84 %).

Ces évolutions font passer la part du trafic intérieur dans le total de 6 % en 1983 à 10 % en 1984.

## A2. TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS

TABLEAU 7

EVOLUTION DES TRAFICS DE VOYAGEURS

milliards de voyageurs-km

	1980	1981	1982	1983	1984
S.N.C.F. ....	54,50	55,67	56,85	58,43	60,20
R.A.T.P. ....	9,57	9,82	10,28	10,47	10,80
TRANSPORTS EN COMMUN* (hors R.A.T.P.) .....	2 491,6	2 491,0	2 588,0	2 677,1	
TRANSPORTS AERIENS (Air Inter, Air France, UTA)	34,23	36,63	37,69	38,44	38,44

SOURCE : D.S.T., S.N.C.F., R.A.T.P., D.G.A.C.

\* en millions de voyageurs

#### a) Transport ferroviaire

Avec 60,20 milliards de voyageurs-km en 1984, le trafic voyageurs de la S.N.C.F. augmente de 3 % par rapport à 1983. Le volume du trafic augmente de 3,1 % sur le réseau principal et de 2,8 % en banlieue parisienne.

Pour la première fois en 1984, l'ensemble du trafic voyageurs exprimé en unités-kilomètres dépasse le trafic marchandises.

#### b) Transports urbains

Les derniers résultats connus, ceux de l'année 1983, font apparaître une progression de 2 % de la fréquentation (exprimée en voyage/habitant) pour les 101 principaux réseaux de transports urbains.

R.A.T.P.

En 1984, la RATP a décompté 2 239 millions de voyageurs, soit une croissance de 2 % par rapport à 1983. Le nombre de voyageurs augmente de 1,8 % pour le métro et de 8,2 % pour le RER. La fréquentation des bus dans Paris connaît un tassement (- 0,2 %), celle des autobus de banlieue progresse de 0,7 %.

Cette évolution favorable du trafic est due pour une large part au succès de la carte orange (1,3 milliard de voyages en 1984) remboursée désormais à 50 % par les employeurs.

### c) Transports aériens

Le nombre de voyageurs-km transportés par les principales compagnies aériennes (Air Inter, Air France, U.T.A.) s'établit en 1984 à 38,44 milliards, chiffre identique à celui de 1983. La progression du trafic international et la baisse du trafic intérieur se compensent.

#### Aéroport de Paris

La croissance du trafic passager en 1984 a été plus forte sur les lignes internationales (+ 4,8 %) que sur les lignes intérieures (+ 2,1 %).

La croissance du trafic international fait suite à la forte baisse enregistrée en 1983, mais va au-delà d'un simple rattrapage. Il traduit la reprise de l'évolution du trafic au cours des mois d'été, qui a coïncidé avec la levée des mesures sur le contrôle des changes instaurées en 1983. Par ailleurs le haut niveau de parité du dollar en 1984 a stimulé le trafic aérien sur l'Atlantique-Nord.

Le résultat de 1984 pour les passagers des lignes intérieures se situe très en retrait de ceux des précédentes années : + 2,1 % en 1984 contre + 7,3 % en 1983 et + 6,9 % en 1982. Ce résultat marque l'impact du T.G.V. : 1984 est la première année pleine de mise en service totale du réseau Sud-Est du T.G.V.

### d) Transports maritimes

Le nombre de passagers embarqués sur les ports français est passé de 20,2 millions en 1982 à 20,5 millions en 1983.

Le nombre de passagers a augmenté sur les lignes internationales et en particulier sur les lignes transmanche. Par contre sur les lignes de Corse le trafic continue de diminuer.

Les croisières et voyages croisières sous pavillon français ont progressé.

## A3. CIRCULATION ROUTIERE

L'indice de circulation motorisée sur le réseau national (Routes Nationales et Autoroutes) s'inscrit en 1984 à un niveau très légèrement supérieur à celui de 1983 malgré une pointe plus faible que les années précédentes durant les mois d'été.

## B. LES COMPTES DE LA BRANCHE TRANSPORT

NOTE : Les agrégats présentés pour 1984 sont ceux des comptes provisoires établis par l'INSEE en mars pour le Rapport sur les Comptes de la Nation. A cette date, toutes les données relatives à l'année précédente ne sont pas disponibles. L'INSEE procède à des estimations sur la base des tendances observées. Il s'ensuit que les données définitives peuvent être différentes, notamment lorsque la fin de l'année est marquée par une conjoncture particulière.

TABLEAU 8

### PRINCIPAUX AGREGATS DE L'ACTIVITE DES TRANSPORTS

VALEUR : en millions de Francs

EFFECTIFS : en milliers

INDICES : base 100 l'année précédente

	1981	1982	1983	1984
VALEUR AJOUTEE - BRANCHE TRANSPORT	125 172	140 530	155 208	166 143
P.I.B. MARCHAND	2700 951	3085 965	3401 121	3694 773
PART DE LA VAL. AJOUTEE TRANSPORT DANS LE PIB MARCHAND (en %)	4,6	4,6	4,6	4,5
F.B.C.F. DE LA BRANCHE TRANSPORT	39 288	42 903	42 691	42 089
F.B.C.F. TOTALE DES SOCIETES ET ENTREPRISES INDIVIDUELLES	373 850	415 680	430 154	446 990
PART DE LA FBCF TRANSPORT DANS LA FBCF TOTALE (en %)	10,5	10,3	9,9	9,4
EFFECTIFS DE LA BRANCHE TRANSPORT	866,0	880,3	884,0	881,8
EFFECTIFS TOTAUX	21 728,3	21 753,3	21 649,7	21 431,8
PART DES EFFECTIFS DU TRANSPORT DANS LES EFFECTIFS TOTAUX (en %)	4,0	4,0	4,1	4,1
PRODUCTION DISTRIBUEE DU PRODUIT TRANSPORT				
Indice de volume	97,0	99,3	99,9	101,3
Indice de prix	115,1	112,7	109,2	106,7
Indice de valeur	111,7	112,0	109,1	108,1
F.B.C.F. DE LA BRANCHE TRANSPORT				
Indice de volume	99,4	94,9	94,0	93,4
Indice de prix	112,1	115,0	105,9	105,6
Indice de valeur	111,5	109,2	99,5	98,6

SOURCE : INSEE-DST

## B1. LES COMPTES DE PRODUITS

TABLEAU 9  
EVOLUTION EN VOLUME DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE

Indice de base 100 l'année précédente

	1980	1981	1982	1983	1984
S68 Transports ferroviaires .....	99,7	97,4	98,8	99,7	102,1
S69.1 Transport routier de marchandises	98,7	94,3	99,2	99,3	99,6
S69.2 Autres transports terrestres ...	99,0	96,5	98,8	99,7	99,7
S70 Navigation intérieure .....	102,4	91,1	92,1	92,9	94,0
S71 Transports maritimes .....	96,4	91,4	99,5	96,9	104,6
S72 Transports aériens .....	104,5	107,3	103,1	104,3	102,9
S73.4 Services annexes et auxiliaires.	99,8	97,1	98,7	99,7	101,5
<b>T31 TRANSPORTS .....</b>	<b>99,6</b>	<b>97,0</b>	<b>99,3</b>	<b>99,9</b>	<b>101,3</b>

Source : INSEE

La production distribuée de transport augmente en volume de 1,3 % en 1984. C'est la première année depuis 1979 que l'on enregistre une évolution positive de la production distribuée du transport. Ce résultat provient en grande partie des modes liés au commerce mondial, qui ont bénéficié de la progression des échanges internationaux de marchandises, du transport aérien international de voyageurs et du transport ferroviaire de voyageurs. La production distribuée du transport ferroviaire croît de 2,1 % en volume. Celle des transports routiers de marchandises stagne (- 0,4 %).

La dégradation se poursuit pour la navigation intérieure (- 6 %), à un rythme moindre toutefois que les trois années précédentes du fait des mesures de soutien et de la récolte céréalière exceptionnelle.

La progression en volume de la production du transport maritime est de 4,6% résultat notable en comparaison de ceux des années précédentes.

La progression du transport aérien est de 2,9 %, en ralentissement par rapport aux années précédentes du fait des résultats du transport aérien intérieur.

## B2. LES COMPTES DE LA BRANCHE

TABLEAU 10  
EVOLUTION EN VOLUME DE LA VALEUR AJOUTEE DE LA BRANCHE ET DU PIB MARCHAND

Indice base 100 l'année précédente

	1980	1981	1982	1983	1984
VALEUR AJOUTEE TRANSPORT .....	99,7	96,4	100,5	100,7	101,0
PIB MARCHAND .....	101,4	100,5	102,0	100,6	101,5

Source : INSEE

La valeur ajoutée de la branche transport augmente en volume de 1,0 % en 1984. La croissance est cependant moins rapide que celle du produit intérieur brut et la part de la valeur ajoutée de la branche transport dans le PIB décroît encore légèrement en 1984.

La formation brute de capital fixe diminue en volume de 6,6 % en 1984 par rapport à 1983. Cette évolution s'inscrit dans une tendance à la baisse continue depuis 1981.

Les effectifs de la branche sont en très légère réduction (- 0,2 %). Ce résultat est surtout dû à la diminution des effectifs des grandes entreprises nationales de transport, qui est de 1,1 % en 1984 par rapport à 1983.

### B3. LES ECHANGES EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORT

NOTE : Les données de base et la méthodologie du calcul des échanges effectifs de services de transport rendent imprécises et fragiles les estimations obtenues et limitent les possibilités d'interprétation.

TABLEAU 11

SOLDE DES ECHANGES EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORT

En millions de francs

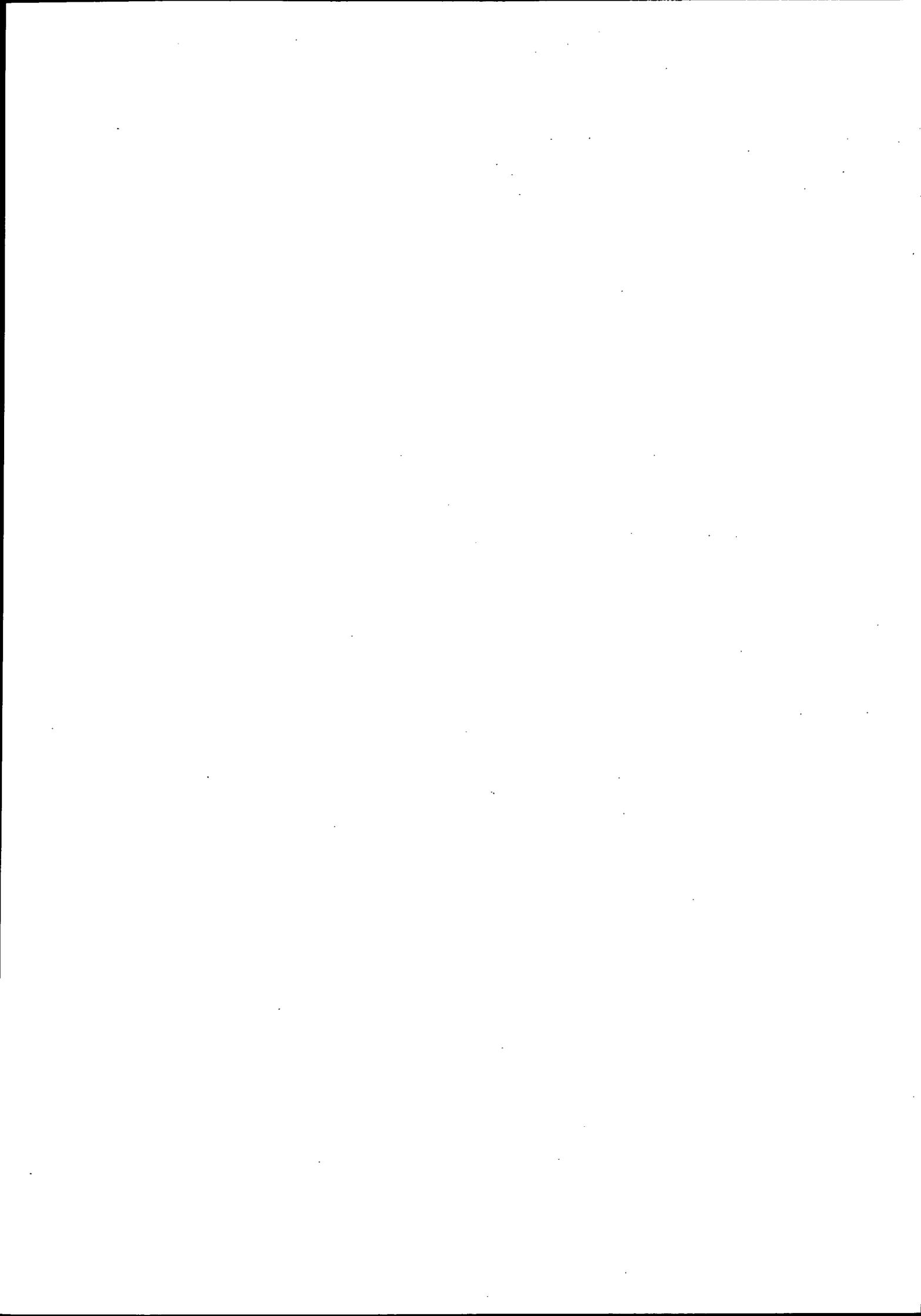
	1981	1982	1983	1984
Transports ferroviaires .....	1 425	1 448	1 499	1 646
Transport fluvial (1).....	- 189	- 157	- 193	- 208
Transports maritimes .....	- 4 300	- 3 197	- 3 329	- 3 045
Transports aériens .....	2 972	3 550	4 226	5 282
Services de transport non ventilés (2).....	- 5 079	- 9 699	- 8 074	-11 591
Solde des échanges effectifs de services de transport .....	- 5 171	- 8 055	- 5 871	- 7 916
Solde des échanges effectifs de services .....	10 805	14 279	18 751	26 580

1. Les achats comprennent les prestations réalisées par des bateaux sous pavillon étranger par la Compagnie Française de la Navigation Rhénane et les ventes ne comprennent pas les prestations à l'exportation effectuées par la CFNR avec les barges immatriculées à l'étranger.

2. Les services effectifs de transport repris dans le compte du reste du monde sont rapprochés des montants inscrits dans la balance des paiements au titre des transports. La partie non ventilée comprend notamment les autres services de transport : les transports routiers, les services annexes de transport (services des ports et aéroports, de remorquage et pilotage) et services auxiliaires de transport.

Source : Direction de la Prévision

Après l'interruption de 1983, la dégradation du solde des échanges effectifs de transport reprend en 1984. Les échanges de transports ferroviaires et aériens dégagent un solde positif croissant. La reprise des trafics maritimes et les efforts de l'armement français se traduisent par une légère contraction du déficit des échanges de transport maritime. Cependant, ces résultats ne suffisent pas à compenser la progression de 43,6 % entre 1983 et 1984 du déficit des échanges de services de transport non ventilés.



# 6

## LA CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

---

**NOTE** : La consommation des ménages est l'objet d'une analyse par fonctions. L'analyse fonctionnelle met en évidence la FINALITE des opérations effectuées : on étudie l'ensemble des dépenses des ménages pour le transport. L'achat d'automobiles est traité en consommation finale comme tous les autres achats des ménages en biens durables (seule l'acquisition de logements est considérée comme FBCF).

Sur la période qui s'étend de 1981 à 1984, la variation en volume de la consommation des ménages en fonction transport est inférieure à celle de leur consommation totale (+ 1,1 % contre + 1,5 % en moyenne annuelle). Cependant, d'une année à l'autre, les évolutions relatives sont divergentes

- en 1981, elles sont à peu près équivalentes (+ 1,9 % pour les transports, + 1,7 % au total) ;
- en 1982, elle est favorable aux transports (+ 5,1 % contre + 2,9 %) ;
- en 1983, elle est un peu défavorable (+ 0,4 % au lieu de + 0,9 %) ;
- en 1984, elle est très défavorable aux transports (- 2,9 % contre 0,5 %).

Ce sont essentiellement les achats de véhicules automobiles qui influent sur ces évolutions.

Sur la même période 1981-1984, la hausse de prix de la fonction transport est un peu plus rapide que celle de la consommation totale des ménages (respectivement + 10,9 % et + 10,5 % en moyenne annuelle). La hausse du prix des transports collectifs (+ 11,3 % en moyenne annuelle) est légèrement supérieure à celle des transports individuels (+ 10,8 %), et même à celle des carburants et lubrifiants (+ 10,9 %). En 1983, de manière exceptionnelle, la décélération de la hausse du prix des carburants et lubrifiants (+ 7,3 % contre + 9,7 % pour l'ensemble de la consommation) a entraîné celle du prix des transports individuels (+ 9,1 %) et celle du prix de l'ensemble de la fonction transport (+ 9,3 %). En 1984, le phénomène contraire s'est produit: l'accélération de la hausse du prix des carburants et lubrifiants (+ 8,0 %) entraîne celle du prix des transports individuels (+ 8,1 %) et celle du prix de l'ensemble de la fonction transport.

### Transports individuels

En 1984, ils représentent 85 % de la fonction transport.

En 1982, la forte évolution en volume des achats de voitures particulières (+ 19,6 %) avait engendré une assez forte évolution en volume de la fonction transport (+ 5,1 %). C'est l'inverse qui s'est produit en 1984, après des signes annonciateurs en 1983 : la chute en volume des achats de voitures particulières (- 13,8 %) se répercute sur l'ensemble de la fonction transport (- 2,9 %). Les achats de véhicules (automobiles, caravanes et cycles) représentent 27,8 % de la consommation des ménages en transports individuels pour 1984.

## Transports collectifs

En 1984, ils représentent 15 % de la fonction transport.

En 1981 et 1982, l'évolution en volume de la consommation de transports collectifs est inférieure à celle de l'ensemble de la consommation. En 1983 elle lui est très proche et en 1984 elle lui est supérieure (+ 0,7 % contre + 0,5 %).

Les transports ferroviaires et urbains de voyageurs progressent à un rythme de + 2 à + 3 % par an. Les autres transports collectifs stagnent ou baissent en volume pendant que l'ensemble de la consommation des ménages se ralentit.

TABLEAU 12

EVOLUTION DE LA CONSOMMATION TOTALE DES MENAGES ET DE LA CONSOMMATION DE FONCTION TRANSPORT

Valeur : millions de francs courants  
Volume, prix : base 100 l'année précédente

	1981	1982	1983	1984
<b>CONSOMMATION FINALE TERRITORIALE DES MENAGES</b>				
En valeur .....	2005 798	2306 244	2551 062	2757 255
En volume .....	101,7	102,9	100,9	100,5
En prix .....	113,2	111,7	109,7	107,5
<b>CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORTS</b>				
En valeur .....	251 114	297 110	325 923	341 637
En volume .....	101,9	105,1	100,4	97,1
En prix .....	113,8	112,6	109,3	108,0
<b>a) Transports individuels</b>				
En valeur .....	213 890	254 148	278 081	289 885
En volume .....	102,1	105,7	100,3	96,4
En prix .....	113,9	112,4	109,1	108,1
dont . achats de véhicules*				
En valeur .....	62 889	81 533	86 455	80 563
En volume .....	101,0	117,8	98,0	86,1
En prix .....	111,2	110,1	108,2	108,3
. dépenses d'utilisation				
En valeur .....	151 001	172 615	191 626	209 322
En volume .....	102,6	100,6	101,4	101,1
En prix .....	115,1	113,6	109,4	108,0
<b>b) Transports collectifs**</b>				
En valeur .....	37 224	42 962	47 842	51 752
En volume .....	100,6	101,5	100,8	100,7
En prix .....	113,5	113,7	110,5	107,5
<b>PART DE LA FONCTION TRANSPORT DANS LA CONSOMMATION TOTALE DES MENAGES (en %) .....</b>				
	12,5	12,9	12,8	12,4

Source : INSEE

\* Y compris caravanes et motocycles.

\*\* Y compris subventions pour réductions tarifaires.

## PRINCIPAUX RESULTATS DE L'ENQUETE "TRANSPORTS 1981"

**NOTE :** L'enquête sur les transports a été menée auprès de 7 500 ménages entre février 1981 et mars 1982. Elle fait suite aux enquêtes réalisées en 1966-1967 et en 1973-1974. Les résultats de ces enquêtes sont publiés dans les collections de l'INSEE, série M.

### TOUJOURS PLUS DE VOITURES ...

En 15 ans, le taux d'équipement des ménages en voitures particulières et commerciales (proportion des ménages équipés) est passé de 51,3 % à 69,1 %. Cette progression est amplifiée par le développement du multiéquipement qui, avec un niveau de 19,2 %, a été multiplié par trois entre 1966 et 1981.

TABLEAU 13  
EVOLUTION DU TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES\* (en %)

	Enquête transports 1966-1967	Enquête transports 1973-1974	Enquête transports 1981-1982
Voitures particulières et commerciales			
Taux d'équipement .....	51,3	60,7	69,1
Taux de multiéquipement..	5,8	11,4	19,2
Deux roues à moteur .....	32,0	28,0	20,7

Source : INSEE

\* Le taux d'équipement (proportion des ménages équipés) est plus général que le taux de possession : sont comptés également les véhicules mis à disposition ou loués au moins trois mois.

Au total, il y a, en 1981, 91 voitures pour 100 ménages, soit une voiture pour trois habitants.

Les familles les mieux équipées sont celles dont le chef est âgé de 30 à 44 ans : 88 % d'entre elles disposent d'au moins une automobile alors que seulement 22 % des ménages dont le chef a plus de 75 ans en ont une. Par ailleurs, l'opposition est nette entre les ménages actifs (parmi lesquels se détachent cadres supérieurs, patrons et agriculteurs exploitants) équipés à plus de 90 % et les ménages d'inactifs où ce même taux n'atteint que 40 %.

### ... MAIS UN AGE MOYEN QUI AUGMENTE

En 1981 l'âge moyen des voitures est de 6,2 ans. Il s'est élevé de près d'un an entre 1966 et 1981. Dans les années récentes ce vieillissement a essentiellement touché les voitures acquises neuves dont la part dans le parc total diminue légèrement.

Dans le même temps, malgré le changement de définition qui l'affecta il y a quelques années, la puissance fiscale moyenne des automobiles augmente légèrement. Mais, au resserrement de l'éventail des cylindrées, constaté à la fin des années 1960, a succédé une évolution moins marquée ne modifiant que marginalement la structure du parc.

Les moteurs diesel font une percée et leur part dans le parc des voitures particulières et commerciales atteint 5 %.

TABLEAU 14

## CARACTERISTIQUES DU PARC DES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES

	Enquête transports 1966-1967	Enquête transports 1973-1974	Enquête transports 1981-1982
Age moyen (années) .....	5,4	5,7	6,2
Puissance fiscale moyenne (Répartition en %-Total=100)			
moins de 6 CV .....	52	40	37
6 à 10 CV .....	39	53	56
11 CV et plus .....	9	7	7
Part des moteurs diesel (%).	-	-	5
Voitures acquises neuves			
Part du parc (%) .....	50,6	49,6	46,6
Age moyen (années) .....	3,5	3,6	4,3

Source : INSEE

**DECLIN DES CYCLOMOTEURS... MAIS PAS DES MOTOS**

Face à la montée de la voiture, le déclin du cyclomoteur (moins de 50 cm<sup>3</sup> de cylindrée) se poursuit. Le taux d'équipement en cyclomoteur a diminué de près d'un tiers entre l'enquête "Deux roues" de 1976 et l'enquête "Transports 1981" (respectivement 27 et 18,7 %). Le taux d'équipement des deux roues à moteur (cyclomoteurs et motos) est passé de 32 % en 1966 à 20,7 % en 1981.

L'usage du cyclomoteur est le fait de catégories modestes ou jeunes, habitant principalement dans une commune rurale.

Implantée beaucoup plus faiblement, 2,7 % des ménages étant équipés en 1981, la moto (plus de 50 cm<sup>3</sup> de cylindrée) se rencontre dans tous les milieux d'actifs mais plus particulièrement dans les milieux aisés (5 % des ménages dont le chef est cadre sont équipés) et à Paris (taux de 4 %).

L'enquête "Transports 1981" permet en outre d'estimer à 1,2 millions le nombre de petits utilitaires (moins de 3,5 tonnes en charge) équipant les ménages, dont 60 000 camping-cars.

**LA VOITURE "BRANCHE" LES JEUNES**

80 % des hommes et 47 % des femmes possèdent le permis de conduire. L'écart entre les sexes se retrouve dans toutes les tranches d'âge mais il est atténué parmi les nouvelles générations. Ces dernières sont beaucoup plus orientées vers la voiture que les anciennes : 91 % des hommes majeurs de moins de 30 ans, et 71 % des femmes, ont leur permis.

## "AUTO, BOULOT, DODO"

La croissance du taux d'équipement des ménages en automobile va de pair avec le développement de l'utilisation de la voiture pour le trajet domicile-travail. En 1981, 46 % des trajets domicile-travail des actifs, étudiants et élèves de plus de 14 ans sont effectués en voiture contre 24 % en 1966.

TABLEAU 15

LES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORTS UTILISES ENTRE DOMICILE ET TRAVAIL EN 1981\*

MODE DE TRANSPORT	ACTIFS			ETUDIANTS, ELEVES		
	Distance km	Durée mn	Moyen %	Distance km	Durée mn	Moyen %
Collectif .....	13,6	84	16,4	9,7	66	26,9
Col. + individuel ..	28,4	102	2,3	12,4	69	2,7
Voiture particulière	9,6	47	54,8	5,5	34	15,3
Deux roues .....	3,9	39	11,3	3,0	40	10,1
Marche à pied .....	0,9	34	15,2	0,8	38	45,0
Tous modes .....	8,7	51	100	4,4	46	100

Source : INSEE

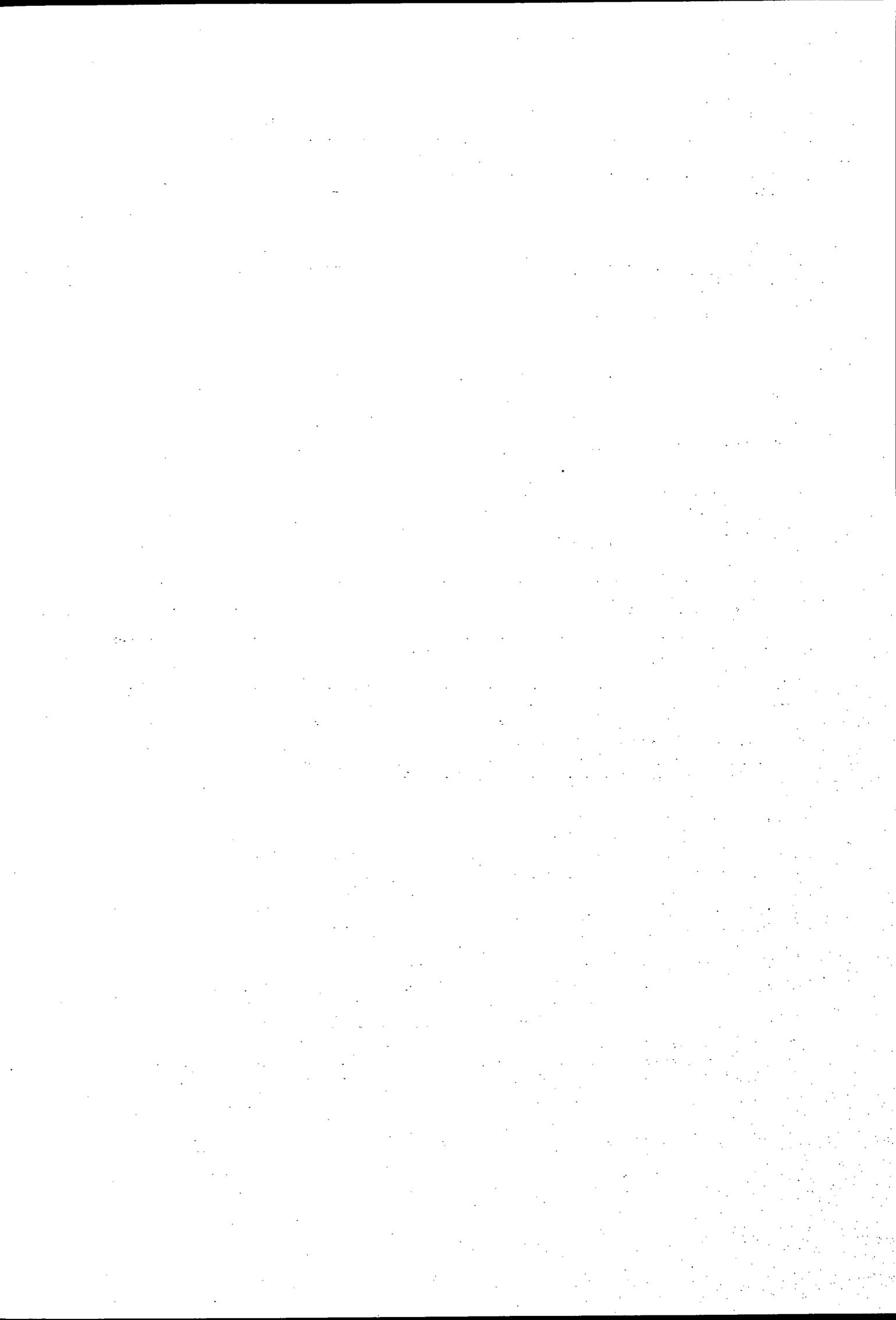
\* Ce tableau reprend les caractéristiques du TRAJET : distance en kilomètres pour l'aller simple, durée des déplacements quotidiens (aller-retour) en minutes, et il indique la répartition du nombre des déplacements en fonction des différents moyens de transport.

Les moyennes sont calculées sans tenir compte des personnes dont le lieu de travail (ou d'études) est variable ou constitué par le domicile.

La distance parcourue par les effectifs, pour un aller simple du domicile au lieu de travail est en moyenne de 8,7 km en 1981.

Le temps moyen passé en 1981 pour chaque journée de travail en trajet domicile-travail s'établit à 51 mn. Cette durée est sensiblement équivalente à ce qu'elle était en 1966, l'utilisation accrue de la voiture compensant l'allongement de la distance.

Chez les actifs, les hommes parcourent en moyenne 2 km de plus que les femmes pour se rendre à leur travail. Les actifs vivant en banlieue parisienne effectuent les trajets les plus longs (12 km aller, 12 km retour) et la durée quotidienne de leurs déplacements est en moyenne de 1 heure 12 minutes. A l'opposé, les actifs des villes moyennes bénéficient des distances et des durées les plus courtes (6,7 km et 47 mn pour les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants ; 7,9 km et 43 mn pour les agglomérations de moins de 20 000 habitants).



# 7

## LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

---

### A. DEFAILLANCES D'ENTREPRISES

Le nombre total des défaillances d'entreprises pour l'ensemble des secteurs d'activités a augmenté en 1984. Le taux global de défaillances a atteint le niveau de 1,7 % en 1984 contre 1,6 % en 1983.

Cependant, dans le secteur "Transport et télécommunications" (U 09), la progression des défaillances ralentit : + 5,3 % en 1984 contre + 8,2 % en 1983.

### B. LES COMPTES DES ENTREPRISES (hors grandes entreprises nationales)

#### Définitions :

- Taux de valeur ajoutée : rapport de la valeur ajoutée brute à la production.
- Taux de marge : rapport de l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée.
- Taux d'épargne : rapport du revenu disponible brut (ou épargne brute) à la valeur ajoutée.
- Taux d'investissement : rapport de la FBCF à la valeur ajoutée.
- Taux d'autofinancement : rapport du revenu disponible brut (ou épargne brute) à la FBCF.
- Rentabilité financière : rapport du profit brut avant impôts, diminué de l'impôt sur les bénéficiaires, aux fonds propres (y compris résultat).

#### a) Sociétés et quasi-sociétés

Le taux de valeur ajoutée, qui s'était fortement dégradé en 1979 et en 1980 sous l'effet essentiellement de la hausse du prix des carburants, diminue à un rythme atténué en 1981 et 1982.

Les frais de personnel augmentent en francs courants de 15,1 % en 1981 par rapport à 1980 et de 11,3 % en 1982 par rapport à 1981. Le taux de marge reste stable à 37,8 %.

Le montant des intérêts versés, qui avait progressé de plus de 20 % en 1980 et 1981, ne croît que de 10,5 % en 1982. Néanmoins, le taux d'épargne s'effrite encore légèrement en 1982, le montant des primes nettes d'assurance-dommages enregistrant une hausse de près de 30 % en francs courants.

Le taux d'investissement se maintient en 1982 au même niveau que les deux années précédentes.

TABLEAU 16

SOCIETES ET QUASI-SOCIETES (Hors GEN) : Evolution de quelques ratios

	1978	1979	1980	1981	1982
Taux de valeur ajoutée .....	45,4	44,2	42,8	42,3	41,9
Taux de marge .....	38,6	37,8	37,7	37,8	37,8
Taux d'épargne .....	20,4	21,1	21,2	20,7	20,4
Intérêts versés/Excédent brut d'exploit....	23,2	21,3	22,6	23,8	23,5
Taux d'investissement .....	33,0	30,3	32,5	31,3	32,0
Taux d'autofinancement .....	61,9	69,7	65,1	66,0	63,8

**b) Entreprises individuelles**

Le taux de valeur ajoutée des entreprises individuelles, qui avait regressé de 2,7 points entre 1978 et 1981, se redresse de 0,8 point en 1982, à 57,5 %. Entre 1981 et 1982, la production en francs courants croît de 10,3% alors que la hausse du montant des consommations intermédiaires n'est que de 8,4 %.

Le taux de marge continue de progresser en 1982 au même rythme que les années précédentes (+ 0,6 point). Le taux d'investissement reste stable.

TABLEAU 17

ENTREPRISES INDIVIDUELLES : Evolution de quelques ratios

	1978	1979	1980	1981	1982
Taux de valeur ajoutée .....	59,4	58,2	57,6	56,7	57,5
Taux de marge .....	69,4	70,1	70,6	71,2	71,8
Taux d'investissement .....	15,4	14,0	16,4	15,9	15,8

\* \* \* \* \*

**LES COMPTES D'ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITE**

Pour avoir une image plus précise de la situation des entreprises de transport, on peut éclairer les résultats précédents par ceux tirés des comptes standards. Les comptes standards sont élaborés avec la même définition des secteurs institutionnels que celle des comptes nationaux.

Ils n'incluent pas les grandes entreprises nationales.

**1. Transport routier de marchandises**

L'effet du second choc pétrolier est visible dans l'évolution du taux de valeur ajoutée. Entre 1978 et 1982, il diminue de 4,2 points pour les sociétés et de 3,8 points pour les entreprises individuelles.

En 1983, la détente sur le marché de l'énergie se traduit par une remontée du taux de valeur ajoutée des sociétés.

La place tenue par les carburants dans les achats des entreprises de transport routier de marchandises (voir le chapitre sur la structure des coûts) explique la sensibilité du taux de valeur ajoutée aux fluctuations des prix des carburants.

TABLEAU 18

## TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES - SOCIETES ET QUASI-SOCIETES

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Taux de valeur ajoutée .....	44,5	42,7	41,4	40,6	40,3	42,7
Taux de marge .....	24,3	23,5	23,4	22,4	22,0	22,7
Taux d'investissement .....	22,2	19,8	18,6	16,7	18,6	17,8
Frais financiers sur E.B.E. ....	23,1	22,5	23,9	26,3	26,0	24,6
Autofinancement sur valeur ajoutée .	15,7	16,4	14,8	13,8	13,7	15,2
Rentabilité financière .....	64,7	61,8	63,8	60,1	61,3	72,5
Chiffre d'aff. à l'export / CA total	12,1	13,9	14,5	14,9	15,5	12,2

Le taux d'investissement des sociétés faiblit durant toute cette période 1978-1981. La baisse du taux de marge a pour corollaire celle du taux d'autofinancement. Les entreprises font plus appel à l'emprunt et le poids des frais financiers s'accroît.

L'année 1983 semble cependant marquer un redressement.

La rentabilité financière atteint cette année-là un niveau sans précédent depuis 1978.

La part du chiffre d'affaires à l'exportation dans le chiffre d'affaires total croît régulièrement de 1978 à 1982 puis baisse en 1983.

TABLEAU 19

## TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES - Entreprises individuelles

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Taux de valeur ajoutée .....	46,4	46,0	44,6	43,5	42,5	42,2
Taux de marge .....	53,8	53,9	54,2	54,5	54,3	53,8
Taux d'investissement .....	29,8	26,7	24,7	24,2	22,3	22,8
Frais financiers sur E.B.E. ....	15,5	14,9	14,0	15,1	15,8	15,6
Chiffre d'aff. à l'export / CA total .	7,7	7,4	8,9	10,1	10,7	10,5

Le taux d'investissement des entreprises individuelles diminue dans des proportions plus importantes que celui des sociétés. Le poids des frais financiers sur l'excédent brut d'exploitation reste relativement stable. Les petites entreprises ont peut-être moins facilement accès aux emprunts. Le chiffre d'affaires à l'exportation croît régulièrement.

## 2. Transports maritimes

Les entreprises de transport maritime connaissent depuis plusieurs années une situation difficile. Depuis 1977 le chiffre d'affaires total du secteur progresse très peu en francs courants d'une année sur l'autre. Seules les années 1980 et 1981 font exception, mais la hausse du chiffre d'affaires est surtout due à celle des prix des produits (+ 20,9 % en 1980 par rapport à 1979, + 18,4 % en 1981 par rapport à 1980).

Le montant des consommations intermédiaires augmente plus vite que le chiffre d'affaires. La valeur ajoutée dégagée par les entreprises de transport maritime diminue en francs courants de 1977 à 1979, se redresse

en 1980 et 1981, baisse à nouveau en 1982. En francs courants, la valeur ajoutée produite en 1982 n'est supérieure que de 8,8 % à celle de 1977.

Parallèlement, malgré des réductions d'effectifs importantes, le montant des rémunérations versées (salaires et charges sociales) s'élève. Il s'ensuit une dégradation du taux de marge, particulièrement marquée en 1982 en raison des nouvelles dispositions sociales.

Le montant des investissements régresse en francs courants de 3,2 à 0,9 milliards entre 1977 et 1979 ; il repart ensuite, mais en 1982 il atteint à peine le niveau de 1978 en francs courants.

Le montant global de l'endettement évolue peu mais la structure change : en 1977 les dettes à court terme représentent le tiers de l'endettement total, en 1982 la moitié.

**TABEAU 20**  
TRANSPORT MARITIME - SOCIETES et QUASI-SOCIETES

	1978	1979	1980	1981	1982
Taux de valeur ajoutée .....	24,0	21,6	21,9	20,8	18,0
Taux de marge .....	22,8	14,7	18,7	22,0	2,0
Taux d'investissement .....	77,2	25,8	34,1	50,2	68,4
Frais financiers sur E.B.E. ....	103,1	118,2	84,7	71,5	97,4
Autofinancement sur valeur ajoutée .....	3,0	3,2	9,0	13,3	-
Rentabilité financière .....	5,4	3,9	10,7	14,2	-3,0
Chiffre d'aff. à l'export / CA total .....	79,7	81,0	86,4	84,3	87,0

### 3. Transports aériens

Les résultats des sociétés de transport aérien (Air France et Air Inter exclues) se redressent en 1983. Le taux de valeur ajoutée retrouve son niveau de 1980. Le taux de marge, qui évoluait entre 24 et 25 % de 1979 à 1982, gagne 6 points en 1983 à 30,8 %.

Par contre, le taux d'investissement fléchit.

Le poids de frais financiers dans l'EBE, frais qui s'étaient enflés surtout en 1980, s'allège.

La rentabilité financière double quasiment entre 1979 et 1983.

**TABEAU 21**  
TRANSPORTS AERIENS - SOCIETES ET QUASI-SOCIETES

	1979	1980	1981	1982	1983
Taux de valeur ajoutée .....	34,8	33,8	31,3	31,0	33,7
Taux de marge .....	24,1	25,3	25,2	24,7	30,8
Taux d'investissement .....	27,3	24,8	34,4	24,3	18,4
Frais financiers sur E.B.E. ....	25,2	25,0	30,9	30,3	18,6
Autofinancement sur valeur ajoutée .....	18,1	18,4	20,1	20,6	28,8
Rentabilité financière .....	43,8	45,1	60,7	64,0	80,4
Chiffre d'aff. à l'export / CA total .....	87,4	83,2	84,2	85,7	85,9

## C. LES COMPTES DES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

### a) Ensemble des entreprises

En 1984, la valeur ajoutée brute des GEN de transport représente 21,3 % de la valeur ajoutée brute de l'ensemble des GEN (charbonnages de France, E.D.F., G.D.F., S.N.C.F., R.A.T.P., Air France, Air Inter, P.T.T.).

La même année, les GEN de transport reçoivent 81 % de l'ensemble des subventions d'exploitation versées aux GEN et réalisent 19,2 % de la FBCF totale.

Les résultats globaux se redressent en 1984, en particulier le taux de marge, mais les évolutions n'ont pas la même signification suivant les entreprises et l'amélioration reste fragile.

TABLEAU 22

G.E.N. DU SECTEUR DES TRANSPORTS : Evolution de quelques ratios

	1980	1981	1982	1983	1984
Taux de valeur ajoutée .....	60,0	59,1	58,1	57,9	57,5
Taux de marge .....	33,1	33,6	28,8	25,9	35,0
Taux d'épargne .....	21,6	19,3	11,9	9,6	15,7
Intérêts versés/Excédent brut d'exploit. ..	30,4	41,2	56,4	64,5	53,8
Taux d'investissement .....	40,9	41,4	38,4	36,3	33,1
Taux d'autofinancement .....	52,8	46,7	31,1	26,5	47,4

### b) S.N.C.F.

La valeur ajoutée brute en francs courants de la SNCF augmente de 7,2 % en 1984. Le taux de valeur ajoutée reste stable, à 65,3 %.

Le taux de marge double quasiment entre 1983 et 1984 (de 19,3 % à 34,3 %) par suite de deux mesures institutionnelles.

En premier lieu, l'établissement public a bénéficié d'une subvention d'exploitation exceptionnelle de 3,47 milliards de francs : le montant total des subventions d'exploitation reçues passe ainsi de 13,47 à 18,04 milliards de francs, en hausse de 33,9 % entre 1983 et 1984.

D'autre part, la baisse du taux de cotisations sociales "normalisé" (article 30 du cahier des charges) induit une diminution de 10 % des charges sociales : les frais de personnel n'augmentent que de 2,3 % entre 1983 et 1984.

La progression de l'excédent brut d'exploitation se répercute sur le taux d'épargne, qui s'établit à 13,6 % en 1984 contre 3,2 % en 1983. Le montant des intérêts versés croît cependant de 23,6 %, absorbant les deux tiers de l'excédent brut d'exploitation.

Le montant de la formation brute de capital fixe diminue de 9,2 % en francs courants et le taux d'investissement baisse de 6,5 points en 1984 par rapport à l'année précédente.

A 7,34 milliards de francs en 1984, le besoin de financement se réduit sensiblement (- 40 % par rapport à 1983).

TABLEAU 23

S.N.C.F. : Evolution de quelques ratios

	1980	1981	1982	1983	1984
Taux de valeur ajoutée .....	67,1	68,0	66,7	65,4	65,3
Taux de marge .....	32,3	31,7	25,3	19,3	34,2
Taux d'épargne .....	22,2	18,7	9,2	3,2	13,6
Intérêts versés/Excédent brut d'exploit. .	32,5	47,2	72,1	103,7	67,4
Taux d'investissement .....	41,5	45,8	42,3	42,8	36,3
Taux d'autofinancement .....	53,6	40,9	21,7	7,5	37,3

## c) R.A.T.P.

Le montant de la valeur ajoutée brute de la RATP stagne en francs courants entre 1983 et 1984 (+ 0,2 %). Le taux de valeur ajoutée diminue de 2 points, à 70,2 %.

Les rémunérations augmentent de 7,2 %, nettement moins que les années précédentes. Le taux de marge est de 37,1 %.

Les intérêts versés enregistrent une hausse de 23,8 % par rapport à 1983. Leur montant représente 80,6 % de l'excédent brute d'exploitation.

La formation brute de capital fixe progresse de 12,9 % en francs courants en 1984. Le taux d'investissement est de 60,5 %.

La diminution de l'épargne brute et l'augmentation des investissements portent à 15,3 % le taux d'autofinancement.

Le besoin de financement est de 2,16 milliards en 1984.

TABLEAU 24

R.A.T.P. : Evolution de quelques ratios

	1980	1981	1982	1983	1984
Taux de valeur ajoutée .....	76,2	76,3	74,9	72,2	70,2
Taux de marge .....	43,7	48,5	47,7	41,7	37,1
Taux d'épargne .....	23,7	27,9	25,4	20,5	9,3
Intérêts versés/Excédent brut d'exploit. ..	43,3	43,4	46,1	58,0	80,6
Taux d'investissement .....	66,0	54,6	49,4	53,8	60,5
Taux d'autofinancement .....	35,8	51,2	51,4	38,1	15,3

## d) Air France

Après la baisse consécutive au "deuxième choc pétrolier", le taux de valeur ajoutée de la compagnie poursuit son redressement en 1984 malgré la hausse du dollar. Le taux de marge (38,5 %) est le plus élevé des cinq dernières années.

Après la forte baisse de 1983 (- 28,9 % par rapport à 1982, en francs courants), la formation brute de capital fixe augmente de 23,3 % en 1984.

La capacité de financement d'Air France s'établit à 1,27 milliard de francs en 1984.

TABLEAU 25  
AIR FRANCE : Evolution de quelques ratios

	1980	1981	1982	1983	1984
Taux de valeur ajoutée .....	40,5	37,9	37,8	41,2	41,5
Taux de marge .....	32,0	33,6	30,4	38,4	38,5
Taux d'épargne .....	16,5	14,3	9,2	20,7	23,2
Intérêts versés/Excédent brut d'exploit.	16,8	22,3	27,6	15,9	12,3
Taux d'investissement .....	27,9	27,4	19,0	10,8	11,7
Taux d'autofinancement .....	59,0	52,1	48,2	191,6	198,7

e) Air Inter

Les résultats d'Air Inter subissent le contrecoup de l'atonie du marché. La production ne progresse en valeur que de 8,2 % en 1984.

Le taux de marge, 16,9 % en 1984, a été divisé par deux depuis 1980.

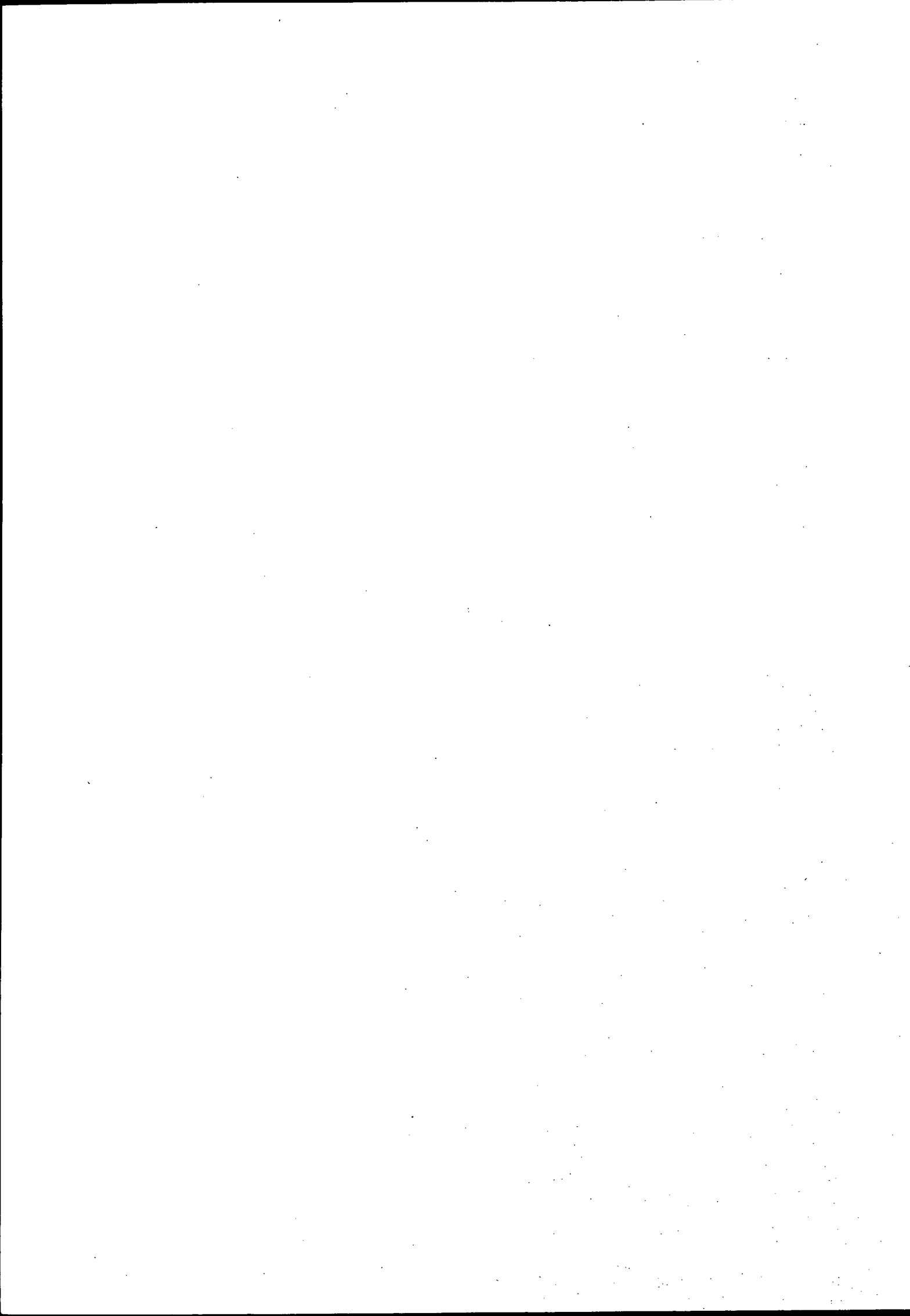
Les investissements de la compagnie continuent de progresser fortement en 1984 (+ 22,2 % par rapport à l'année précédente).

Le taux d'autofinancement se réduit encore.

Le besoin de financement est de 318 milliards de francs en 1984.

TABLEAU 26  
AIR INTER : Evolution de quelques ratios

	1980	1981	1982	1983	1984
Taux de valeur ajoutée .....	48,9	47,3	46,9	44,2	43,9
Taux de marge .....	33,6	30,8	28,8	23,4	16,9
Taux d'épargne .....	23,0	25,2	22,6	18,5	13,2
Intérêts versés/Excédent brut d'exploit.	12,6	12,8	11,6	13,0	15,7
Taux d'investissement .....	24,4	12,1	9,5	24,1	27,5
Taux d'autofinancement .....	94,5	208,5	237,2	76,6	47,9



# 8

## DONNÉES SUR LES COUTS ET LES PRIX DANS LES TRANSPORTS

### Al. LES COUTS PAR ACTIVITE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

**NOTE** : Les données sont tirées d'une exploitation des résultats de l'Enquête Annuelle d'Entreprise dans le transport routier de marchandises. Dans cette partie ne sont abordés que les structures de coûts par activité pour les entreprises de six salariés et plus (pour plus de détails, voir le chapitre correspondant de la deuxième partie du rapport).

#### a) Transport routier de marchandises en zone longue (Branche 6911)

L'activité de transport en zone longue est marquée par le poids des achats de carburant par rapport au chiffre d'affaires. Entre 1977 et 1982 celui-ci passe de 18,1 % à 24,6 %, de moins du cinquième à près du quart du chiffre d'affaires. Dans le même temps la part des frais de personnel a tendance à légèrement diminuer : 33,2 % en 1977, 31,9 % en 1982. Le poste "Travaux, fournitures et services extérieurs", qui représente près du cinquième du chiffre d'affaires, voit aussi sa part se réduire, essentiellement du fait d'une baisse du poids du poste "entretien du matériel de transport".

TABLEAU 27

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Achats .....	23,1	23,1	25,7	27,1	28,8	28,6
dont carburant .....	18,1	18,6	21,1	22,8	24,3	24,6
Frais de personnel .....	33,2	33,7	32,5	32,4	32,4	31,9
T.F.S.E. ....	19,2	19,3	19,2	18,8	18,4	18,2

Source : D.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprise

#### b) Transport routier de marchandises en zone courte (Branche 6912)

Les frais de personnel constituent le poste le plus important dans l'activité de transport en zone courte, mais leur part dans le chiffre d'affaires tend à se réduire (41,9 % en 1982 au lieu de 43,4 % en 1977). La part des achats de carburant croît entre 1977 et 1981, de 13,7 % à 17,8 %, puis se stabilise en 1982 : 17,4 %. Comme en zone longue, le poids du poste "T.F.S.E." régresse.

TABLEAU 28

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

(Entreprises de six salariés et plus)

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Achats .....	16,7	16,9	18,7	20,1	20,7	20,4
dont carburant .....	13,7	13,8	15,5	17,1	17,8	17,4
Frais de personnel .....	43,4	43,7	42,6	42,0	42,0	41,9
T.F.S.E. ....	19,8	18,9	19,0	18,3	17,7	18,2

Source : D.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprise

**c) Déménagement (Branche 6924)**

L'étude de la structure des coûts du déménagement en fait ressortir le caractère d'activité de main-d'oeuvre : les frais de personnel représentent plus de 50 % du chiffre d'affaires. Toutefois, cette part est en diminution (55,9 % en 1977, 52,1 % en 1982).

Comme les autres activités le déménagement subit le contrecoup de la hausse du prix des carburants (dont la part passe de 4,2 % à 7 % entre 1977 et 1982) mais ceux-ci pèsent beaucoup moins sur le chiffre d'affaires.

**TABEAU 29**

**POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES**

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Achats* .....	6,0	5,9	6,7	7,4	8,4	9,5
* dont carburant .....	4,2	4,0	4,7	5,2	6,1	7,0
Frais de personnel .....	55,9	57,2	54,3	52,9	54,7	52,1
T.F.S.E. ....	17,9	17,9	18,7	19,7	16,9	18,1

Source : D.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprise

**d) Location de véhicules industriels (Branche 6925)**

Les frais de personnel atteignent le tiers du chiffre d'affaires de l'activité et leur part reste relativement stable en 1977 et 1982. Ce chiffre reflète la place que tiennent les personnels administratifs, mais aussi les conducteurs, dans l'activité.

La part des carburants passe de 14,7 % du chiffre d'affaires en 1977 à 17 % en 1980, et revient à 16,2 % en 1982. La part du poste "T.F.S.E." croît légèrement entre 1977 et 1982 : le poids des "redevances de leasing" et des "frais d'assurances" semble augmenter.

**TABEAU 30**

**POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES**

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Achats* .....	21,3	21,3	21,7	23,1	23,2	22,6
* dont carburant .....	14,7	14,3	14,8	17,0	16,7	16,2
Frais de personnel .....	35,0	36,0	35,1	34,4	33,9	34,0
T.F.S.E. ....	17,4	18,0	18,5	18,2	18,9	18,7

Source : D.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprise

**A2. LES COÛTS DANS L'ACTIVITE DE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS**

**NOTE** : Les structures de coûts étudiées sont celles de l'activité du code NAP 6922 : transports routiers de voyageurs, qui comprend les transports routiers interurbains de voyageurs en service régulier (spécialisé ou non) ou occasionnel. Les données ne portent que sur les entreprises de six salariés et plus

Les frais de personnel représentent le plus gros poste de l'activité. Leur importance par rapport au chiffre d'affaires s'établit à 41,6 % en 1982 (contre 44 % en 1977).

Les achats de carburant passent de 11,4 % à 15,6 % entre 1977 et 1982.

Le détail du poste "Travaux, fournitures et services extérieurs", dont la part dans le chiffre d'affaires augmente de 16,3 % en 1977 à 17,5 % en 1982, laisse penser que la location de matériel de transport et l'achat en leasing se développent. Le poids de ces deux postes par rapport au chiffre d'affaires passe en effet de 3,0 % en 1977 à 5,3 % en 1982. La part des frais d'entretien décroît légèrement, ainsi que celle des assurances.

TABLEAU 31

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Achats* .....	17,0	17,7	18,4	20,8	20,9	21,3
* dont carburant .....	11,4	11,8	13,0	14,2	15,3	15,6
Frais de personnel .....	44,0	45,0	44,6	42,9	42,0	41,6
T.F.S.E. ....	16,3	16,9	17,4	17,5	17,4	17,5

Source : D.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprise

## B. DONNEES SUR LES PRIX DANS LES TRANSPORTS

### B1. LES PRIX DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

NOTE METHODOLOGIQUE : Les prix calculés proviennent de l'enquête sur les transports routiers de marchandises (enquête TRM-DST). Ils constituent une estimation des prix facturés aux clients par les transporteurs routiers. Ils contiennent en principe les services annexes lorsqu'ils font partie de la prestation fournie par le transporteur.

TABLEAU 32

PRIX UNITAIRES\*

en francs par tonne-km

	1982	1983	1984
TRAFIC INTERIEUR			
Zone courte .....	0,91	1,08	1,12
Zone longue .....	0,50	0,56	0,59
ensemble .....	0,63	0,72	0,76
TRAFIC INTERNATIONAL			
Zone longue .....	0,38	0,39	0,40

\* Prix facturé par les transporteurs routiers en compte d'autrui.

Le prix du transport est plus élevé en zone courte qu'en zone longue. Cette caractéristique se retrouve pour toutes les grandes catégories de charge utile : cela provient essentiellement de la nature des parcours effectués (distances plus courtes, manutention plus importante). D'autre part, pour des raisons analogues, le prix est plus faible pour les véhicules de charge utile élevée que pour les véhicules plus petits.

TABLEAU 33

PRIX UNITAIRES : EVOLUTION PAR RAPPORT A L'ANNEE PRECEDENTE (moy. annuelle)

	1983	1984
TRAFIC INTERIEUR		
Zone courte .....	111,6	105,1
Zone longue .....	111,3	107,4
Ensemble .....	111,4	106,4
TRAFIC INTERNATIONAL		
Zone longue .....	102,0	103,6

En ce qui concerne le trafic intérieur, on constate en particulier un tassement des prix de la zone courte (moins de 200 km de distance en charge). De manière générale, les accords de modération de 1984 semblent avoir porté leurs fruits.

En trafic international, plusieurs éléments peuvent expliquer la faible progression des prix, comparativement à celle du trafic : mesures de détaxation du carburant, élargissement des possibilités d'achat de carburant à l'étranger, mais aussi existence d'une forte concurrence internationale poussant à la réduction des marges. Toutefois, les données sur le trafic international sont à considérer avec prudence (du fait notamment d'une mauvaise connaissance de la partie effectuée à l'étranger dans les trajets internationaux).

## B2. LES PRIX DE LA NAVIGATION FLUVIALE EN 1983

Les chiffres qui suivent proviennent du dépouillement de données fournies par l'Office National de la Navigation. Ils concernent l'ensemble du transport public de marchandises générales par voie d'eau, effectué par des bateaux français ou étrangers, à l'exclusion du trafic Rhénan et Mosellan et des transports spécialisés (par bateaux citernes notamment, pour le transport d'hydrocarbure ou de produits chimiques, produits non soumis à tarification obligatoire).

Pour chacun des transports de marchandises effectués au cours de l'année 1983, on dispose du prix de transport versé aux bateliers, de la quantité transportée et de la distance parcourue en charge. Le total des montants versés au cours de l'année (1191 millions de francs), divisé par le total des tonnes-km réalisées (8259 millions), donne un prix moyen par tonne-km.

a) Les prix à l'import sont moins élevés que ceux des autres types de trafic

TABLEAU 34

PRIX UNITAIRES SELON LE TYPE DE TRAFIC.

	Prix moyen (FF par TK)	Part en chiffre d'affaires (%)	Part en trafic (% des TK)
Trafic intérieur ....	0,15	44	41
Importations .....	0,13	27	30
Exportations .....	0,15	29	28
Ensemble.....	0,15	100	100

La tarification des importations est en effet inférieure à celle des deux autres types de trafic.

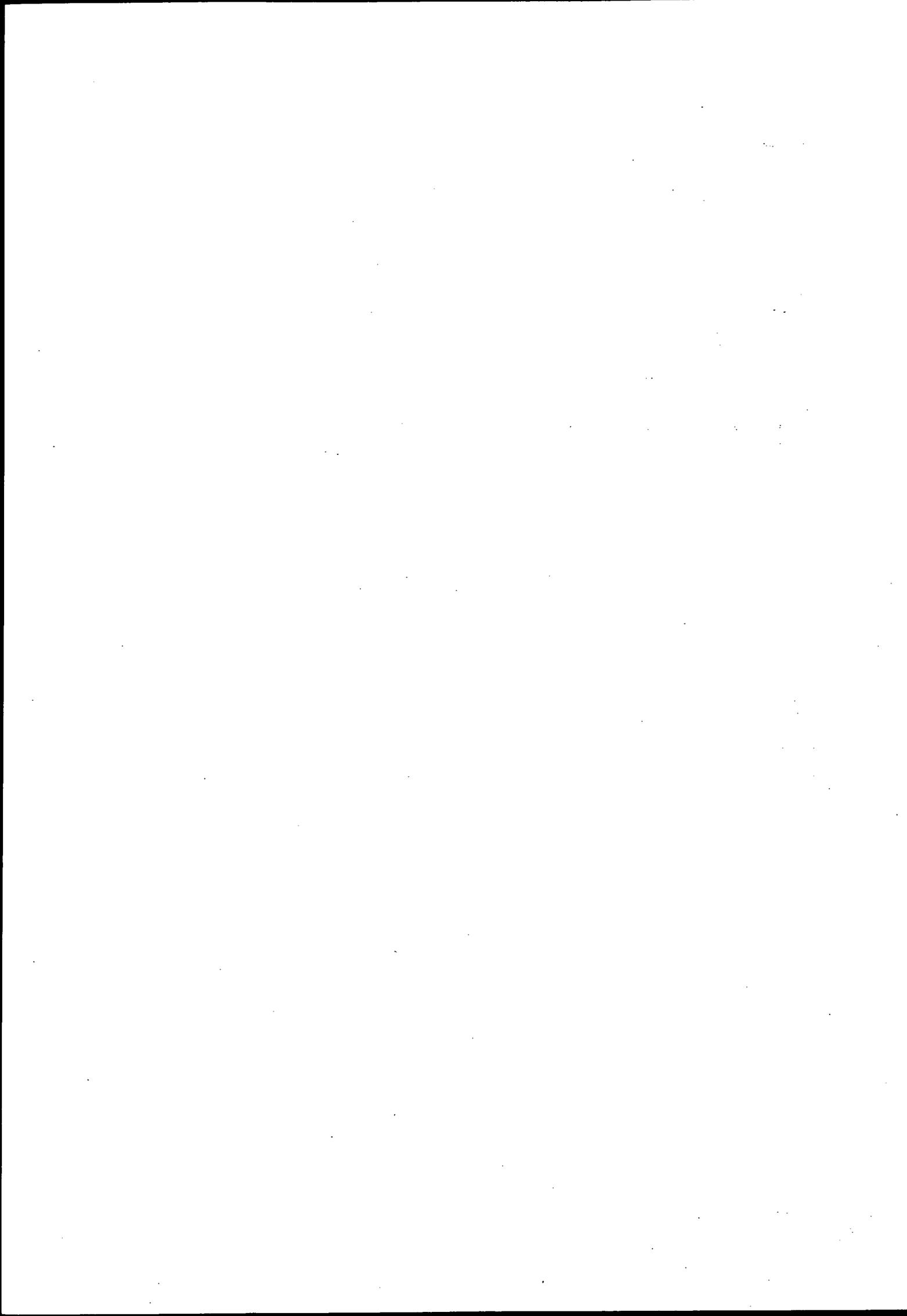
b) Les contrats passés sont en majorité des conventions de voyage simple.

TABLEAU 35

PRIX UNITAIRES SELON LE TYPE DE CONTRAT CONCLU

	Prix moyen (FF par TK)	Part en chiffre d'affaires (%)	Part en trafic (% des TK)
Voyage simple .....	0,15	75	74
Contrat au tonnage.....	0,13	13	14
Autres .....	0,15	12	12
Ensemble .....	0,15	100	100

Les contrats au tonnage induisent de façon logique des prix de transport moins élevés que les conventions de voyage simple. En trafic intérieur, ils recouvrent un tiers du trafic réalisé.



# 9

## LES MATÉRIELS DE TRANSPORT

### A. VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES

1984, après 1974, est la seule année depuis plus de 20 ans présentant une baisse aussi forte du nombre des immatriculations de voitures particulières et commerciales neuves. La récession atteint 12,9 % alors que les autres années de baisse des immatriculations elle n'avait pas dépassé 5 % (- 5 % en 1970, - 3 % en 1975, - 5 % en 1980). Cette dépression est liée à la diminution du revenu réel des ménages. La chute des ventes est moins accentuée pour les sociétés et le leasing ne recule que de 6 %.

Le taux de pénétration des voitures étrangères s'accroît (35,9 % en 1984 contre 32,7 % en 1983). La pénétration semble surtout se produire sur le marché des petites voitures, qui est en progression.

TABLEAU 36

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES NEUVES

	1981	1982	1983	1984
TOTAL DES IMMATRICULATIONS .....	1 834826	2 056490	2 017617	1 757673
Variation annuelle .....	- 2,1 %	+ 12,1 %	- 1,9 %	- 12,9 %
MARQUES FRANCAISES .....	1 319852	1 427008	1 358721	1 127364
Variation annuelle .....	- 8,6 %	+ 8,1 %	- 4,8 %	- 17,0 %
Part dans le total.....	71,9 %	69,4 %	67,3 %	64,1 %

Source : DST

### B. VEHICULES UTILITAIRES

Les immatriculations d'autobus et d'autocars neufs diminuent de 8,7 % en 1984, au même rythme que l'année précédente. Le recul des marques étrangères constaté les années précédentes s'interrompt : elles consolident leur part des immatriculations à 28,7 % en 1984 (28,0 % en 1983).

TABLEAU 37  
IMMATRICULATIONS D'AUTOBUS ET AUTOCARS NEUFS

	1981	1982	1983	1984
AUTOBUS ET AUTOCARS .....	8 681	9 714	8 927	8 149
Variation annuelle .....	- 0,9 %	+ 11,9 %	- 8,1 %	- 8,7 %
Part des marques françaises .....	52,9 %	63,0 %	72,0 %	71,3 %

Source : DST

Les immatriculations de camions et camionnettes baissent pour la deuxième année consécutive : - 9,3 % en 1984. La part des marques françaises s'effrite (78,7 % en 1984 au lieu de 80,3 % en 1983).

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs continuent de progresser, mais moins que les deux années précédentes (+ 3,8 % en 1984 contre + 6,3 % en 1983 et + 6,7 % en 1982). La part des marques françaises se redresse (48,4 % en 1984, 3,8 points de plus que l'année précédente).

Les immatriculations de remorques et semi-remorques augmentent légèrement en 1984 : + 2,6 %.

TABLEAU 38  
IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES NEUFS

	1981	1982	1983	1984
CAMIONS ET CAMIONNETTES .....	312 358	338 600	322 125	292 146
Variation annuelle .....	+ 4,0 %	+ 8,4 %	- 4,9 %	- 9,3 %
Part des marques françaises .....	82,2 %	80,3 %	80,3 %	78,7 %
TRACTEURS ROUTIERS .....	13 452	14 354	15 262	15 844
Variation annuelle .....	- 6,1 %	+ 6,7 %	+ 6,3 %	+ 3,8 %
Part des marques françaises .....	50,1 %	48,2 %	44,6 %	48,4 %
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES .....	12 286	12 606	12 693	13 029
Variation annuelle .....	- 18,3 %	+ 2,6 %	+ 0,7 %	+ 2,6 %
Part des marques françaises recensées .....	88,3 %	90,0 %	91,6 %	93,3 %

Source : DST

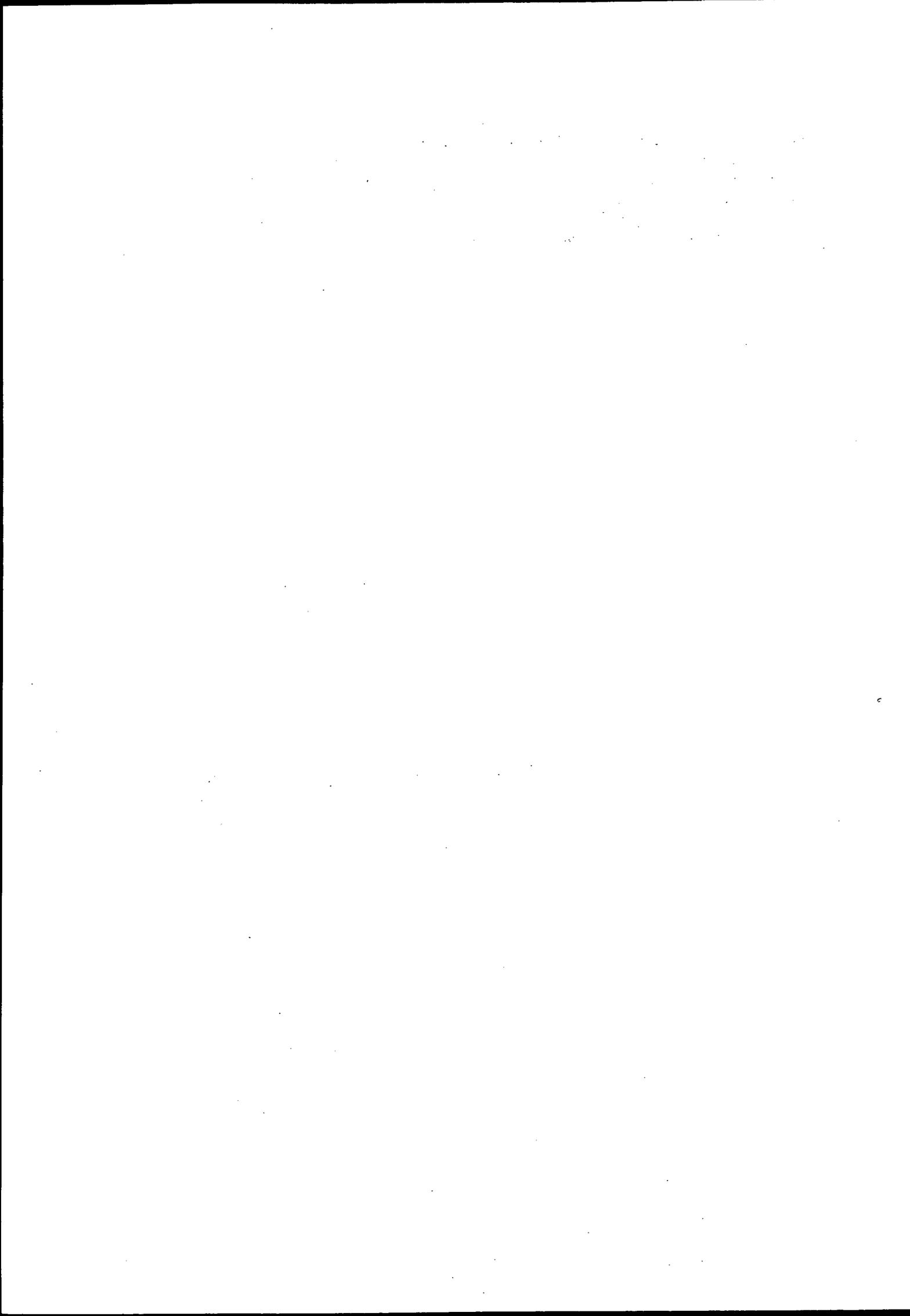
L'exploitation des données de l'enquête TRM sur le parc des véhicules utilitaires montre un vieillissement du parc en service pour tous les types de véhicules. La part des matériels de plus de 10 et de moins de 15 ans d'âge passe, entre 1979 et 1983 :

- de 22,6 % à 29,8 % pour les camions,
- de 16,6 % à 26,6 % pour les semi-remorques,
- de 23,5 % à 28,9 % pour les remorques.

### C. FLOTTE MARITIME

Entre le 1er Janvier 1984 et le 1er Janvier 1985, la flotte de commerce perd 3 navires à passagers, 27 cargos et 9 pétroliers.

En transport de marchandises la perte de 36 unités entraîne une baisse de capacité de 12,5 %. Seuls les porte-conteneurs (+ 7,5 % en tonnage) ont été épargnés par les sorties qui ont surtout frappé le secteur pétrolier, le vrac sec et les navires conventionnels.



# 10

## LES TRANSPORTS ET L'ÉNERGIE

---

Sur le plan international, on note pour l'année 1984 la stabilité du prix de référence de l'OPEP, à 29 \$ le baril, et une érosion de 4 % des prix effectivement pratiqués. Néanmoins, la hausse des cours du dollar a provoqué un nouveau renchérissement de la tonne de pétrole importé. La valeur des importations de la branche T 05 "produits pétroliers et gaz naturel" a repris son mouvement de hausse : + 11 % (après la baisse de 1983).

En France, les prix moyens des carburants ont augmenté en valeur réelle. Dans le prix des carburants-auto, la part des taxes et redevances a crû, avec, notamment, une très forte hausse de la taxe parafiscale au profit de la CAISSE NATIONALE DE L'ÉNERGIE.

Cependant l'extension de la pratique des rabais au cours de l'année a sans doute limité les hausses réelles à un niveau plus faible que ne le laissent apparaître les prix-plafonds.

### LES CONSOMMATIONS

La consommation énergétique des transports passe de 35,6 millions de TEP en 1983 à 36 millions de TEP en 1984. Cette légère augmentation (+ 1,1 % est la conséquence des accroissements de trafic observés dans les transports ferroviaires, aériens et routiers. En ce qui concerne les produits pétroliers, la part des transports dépasse maintenant -et pour la première fois- 50 % de la consommation finale énergétique de l'ensemble des secteurs d'activité.

Le phénomène le plus important est l'accroissement de consommation de gazole (+ 4 %), le plus fort depuis cinq ans. Il résulte de deux causes :

- la reprise du trafic routier de marchandises (+ 2 % en véhicules-kilomètres pour les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile).
- la poursuite de la diésélisation des petits véhicules : 14 % d'immatriculations de voitures particulières diesel, contre 10 % en 1983 ; 38 % de camions de moins de 6 tonnes, contre 33 % en 1983. Ces chiffres sont les plus élevés qui aient jamais été enregistrés.

On note aussi les faits suivants :

- la consommation de carburants-auto, qui avait peu augmenté entre 1982 et 1983, n'a pas varié. Le GPL carburant reste peu important.
- les fournitures aux soutes maritimes poursuivent leur baisse (- 9 %), cependant que le transport aérien a accru sa consommation. En conséquence, et pour la première fois, les consommations maritimes sont inférieures à celles de l'aviation. Une enquête récente menée par l'A.F.M.E., en collaboration avec le Comité Central des Armateurs Français, donne des indications sur les consommations réelles des soutes françaises :

TABLEAU 39

	1981	1982
CONSOMMATION TOTALE EN CARBURANT DES SOUTES FRANCAISES (en milliers de tep)	3137	2733
dont consommation dans les ports français	1412	1175

- la consommation électrique de la S.N.C.F. poursuit sa croissance, en niveau et en part du total S.N.C.F.

L'A.F.M.E. procède chaque année à une évaluation des économies d'énergie réalisées dans les transports. Les résultats cumulés depuis 1973 sont les suivants :

TABLEAU 40

	1980	1981	1982	1983	1984
Economies d'énergie cumulées depuis 1973 (en millions de tep)	3,8	4,4	5,1	5,7	6,2

Enfin, le rapport consommation de produits pétroliers/PIB marchand continue de baisser : 82 en 1984, contre 87 en 1983.

# 11

## DONNÉES SOCIALES

---

### A. L'EMPLOI

#### a) Les effectifs

Les effectifs salariés et non salariés de l'ensemble des branches diminuent de 1 % entre 1983 et 1984, soit une réduction de plus de 200 000 emplois. Dans le même temps, après avoir ralenti en 1983 en raison de la baisse des taux d'activité aux âges jeunes et élevés, la croissance de la population active reprend en 1984. Ces évolutions conduisent à une forte progression du chômage : le nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois augmente de 300 000 entre le début et la fin de l'année 1984.

Les effectifs salariés et non salariés de la branche transport diminuent à un rythme moindre que ceux de l'ensemble des branches : - 0,25 % entre 1983 et 1984. La baisse des emplois salariés est plus importante que celle des emplois non salariés (respectivement - 0,16 % et - 0,26 %). C'est une évolution inverse de celle des années précédentes : depuis 1980, les effectifs salariés de la branche progressaient alors que les effectifs non salariés regressaient. Ces évolutions s'expliquent en grande partie par la place que tiennent les grandes entreprises nationales dans les transports (plus du tiers des effectifs) : à la fin de 1981 et surtout en 1982, de nombreux emplois ont été créés, notamment à la S.N.C.F. ; en 1984 les effectifs des grandes entreprises nationales diminuent de 3 600 emplois, soit - 1,1 %.

Les effectifs de la branche transport représentent 4,1 % des effectifs de l'ensemble des branches en 1984.

Les statistiques de l'UNEDIC permettent de suivre l'évolution, au 31 décembre de chaque année, des effectifs des établissements affiliés au régime d'assurances ASSEDIC (la SNCF, la RATP, Air France, Aéroport de Paris, les ports et aéroports des chambres de commerce ne relèvent pas de ce régime). En 1984, les effectifs salariés des entreprises de transport routier de marchandises continuent de progresser mais à un rythme sensiblement ralenti par rapport aux années précédentes. Le nombre de salariés des entreprises de transport fluvial ne diminue que très légèrement. En transport maritime les effectifs baissent de 7 %. Au total, le nombre de salariés des entreprises du secteur des transports affiliés à l'UNEDIC regresse de 0,7 % en 1984.

#### b) Les qualifications

##### b1. Les artisans et indépendants (non-salariés)

D'après les chiffres du recensement de 1982, parmi les 60 000 non salariés qui exercent leur activité dans le transport, on compte 29 000 chauffeurs de taxi, 25 000 conducteurs ou artisans routiers, 4 000 bateliers.

### b2. Les salariés

L'évolution de la répartition des salariés par emploi, telle qu'elle ressort des enquêtes sur la structure des emplois, montre que le secteur des transports, comme les autres secteurs d'activité, subit des mutations non négligeables. Entre 1975 et 1981, la part des ouvriers non qualifiés dans les emplois du transport est passée de 14,6 % à 9,5 %. Dans le même temps celle des "personnels de production" (de l'ouvrier à l'ingénieur) a regressé de 4 points, mais les qualifications se sont élevées.

La part des "personnels des services" (de l'employé au cadre) a progressé de 4 points, avec aussi une hausse des qualifications mises en oeuvre.

TABLEAU 41

SECTEUR DES TRANSPORTS (T31)

EVOLUTION DE LA REPARTITION PAR EMPLOI DES SALARIES

	1975	1978	1981
Ingénieurs de production .....	1,8	1,8	1,9
Cadres des services .....	4,1	4,6	4,8
Techniciens de production .....	2,2	2,2	2,2
Techniciens des services .....	2,7	2,9	3,0
Maîtrise de production .....	4,2	5,3	5,2
Ouvriers qualifiés .....	16,3	15,6	16,2
Ouvriers non qualifiés .....	14,6	11,5	9,5
Maîtrise des services .....	6,5	6,3	6,6
Employés qualifiés .....	44,0	46,0	47,0
Employés non qualifiés .....	3,4	3,5	3,3
Métiers divers .....	0,2	0,3	0,3
Ensemble .....	100	100	100

L'enquête sur la structure des emplois du Ministère du Travail ne couvre que les établissements de plus de 10 salariés.

Source : Enquête sur la structure des emplois - Ministère du Travail

### b3. Les ouvriers qualifiés

Le recensement de 1982 permet de mieux connaître la population des ouvriers qualifiés, et notamment des conducteurs. Les livreurs représentent le tiers de la catégorie des conducteurs routiers de marchandises. Près de 50 % d'entre eux ont moins de 35 ans, ce qui n'est le cas que pour 41 % des routiers.

TABLEAU 42

LES CONDUCTEURS ET OUVRIERS QUALIFIES DU TRANSPORT DANS LE RECENSEMENT DE POPULATION DE 1982

	EFFECTIFS (milliers)	PROPORTION (en %) DE		
		Femmes	Moins de 35 ans	Diplômes CAP et plus
Chauffeurs de bus, de car.	63	5	36	27
Chauffeurs de taxi, voitures particulières..	24	3	35	24
Routiers .....	298	-	41	22
Livreurs .....	141	3	49	23
Ouvriers qualifiés des transports (sauf chauffeurs) .....	86	5	38	40

**B. LA DUREE DU TRAVAIL****B1. LA DUREE DU TRAVAIL DANS L'ENQUETE EMPLOI DE L'INSEE**

Dans l'enquête sur l'emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages, deux questions portent sur la durée du travail : l'une sur la durée du travail de l'enquêté lors de la semaine précédant celle de l'interview, l'autre sur la durée hebdomadaire habituelle moyenne du travail, et éventuellement sur les raisons d'une divergence entre ces deux durées. Les résultats de l'enquête permettent de suivre l'évolution de la durée du travail déclarée :

- par les conducteurs,
- par les salariés du secteur des transports (T 31) suivant leur statut (salarié d'entreprise publique ou d'entreprise privée).

**a) Durée du travail des conducteurs**

(ensemble des conducteurs du compte propre et du compte d'autrui)

Le nombre de femmes dans la catégorie des chauffeurs étant très faible et les chiffres peu significatifs, on n'a retenu que les résultats portant sur les hommes.

TABLEAU 43

Durée hebdomadaire habituelle moyenne du travail déclarée par les conducteurs (compte propre et compte d'autrui) dans l'enquête sur l'emploi

En heure et dixième d'heure

	EFFECTIFS	% DE REPONSES	DUREE HEBDO. HABITUELLE MOYENNE
ENQUETE D'AVRIL-MAI 1982	533 604	88,7	42,1
ENQUETE DE MARS 1983 ....	532 174	86,7	42,0
ENQUETE DE MARS 1984 ....	520 000	86,2	41,0

Source : ENQUETE EMPLOI - INSEE

On constate qu'entre avril-mai 1982 et mars 1983, la durée hebdomadaire habituelle moyenne du travail déclarée par les conducteurs se réduit peu (6 minutes). Par contre entre mars 1983 et mars 1984 on enregistre une diminution d'une heure. Parmi les 530 000 conducteurs recensés par l'enquête emploi, environ 190 000 sont des salariés du secteur des transports, les autres exerçant leur profession dans d'autres secteurs d'activité.

La majorité des conducteurs salariés d'autres secteurs d'activité que le transport ont des horaires de travail alignés sur les conventions collectives de leur secteur d'appartenance. Ils n'ont bénéficié en 1983 et 1984 d'aucune mesure institutionnelle de réduction de la durée du travail. D'autre part, d'après l'enquête du Ministère du Travail sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'oeuvre (enquête ACEMO) la durée hebdomadaire du travail des ouvriers a très peu varié entre avril 1983 et avril 1984 :

- 0,2 heure, soit 12 minutes.

Dans ces conditions, on peut émettre l'hypothèse que la diminution d'une heure de la durée hebdomadaire habituelle moyenne du travail provient pour la plus grande part de la réduction du temps de travail des conducteurs du secteur des transports, cette durée ayant été modifiée par la promulgation du "décret social" (voir le XXIème rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation). Cette hypothèse semble corroborée par le fait qu'on enregistre aussi une diminution de la durée hebdomadaire dans le secteur des transports pour les salariés du secteur privé entre mars 1983 et mars 1984, et que cette réduction n'affecte que les hommes (les conducteurs constituent le principal sous-ensemble de la catégorie).

#### b) Durée du travail dans le secteur des transports (T 31)

En effet, si la durée hebdomadaire moyenne du travail déclarée par les salariés du secteur des transports à statut public (SNCF, RATP, Etat et collectivités locales, ...) évolue peu entre 1982 et 1984, celle des salariés des entreprises privées se réduit, de 12 minutes entre 1982 et 1983, et surtout de 30 minutes entre 1983 et 1984. Cette diminution ne touche que les hommes dont la durée hebdomadaire moyenne passe de 44 heures à 43 heures et 6 minutes entre 1982 et 1983.

TABLEAU 44

Durées hebdomadaires moyennes habituelles de travail des salariés à temps complet du secteur des transports (T 31) par sexe et par statut

S T A T U T	SEXE	Avril-Mai 1982		Mars 1983		Mars 1984	
		Nombre de salariés	Durée habituel.	Nombre de salariés	Durée habituel.	Nombre de salariés	Durée habituel.
P R I V E	HOMMES	282 875	44,0	283 319	43,7	272 064	43,1
	FEMMES	63 782	39,4	65 805	39,6	67 631	39,5
	TOTAL	346 657	43,1	349 124	42,9	339 695	42,4
P U B L I C	HOMMES	254 212	39,4	251 824	38,9	252 007	39,0
	FEMMES	34 421	38,7	34 736	37,5	32 396	38,4
	TOTAL	288 633	39,4	286 560	38,7	284 403	38,9
T O T A L	HOMMES	537 087	41,8	535 143	41,4	524 071	41,1
	FEMMES	98 203	39,1	100 541	38,9	100 027	39,1
	TOTAL	635 290	41,4	635 684	41,0	624 098	40,8

Source : ENQUETE-EMPLOI - INSEE

Par ailleurs, lorsqu'on étudie la répartition des salariés du secteur privé suivant l'horaire hebdomadaire habituel, on constate que 100 000 salariés travaillent 45 h et plus en 1982, 90 000 en 1983 et 77 000 en 1984. La diminution est de 10 % entre 1982 et 1983, et de 14,5 % entre 1983 et 1984. Ainsi, l'étude des résultats de l'enquête emploi semble confirmer les conclusions tirées de l'examen des résultats de l'enquête ACEMO du Ministère du Travail réalisé dans le XXIème rapport : la promulgation du "décret social", après les ordonnances de 1982 sur la réduction à 39 heures de la durée hebdomadaire du travail, ont entraîné une diminution effective de la durée moyenne réelle du travail. Cependant les horaires longs mis en évidence par l'enquête de l'ONSER subsistent (voir les résultats publiés dans le XXème rapport de la C.C.T.N.).

## B2. LA DUREE DU TRAVAIL DANS L'ENQUETE "A.C.E.M.O."

Chaque trimestre le Ministère du Travail réalise une enquête auprès des établissements de plus de dix salariés sur l'Activité et les Conditions d'Emploi de la Main-d'Oeuvre (enquête ACEMO). Cette enquête donne des indications sur les durées de travail des salariés, notamment dans le transport routier. Les graphiques détaillés figurent dans la deuxième partie du rapport.

**a) Durée hebdomadaire moyenne du travail**

Dans le transport routier de voyageurs comme dans le transport routier de marchandises la durée hebdomadaire moyenne de travail semble se stabiliser en 1984.

Pour les ouvriers (conducteurs, mécaniciens) du transport routier de voyageurs la durée moyenne de travail résultant des déclarations des employeurs est d'environ 40 heures 40 minutes.

Pour les ouvriers (conducteurs, mécaniciens, manutentionnaires) du transport routier de marchandises, cette durée est d'environ 42 heures 15 minutes.

**b) Répartition des ouvriers suivant la durée hebdomadaire moyenne du travail**

**b1. Transports routiers de voyageurs**

Entre 1983 et 1984, la répartition des ouvriers suivant la durée hebdomadaire du travail reste stable dans les établissements de plus de 50 salariés du transport routier de voyageurs : 75 % travaillent moins de 42 heures, 25 % travaillent 42 heures et plus.

Dans les établissements de 10 à 49 salariés, la part des ouvriers qui travaillent 44 heures et plus par semaine augmente lors des deux derniers trimestres de 1984 alors qu'elle baissait régulièrement depuis des années. Près de 50 % des ouvriers ont une durée de travail hebdomadaire de 42 heures et plus dans ces établissements.

**b2. Transports routiers de marchandises**

Quelle que soit la taille des établissements, 60 % des ouvriers du transport routier de marchandises ont des durées hebdomadaires de travail de 42 heures ou plus.

Dans les établissements de plus de 200 salariés, la proportion d'ouvriers travaillant plus de 44 heures par semaine, qui était descendue jusqu'à 18,5 % en 1983, revient à 30 % en 1984.

**C. DONNEES SUR LES SALAIRES**

**a) Salaires annuels nets moyens offerts dans les transports (T 31)**

Les employeurs remplissent chaque année une Déclaration Annuelle des Salaires (DAS) qui est exploitée par l'INSEE afin de déterminer l'évolution des salaires offerts. L'exploitation des DAS exclut les agents de l'Etat et des collectivités locales. Cinq grands secteurs sont distingués : industrie, BTP, transports, commerces, services.

Pour le secteur des transports (T 31) l'évolution des salaires annuels nets offerts selon le sexe de 1980 à 1984 est la suivante :

TABLEAU 45

en francs/an

Salaire annuel net	1980	1981	1982	1983	1984
HOMMES	61 426	71 963	80 536	88 052	95 299
FEMMES	51 974	60 595	67 976	74 369	79 440
ENSEMBLE	60 114	70 335	78 665	85 981	92 837

C'est dans le secteur des transports que le salaire moyen est le plus élevé. Entre 1983 et 1984, l'écart s'est accentué : la croissance du salaire moyen a été de 8,0 % dans les transports, de 6 % dans le BTP, de 7,3% dans le commerce et dans les services, et de 6,8 % dans l'industrie.

**b) Salaire moyen des conducteurs routiers (du compte propre et du compte d'autrui).**

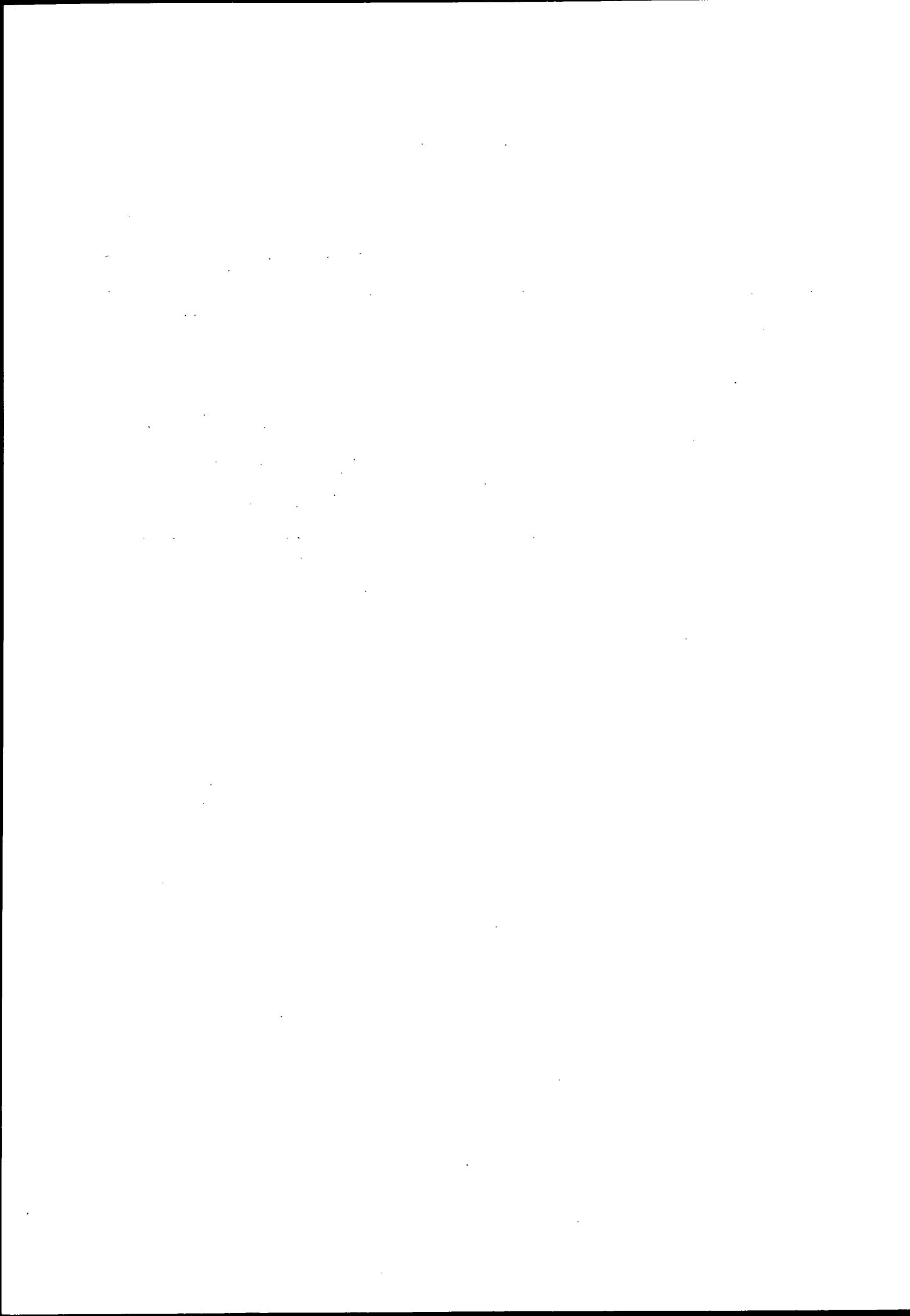
En 1984, le salaire net moyen déclaré par les conducteurs lors de l'enquête emploi de l'INSEE s'élève à 5 045 francs par mois. Par rapport à 1983, la progression du salaire moyen mensuel est de 6,2 %.

56 % des conducteurs déclarent en mars 1984 un salaire mensuel inférieur à 5 000 francs.

**C. ACCIDENTS DU TRAVAIL**

Les statistiques de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des travailleurs Salariés (CNAMTS) relèvent 50 010 accidents avec arrêt et 1 840 421 journées perdues par incapacité temporaire dans les industries du transport et de la manutention en 1983 (derniers résultats connus). Le nombre d'accidents avec arrêt est en recul de 9 % par rapport à 1982, le nombre de journées perdues baisse de 5,5 %.

Plus de la moitié des accidents avec arrêt, ainsi que des journées perdues, se situent dans le groupe "transport et manutention de marchandises" qui rassemble pour l'essentiel les salariés du transport routier et du déménagement.



# 12

## LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Pour la seconde année consécutive le nombre des personnes tuées dans les accidents de la route reste inférieur à 12 000 en 1984. Le nombre des morts baisse de 2,2 %, celui des blessés de 5,5 %.

Sur les 262 vies épargnées en 1984 par rapport à l'année précédente, 158 l'ont été sur le réseau de rase campagne et 104 en zone urbaine.

L'amélioration est à nouveau sensible en milieu urbain puisqu'après une première baisse en 1983 (- 2,5 % par rapport à 1982), le nombre de tués enregistre une baisse de 3 % en 1984.

En rase campagne, le nombre de tués diminue de 2 %. Le nombre de tués sur le réseau routier de rase campagne est 2,5 fois plus important qu'en zone urbaine.

Dans l'ensemble on enregistre une amélioration légère mais continue en matière de sécurité. Il faut remonter à 1963 pour trouver un bilan inférieur en tués, alors que la circulation a été multipliée depuis lors par 2,5. Cependant l'amélioration est plus prononcée en termes d'accidents ou de blessés qu'en termes de tués. Ce résultat, joint au fait que la sécurité s'améliore surtout en zone urbaine où la gravité est plus faible, se traduit par une augmentation de la gravité moyenne des accidents.

TABLEAU 46  
ACCIDENT DE LA CIRCULATION

	1980	1981	1982	1983	1984
<b>MORTS (1)</b>					
Milieu urbain .....	3 777	3 549	3 526	3 438	3 334
Rase campagne .....	8 766	8 879	8 883	8 508	8 350
<b>TOTAL .....</b>	<b>12 543</b>	<b>12 428</b>	<b>12 409</b>	<b>11 946</b>	<b>11 684</b>
<b>BLESSES (2)</b>					
Milieu urbain .....	212 648	207 835	199 678	185 667	173 642
Rase campagne .....	126 984	126 454	121 691	115 755	111 264
<b>TOTAL .....</b>	<b>339 632</b>	<b>334 289</b>	<b>321 369</b>	<b>301 422</b>	<b>284 906</b>

Source : Gendarmerie Nationale

(1) Mort : victime décédée sur le coup ou durant la période de 6 jours suivant l'accident.

(2) Blessé : victime ayant subi des dommages corporels ayant nécessité un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

