

Le développement des échanges extérieurs de la France entraîne une croissance parallèle des transports qui leur servent de support : le commerce extérieur conditionne presque intégralement le trafic maritime et aérien. Il représente une part importante du transport ferroviaire (31 % des tonnes-km en 1985) et de la navigation intérieure (45 % des tonnes-km).

De telles proportions incitent à étudier les transports en France et chez nos principaux partenaires économiques de l'Europe. On s'est volontairement restreint à deux questions : comment évoluent les parts de marché entre transporteurs français et étrangers selon les divers modes ? Quelles sont les principales évolutions depuis 1970 des transports -trafics et comptabilité nationale- en France et en Europe ?

I - LA CONCURRENCE FRANCE-ETRANGER

Pour mesurer le comportement des transporteurs français face à la concurrence internationale, on dispose surtout de deux indicateurs : les données douanières qui permettent de suivre les entrées et sorties de marchandises selon le mode de transport utilisé et selon la nationalité du pavillon⁽¹⁾; les statistiques des échanges effectifs de services de transport qui apportent des informations quand aux flux monétaires générés par les services de transport. Enfin, il est intéressant de suivre la concurrence sur les infrastructures qui peut d'ailleurs influencer celle sur les transports eux-mêmes. C'est ainsi qu'une partie importante du commerce extérieur français est attiré par les ports étrangers.

Lors de l'acheminement du commerce extérieur français, le transport maritime reste le plus utilisé (tableau 82). Toutefois, sa part modale en tonnage régresse sensiblement pour les importations : 68,6 % en 1985 contre 75,1 % en 1980. Cette évolution relative, liée à la baisse des importations de produits pétroliers, se fait uniquement au profit de la route qui est utilisée en 1985 pour 20 % du tonnage importé. Aux exportations, la part des transports maritimes croît de 35,2 % en 1980 à 38,2 % en 1985 mais cette progression tend à se ralentir par rapport à celle de la décennie précédente (23 % en 1970). Comme le mode routier gagne aussi des points, se sont le transport ferroviaire et les voies navigables qui voient leur part modale se réduire. Au total, la route et la mer représentent en 1985, 90 % du trafic en tonnages aux importations et 70 % aux exportations.

(1) Pour plus de précisions sur le sujet, consulter l'étude effectuée par l'OEST (Etude de la part du tonnage transporté sous pavillon français dans le Commerce Extérieur de la France - n°14 - 1985).

TABLEAU 82

COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS EN TONNAGE SELON LES MODES

	Millions de tonnes							
	Importation				Exportation			
	1970	1980	1984	1985	1970	1980	1984	1985
Mer	144,9 75%	203,1 75,1%	152,5 69,3%	153,3 68,6%	22,5 23%	46,5 35,2%	48,7 36,7%	52,9 38,2%
Fer	17,1 9%	19,1 7%	15,8 7,2%	14,9 6,7%	34,9 35%	28,1 21,2%	24,9 18,8%	24,1 17,4%
Route	16,9 9%	36,0 13,3%	41,2 18,7%	44,8 20%	20,6 21%	37,1 28,1%	41,2 31%	43,2 31,2%
Air	0,1 -	0,2 0,1%	0,2 0,1%	0,2 0,1%	0,1 -	0,2 0,2%	0,3 0,2%	0,3 0,2%
Voies navigables	13,2 7%	12,1 4,5%	10,3 4,7%	10,2 4,6%	21,4 21%	20,2 15,3%	17,6 13,3%	17,9 13,0%
TOTAL	192,2 100 %	270,5 100 %	220,0 100 %	223,4 100 %	99,6 100 %	132,2 100 %	132,7 100 %	138,4 100 %

Source : Direction Générale des Douanes.

I.1. La part du pavillon français dans l'acheminement du commerce extérieur

La part du pavillon français dans l'acheminement du commerce extérieur constitue un indicateur de compétitivité des entreprises de transport françaises, bien que n'apparaisse pas l'activité sur les trafics tiers. Cette part est exprimée à la fois en pourcentage du poids et de la valeur des marchandises acheminées ; ces deux notions sont complémentaires, la première mettant en relief le transport de pondéreux, la seconde celui des marchandises plus élaborées.

Au total, les entreprises françaises assurent une moins grande part de l'acheminement de notre commerce extérieur que les entreprises étrangères (tableau 83). Toutefois, les taux de couverture sont plus élevées à l'exportation qu'à l'importation en raison de l'implantation des entreprises de transports françaises sur le tissu industriel. On note que le pavillon français résiste mieux à l'exportation qu'à l'importation entre 1970 et 1985, surtout depuis 1980 (1).

(1) Les analyses de ce chapitre sont faites à partir des données en tonnage. Une étude des données en valeur amènerait à modérer les évolutions des parts de marché du pavillon français, notamment sa perte de compétitivité dans le trafic maritime depuis 1983.

TABLEAU 83
PART DU PAVILLON FRANCAIS EN TONNAGE ET PAR MODES

	En %							
	Importation				Exportation			
	1970	1980	1984	1985	1970	1980	1984	1985
Mer	41,2	26,7	21,0	15,9	25,4	19,4	21,7	20,9
Route	43,4	47,3	42,4	41,9	50,2	48,7	47,0	46,3
Air	52,8	45,5	50,1	40,7	60,3	61,3	66,2	66,6
Voies navigables	33,6	37,4	27,5	24,7	23,2	18,6	18,5	20,9

Source : Direction Générale des Douanes.

a) Le transport routier du commerce extérieur français
Evolution de la part du tonnage transporté sous pavillon français

La part du pavillon français dans l'acheminement routier de notre commerce extérieur a peu évolué depuis 1982, après avoir baissé entre 1981 et 1982: l'activité des transporteurs français croît de 18,3 % entre 1982 et 1985, passant de 32,8 à 38,8 millions de tonnes alors que le volume global du commerce extérieur par route augmente dans le même temps de 75,5 à 88,1 millions de tonnes (+ 16,7 %).

Le pavillon français a donc amélioré légèrement sa part de marché durant ces trois dernières années ; cette part diminue toutefois en 1985 (44,1 % du trafic) au lieu de 44,7 % en 1984.

TABLEAU 84
TRANSPORT ROUTIER DU COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS

	En milliers de tonnes				
	1981	1982	1983	1984	1985
IMPORTATION					
Tonnages transportés	37,2	38,6	40,0	41,2	44,8
dont pavillon français .	16,5	16,3	17,0	17,5	18,8
soit en %	(44,4)	(42,2)	(42,6)	(42,4)	(41,9)
EXPORTATION					
Tonnages transportés	36,1	36,9	41,1	41,2	43,2
dont pavillon français .	16,7	16,5	18,9	19,3	20,0
soit en %	(46,1)	(44,8)	(46,1)	(47,0)	(46,3)
TOTAL					
Tonnages transportés	73,3	75,5	81,1	82,4	88,0
dont pavillon français .	33,2	32,8	35,9	36,8	38,8
soit en %	(45,3)	(43,5)	(44,3)	(44,7)	(44,1)

Source : Douanes - Banque de données SITRAM.

L'évolution de la part du pavillon est très contrastée selon le sens de l'échange. En effet, l'activité du pavillon français à l'importation ne s'est accrue que de 15,1 % entre 1982 et 1985, pendant que le volume des importations routières augmentaient de 16,2 %. Au contraire, l'activité du pavillon français à l'exportation s'est accrue de 21,3 % durant cette période alors que le volume global des exportations routières n'augmentait que de 17,2 %. En 1985, les résultats sont en baisse par rapport à ceux de 1984 à l'importation et à l'exportation. Après un premier semestre actif, meilleur que celui de 1984, les transporteurs français ont vu leur activité nettement réduite en terme relatif au second semestre 1985 par rapport au second semestre 1984.

Structure du commerce extérieur routier français et évolution des positions françaises selon les pays

La répartition du commerce extérieur français transporté par route a peu évolué, selon les pays d'échange, entre 1983 et 1985. Nos principaux partenaires restent l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise, à l'importation la RFA à l'exportation : les échanges routiers avec ces deux pays représentent plus de la moitié des trafics (tableau 85).

S'agissant de l'évolution des parts du pavillon français selon les pays, les échanges avec le Bénélux marquent un recul des positions françaises. Cette perte de compétitivité dans les acheminements en provenance de la Belgique, qui représentent près du tiers de nos importations routières, suffit d'ailleurs à expliquer largement le recul de la part globale des pavillons français à l'importation depuis 1981.

TABLEAU 85

REPARTITION DU COMMERCE EXTERIEUR SELON LES PAYS D'ECHANGES ET PART DU PAVILON ROUTIER FRANCAIS SELON LES PAYS

Pays d'origine ou de destination finale de la marchandise	Répartition					
	en 1985 (en %)	1981	1982	1983	1984	1985
Belgique-Luxembourg						
Importation	32,3	43,0	41,7	41,7	39,7	36,8
Exportation	23,4	46,7	48,6	45,6	43,1	41,1
R.F.A.						
Importation	23,6*	48,3	43,1	41,1	44,1	45,4
Exportation	28,8	45,6	40,7	41,5	45,7	44,1
Italie						
Importation	10,8	68,5	65,0	68,0	67,9	68,3
Exportation	13,7	68,9	63,7	65,7	67,7	68,2
Pays-Bas						
Importation	8,1	33,9	30,6	30,2	31,6	28,8
Exportation	6,9	33,9	33,8	34,9	35,7	33,6

* Se lit ainsi : le trafic routier avec la R.F.A. représente 23,6 % du trafic routier des importations routières françaises.

La couverture des échanges avec la RFA et le groupe alpin Suisse-Autriche a peu évolué par rapport à 1984, la part des transports effectués par les routiers français restant de l'ordre de 45 %. La couverture des échanges avec l'Italie progresse légèrement par rapport à 1984. Les positions françaises restent excellentes : notre pavillon achemine plus des 2/3 des

échanges avec l'Italie. De même, la part du pavillon français s'améliore dans les échanges avec la péninsule ibérique.

b) Le transport maritime du commerce extérieur français
Evolution de la part du tonnage transporté sous pavillon français

Le transport maritime du commerce extérieur français représente 55 % de l'activité de notre flotte de commerce en 1985 selon le Comité Central des Armateurs Français. La part du pavillon français dans l'acheminement du commerce extérieur français est en net recul depuis 1983 (tableau 86). Cette perte de compétitivité affecte uniquement les importations, où le pavillon français perd le tiers de son activité en tonnage entre 1983 et 1985 alors que les importations augmentent de 2,5 % durant ces deux années. En part relative, le pavillon français ne couvre plus que 15 % des importations maritimes contre 25 % au début de l'année 1983.

TABLEAU 86
 TRANSPORT MARITIME DU COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS

En millions de tonnes					
	1981	1982	1983	1984	1985
IMPORTATION					
Tonnages transportés	177,2	165,3	149,6	152,5	153,3
dont pavillon français .	44,0	42,1	36,2	31,9	24,4
soit en %	(24,9)	(25,5)	(24,2)	(21,0)	(15,9)
EXPORTATION					
Tonnages transportés	51,8	44,8	48,6	48,7	52,9
dont pavillon français .	9,6	9,5	10,0	10,6	11,1
soit en %	(18,5)	(21,2)	(20,7)	(21,7)	(20,9)
TOTAL					
Tonnages transportés	229,0	210,1	198,2	201,2	206,2
dont pavillon français .	53,6	53,6	46,2	42,5	35,5
soit en %	(23,4)	(24,6)	(23,3)	(21,1)	(17,2)

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

Ce recul des positions françaises se répercute sur l'ensemble du trafic maritime d'autant que les importations ont un poids nettement supérieur aux exportations dans les tonnages transportés. La situation s'est surtout aggravée au milieu de l'année 1984 et au quatrième trimestre 1985, notamment sur les arrivages en provenance d'Afrique et du Moyen-Orient. La part du pavillon français est par contre stable à l'exportation, autour de 21 % des trafics.

La baisse d'activité du pavillon français touche surtout les transports d'hydrocarbures et de vrac solides

S'agissant des importations, les produits pétroliers et les vrac solides qui représentent 90 % du trafic en tonnage, sont de moins en moins transportés sous pavillon français. Sa part perd 10 points entre 1983 et 1985 pour ces deux groupes de produits (tableau 87). Par contre, les marchandises diverses qui représentent les trois quarts de nos exportations maritimes, restent acheminées de façon à peu près constante par nos transporteurs.

On note surtout que la part du pavillon français dans les importations de pétrole et de vracs solides se maintenait avant 1983 malgré la forte baisse de ces importations. En revanche, leur légère reprise depuis 1983 n'a pas profité aux transporteurs français.

TABLEAU 87

LE TRANSPORT MARITIME DU COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS SELON LE TYPE DE PRODUITS TRANSPORTES

En millions de tonnes			
	1983	1984	1985
IMPORTATION			
- Produits pétroliers			
Tonnages transportés	94,7	95,7	94,5
dont sous pavillon français	24,3	20,9	15,2
soit en %	(25,7)	(21,9)	(16,1)
- Vracs solides*			
Tonnages transportés	37,4	40,2	41,9
dont sous pavillon français	8,7	7,9	6,1
soit en %	(23,2)	(19,6)	(14,5)
- Marchandises diverses			
Tonnages transportés	17,5	16,5	16,9
dont sous pavillon français	3,2	3,1	3,1
soit en %	(18,2)	(19,0)	(18,8)
EXPORTATION			
- Produits pétroliers			
Tonnages transportés	7,3	7,2	8,1
dont sous pavillon français	0,6	0,6	0,8
soit en %	(8,2)	(8,3)	(9,9)
- Vracs solides*			
Tonnages transportés	6,4	6,8	6,2
dont sous pavillon français	1,2	1,2	1,0
soit en %	(18,8)	(17,7)	(16,1)
- Marchandises diverses			
Tonnages transportés	34,9	34,6	38,6
dont sous pavillon français	8,2	8,8	9,3
soit en %	(23,5)	(25,4)	(24,1)

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

* Estimation des vracs solides (chapitres NST 2,4,6,7 : combustibles minéraux solides, minerais et déchets pour la métallurgie, minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction, engrais).

Simultanément à cette perte de parts de marché, des unités lourdes, par exemple pétroliers au long cours, ont été mis en démolition. Ceci explique en partie que la capacité de la flotte de pétroliers en tonneaux de jauge brute ait ainsi diminuée de 40% entre 1983 et 1985. Ces "sorties de flotte" ne sont pas spécifiques à la France. Au début des années 1980, certains pays comme la Norvège "mettent à la chaîne" plusieurs gros pétroliers devenu moins compétitifs avec la réouverture du canal de Suez. La France retarde l'échéance jusqu'en 1983.

En outre, une partie de la flotte est passée sous pavillon de complaisance. Or les statistiques douanières ne prennent pas en compte ces restructurations qui se font au niveau de groupes multinationaux. Cette stratégie s'est surtout développée à partir de 1983, aussi bien pour le transport de produits pétroliers que de vrac solides où la concurrence internationale s'est accrue sur ce marché. En effet, les taux de fret du vrac ne représentent au début de 1986 que le quart de leur niveau en 1981. Cette chute provient de nombreuses faillites internationales suite à des investissements financés par les banques qui n'ont pu être honorés. Les bateaux des entreprises en faillite ont alors été rachetés à des prix bas par de petits propriétaires qui les utilisent aux coûts minimaux.

I.2. Les échanges effectifs de services de transport

Les Echanges Effectifs de Service de Transports sont établis selon des données de base et une méthodologie qui rendent imprécises et fragiles les estimations obtenues et limitent les possibilités d'interprétation : si les quatre postes, transport maritime, aérien, ferroviaire et fluvial sont calculés par synthèse de données douanières et de données spécifiques à chacun des modes, le poste "services de transport non ventilés" qui regroupe les transports routiers et les activités annexes et auxiliaires est obtenu par différence du poste services de transport de la balance des paiements et des quatre postes cités ci-dessus.

TABLEAU 88

SOLDE DES ECHANGES EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORT

En millions de francs

	1981	1982	1983	1984	1985
Transport ferroviaire	1 425	1 448	1 499	1 679	1 852
Transport fluvial	- 189	- 157	- 193	- 206	- 221
Transport maritime	-4 300	-3 197	-3 329	-3 525	-3 744
Transport aériens	2 972	3 550	4 226	5 422	5 947

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.

Source : Direction de la Prévision.

Jusqu'à présent, il n'existait pas de traitement d'informations spécifiques aux transports routiers permettant d'évaluer les achats et ventes effectifs de services de transports routiers. Une étude de la Dépense Nationale de Transport International Routier (OEST) permet une estimation des coûts des transports liés à l'acheminement par route du Commerce Extérieur Français. Cette estimation est faite en valorisant des trafics par des taux de fret, les trafics étant décomposés par type de produits transportés, nationalité du pavillon, lieu du trajet, et sens du trajet (import/export) ; les trafics vers les ports et les aéroports sont inclus. La source retenue pour décrire les trafics est la base de données SITRAM, constituée à partir du fichier "Douanes" et du fichier "CVI". L'estimation du prix des transports a été faite par recouplement d'analyses des prix de revient et des tarifs routiers nationaux et internationaux.

S'agissant des échanges effectifs bien estimés, ceux de transport ferroviaire dégagent un solde positif croissant, + 10,3 % en 1985 par rapport à 1984. Le solde des échanges effectifs de transport aérien reste le plus fort en 1985 avec 5 947 millions de francs, soit + 9,7 % par rapport à 1984, qui se décompose en 6,6 % pour le transport de passagers et 10,5 % pour le transport de fret. Les échanges effectifs de transport maritime marquent un déficit croissant, - 3 744 millions de francs. L'évolution de ce déficit confirme la perte de compétitivité des transporteurs français observée à partir des statistiques douanières. Cette évolution est de moindre ampleur que celle de la part du pavillon français dans les échanges maritimes calculée à partir des tonnages mais proche de celle des valeurs.

I.3. Les trafics captés par les ports étrangers

Une partie du commerce extérieur français transite par les ports étrangers, en empruntant un mode de transport terrestre au lieu de passer directement par les ports français. A l'importation, les détournements de trafic ont porté en 1985 sur 12,0 millions de tonnes - pour une valeur de 75 561 millions de francs - ce qui représente 7,8 % des tonnages passant par les ports français, soit 20,9 % de la valeur de ces marchandises (tableau 89). En évolution absolue, les trafics détournés à l'importation amorcent une nouvelle remontée en 1985 après une forte croissance entre 1973 et 1980 et une stagnation de 1981 à 1984. Mais la part des trafics détournés dans les importations par voie maritime continuaient d'augmenter entre 1981 (6,4 %) et 1983 (7,6 %), l'année 1984 marquant une pause dans cette croissance relative.

TABLEAU 89

EVOLUTION DES TRAFICS CAPTES PAR LES PORTS ETRANGERS

	1981	1982	1983	1984	1985
IMPORTATION					
. Tonnages (10 ⁶ T)	11,4	11,5	11,4	11,3	12,0
. Valeur (10 ⁹ F)	43,0	49,7	53,6	64,8	75,6
en % des importations françaises maritimes en tonnages	(6,4)	(6,9)	(7,6)	(7,4)	(7,8)
EXPORTATION					
. Tonnages (10 ⁶ T)	5,4	4,7	4,9	6,1	6,6
. Valeur (10 ⁹ F)	28,7	31,6	36,2	48,9	57,1
en % des exportations françaises maritimes en tonnages	(10,4)	(10,5)	(10,1)	(12,5)	(12,5)

Source : Douanes - SITRAM

S'agissant des exportations, les trafics détournés représentent en 1985, 6,6 millions de tonnes pour une valeur de 57 085 millions de francs, soit 12,5 % du tonnage passant par les ports français et 18,7 % de la valeur. La forte hausse constatée en 1984, après une pause des exportations détournées entre 1982 et 1983, se poursuit donc en 1985. Toutefois, en part relative des exportations totales, les détournements de trafic représentent le même pourcentage qu'en 1984 alors que cette part gagne deux points entre 1981 et 1984. Importations et exportations confondues, la part des détournements de trafic continue de progresser de l'ordre de 0,3 point en 1985, évolution à peine ralentie par rapport à celle observée depuis 1980.

La plus grande part des trafics échappant aux ports français transite par la Belgique et la Hollande : en 1985, cette part représente près de 95 %

aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. On note toutefois que les répartitions de ces trafics sont tout à fait différentes selon le sens : alors qu'à l'exportation, la quasi totalité des trafics est acheminée par la Belgique, il y a presque équilibre entre les trafics à l'importation transitant par les deux pays.

De plus les pays les plus générateurs de trafic détournés à l'importation sont les pays scandinaves et l'Amérique à la fois en niveau et en part relative. A l'exportation, l'Amérique arrive de nouveau en tête, suivie de l'Asie alors que les pays scandinaves ont encore un pourcentage élevé du trafic détourné mais les niveaux en tonnages sont faibles.

Il faut enfin noter que près des deux tiers des trafics détournés acheminés par route et voie navigable -soit la majeure partie des trafics détournés- le sont par des véhicules étrangers contre un tiers sous pavillon français.

II - LES TRANSPORTS EN EUROPE

Pour les comparaisons internationales, on peut s'intéresser soit aux trafics, soit aux séries de Comptabilité Nationale. Le rapport 1985 de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.) a publié des séries de trafic que l'on peut comparer aux estimations faites pour la France (1). Quatre pays étrangers ont été retenus : l'Allemagne, le Royaume Uni, l'Italie et la Belgique.

II.1. Les trafics

a) Marchandises

L'évolution des trafics de marchandises présente des profils différents entre la France et les autres pays, surtout après 1975. Alors que le trafic progresse fortement en Allemagne ou en Belgique entre 1975 et 1984, il stagne en France.

A y regarder de près, cette divergence provient surtout de la période 1980-1983 où le trafic baisse fortement en France alors qu'il reste plutôt stable dans les autres pays (tableau 90). Une explication de ces divergences est liée à l'activité du bâtiment, en forte baisse en France depuis 1975, alors que celle-ci progresse dans d'autres pays, tel l'Allemagne, malgré une certaine récession depuis 1980.

S'agissant de la répartition du trafic par modes, l'évolution en pourcentage fait clairement ressortir des changements importants depuis 1970 dans tous les pays, qui profitent au transport routier au détriment des voies navigables et des chemins de fer. En réalité, on observe une tendance à l'homogénéisation des parts relatives des différents modes : la part du trafic routier gagne ainsi le plus de points en Allemagne entre 1970 et 1984, là où son poids est relativement faible au départ ; au Royaume-Uni, où cette part est déjà élevée en 1970, les gains de parts de la route sont plus faibles.

En France, le trafic routier gagne 13,6 points entre 1970 et 1984, évolution plus faible qu'en Allemagne mais nettement plus forte qu'au Royaume-Uni. On constate par ailleurs que la part des chemins de fer baisse moins en France (- 8 points entre 1970 et 1984) que dans les autres pays (- 10 points), du fait d'une relative stabilité en France entre 1980 et 1984 alors que cette part continue de baisser ailleurs.

(1) Les séries de trafic doivent être cependant prises avec prudence.

TABLEAU 90
TRAFIC DE MARCHANDISES

	1970	1975	1980	1983	1984
Trafic total *(en tonnes-km)					
France ⁽¹⁾	191,7	208,6	242,3	207,3	209,4
Allemagne	212,2	211,0	252,7	237,5	249,3
Royaume-Uni	114,2	120,3	125,3	129,3	131,7
Italie	86,2	89,4	150,1	170,0	174,1
Belgique	28,0	30,0	34,0	32,5	34,2
Evolution 1970 = 100 (en %)					
France		8,8	26,4	8,1	9,2
Allemagne		- 0,5	19,0	11,9	17,5
Royaume-Uni		5,3	9,7	13,2	15,3
Italie		3,7	68,0	97,2	102,0
Belgique		7,1	21,4	16,1	22,1
Part du chemin de fer (2) (en %)					
France	36,7	30,7	28,7	28,7	28,7
Allemagne	33,1	25,7	25,2	23,2	23,6
Royaume-Uni	21,5	17,4	14,1	13,3	9,7
Italie	21,0	16,7	12,2	9,9	10,3
Belgique	28,2	22,7	23,6	21,2	23,1
Part de la route (3) (en %)					
France	41,1	48,7	52,0	54,2	54,7
Allemagne	36,8	45,5	49,2	52,4	52,1
Royaume-Uni	74,5	76,3	76,5	77,6	81,1
Italie	68,1	70,2	79,6	84,4	84,4
Belgique	46,8	55,0	53,9	60,9	59,6
Part des voies navigables (en %)					
France	7,4	5,7	5,0	4,6	4,3
Allemagne	23,0	22,5	20,3	20,7	20,8
Royaume-Uni	1,8	1,8	1,8	1,9	1,8
Italie	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Belgique	24,1	17,1	17,2	15,3	15,3

(1) Y compris trafic estimé des véhicules de PCU < 3 tonnes.

(2) Chemins de fer : trafic en wagons complets à charge + wagons de particuliers vides + expéditions trafic routier.

(3) Trafic intérieur + international - y compris trafic effectué par des véhicules de PCU < 3 tonnes.

Source : C.E.M.T.

* Le trafic total inclut celui par oléoducs ce qui explique que la somme des pourcentages des trois modes (route, rail, voie navigable) soit inférieur à 100 %.

b) Voyageurs

Tandis que le trafic de marchandises marque une récession en France depuis 10 ans, le trafic de voyageurs bénéficie, lui, d'une conjoncture favorable durant cette période : + 29 % en France entre 1975 et 1984 contre + 17 % en Allemagne et en Belgique. Toutefois cette croissance plus rapide en France existait déjà avant 1975. En outre, la divergence entre 1975 et 1984 provient surtout de la période 1980-1984 où le trafic voyageurs progresse de 2 % par an en France contre 0,6 % en Allemagne (tableau 91).

TABLEAU 91
TRAFIC DE VOYAGEURS

	Milliards de voyageurs-Km				
	1970	1975	1980	1983	1984
Trafic total (y.c. véhicules privés)(n.c. transport aérien)					
France	382,9	465,3	552,6	583,3	599,6
Allemagne	446,3	510,0	584,9	584,4	599,5
Royaume-Uni	347,4	383,3	456,7	485,5	510,7
Italie	276,4	357,9	442,3	471,2	482,5
Belgique	59,8	68,4	77,8	79,0	80,0
Evolution 1970 = 100 (en %)					
France		21,5	44,3	52,3	56,6
Allemagne		14,3	31,0	30,9	34,3
Royaume-Uni		10,3	19,1	39,8	47,0
Italie		29,5	60,0	70,5	74,6
Belgique		14,3	30,0	32,1	33,8
Part du chemin de fer (1) (en %)					
France	10,6	10,8	9,8	10,0	10,0
Allemagne	8,4	7,2	6,9	6,6	6,5
Royaume-Uni	8,8	7,9	6,9	6,1	5,8
Italie	11,8	10,1	9,0	7,7	7,7
Belgique	12,7	11,3	9,0	8,4	8,0
Part du transport routier public (2)(en %)					
France.....	8,3	7,7	8,3	8,2	8,2
Allemagne	13,1	13,3	12,6	12,3	11,8
Royaume-Uni	15,2	14,3	9,9	8,6	8,6
Italie	11,6	11,8	17,8	21,3	21,0
Belgique	5,0	4,7	4,0	3,6	3,6
Part du transport routier privé(en %)					
France	81,1	81,5	81,9	81,8	81,8
Allemagne	78,5	79,5	80,5	81,1	81,7
Royaume-Uni	76,0	77,8	83,2	83,7	85,6
Italie	76,6	78,0	73,2	71,0	71,3
Belgique	82,3	84,0	87,0	88,0	88,4
(1) Y compris transport SNCF routier.					
(2) Y compris RATP.					

Source : C.E.M.T.

Cette croissance plus élevée en France ne profite pas seulement au transport routier privé dont la part croît légèrement entre 1970 et 1984 (+ 0,7 point), mais aussi aux autres modes : rail et transport routier public. En revanche, dans la plupart des pays, notamment l'Allemagne et le Royaume-Uni, la part du transport routier privé augmente sensiblement (entre 3 et 8 points selon les pays). Cette divergence apparaît surtout marquée entre 1980 et 1984 -mais elle existait déjà avant- où la part du transport routier privé reste stable en France alors que celle des chemins de fer augmente légèrement. C'est l'inverse en Allemagne et au Royaume-Uni.

Au total, comme pour le transport de marchandises, la France apparaît caractérisée par des pertes plus faibles du trafic ferroviaire de voyageurs (- 0,6 point entre 1970 et 1984) alors que dans les autres pays la part du rail perd entre 2 et 4 points durant cette période. De nouveau, cette divergence apparaît assez marquée entre 1980 et 1984, mais elle était déjà antérieure : entre 1970 et 1980, le trafic ferroviaire perd 0,8 point en France, contre 1,5 point en Allemagne, 2 points au Royaume-Uni et 3,7 points en Belgique.

II.2. La Comptabilité Nationale

a) Valeur ajoutée et facteurs de production

A partir de l'examen des séries de comptabilité nationale dans les cinq pays européens, quatre remarques générales peuvent être faites.

Entre 1970 et 1983, la part relative de la valeur ajoutée des transports en volume baisse légèrement dans tous les pays, sauf en Italie où elle augmente de 0,2 point (tableau 92). Cette baisse n'est cependant pas de même ampleur partout : - 1,0 point au Royaume-Uni contre seulement - 0,2 point en Allemagne. En France, la baisse se situe durant cette période à un niveau intermédiaire, - 0,3 point, évolution plus faible qu'au Royaume-Uni mais proche de celle de l'Allemagne.

En évolution absolue, les divergences sont néanmoins importantes : d'un côté, la valeur ajoutée des transports progresse à un rythme assez élevé en volume entre 1970 et 1983 en Italie (+ 42 %) et en France (+ 38 %). D'autre part, la progression est assez faible en Belgique (+ 11 %). Entre ces deux groupes, la croissance en Allemagne est de 25 % durant cette période. On note toutefois que la baisse de la valeur ajoutée des transports affecte les cinq pays entre 1980 et 1983, selon des rythmes proches.

On constate par ailleurs que la part de la FBCF des transports, y compris les ouvrages de Génie Civil, dans l'investissement global est inférieure en 1983 par rapport à 1970 dans la plupart des pays où la part relative de la valeur ajoutée baisse. Seule exception, en Belgique, cette part s'accroît du fait d'investissements portuaires importants. Sur ce plan, la France se situe encore entre les pays : la part de l'investissement en transport diminue en francs constants mais seulement de 0,2 point.

Enfin, s'agissant des effectifs, la part des transports dans l'emploi global progresse légèrement en France (+ 0,1 point entre 1970 et 1983), alors qu'elle reste stable en Allemagne, augmente de 0,4 point en Italie et baisse de 0,2 point au Royaume-Uni. En fait, la progression très légère en France se situe entre 1980 et 1983, précisément en 1982, où près de 15 000 emplois ont été créés dans les transports, du fait de la réduction de la durée de travail et des créations importantes d'emplois à la S.N.C.F.

Autrement dit, il est probable qu'en tenant compte de la durée de travail et en allongeant la période de comparaison jusqu'en 1985, la part de l'activité de la main d'oeuvre des transports resterait stable en France comme en Allemagne.

TABLEAU 92

EVOLUTIONS DES PRINCIPAUX AGREGATS DE COMPTABILITE NATIONALE DES TRANSPORTS EN COMPTE D'AUTRUI

	1970	1975	1980	1983
Valeur ajoutée aux prix de 1980 (en % du PIB)				
France	4,5	4,4	4,5	4,2
Allemagne	3,7	3,5	3,7	3,5
Royaume-Uni	4,7	4,3	4,0	3,8
Italie	4,7	4,9	5,0	4,9
Belgique	7,9	6,8	6,9	6,4
Evolution de la valeur ajoutée aux prix de 1980 (en % par rapport à 1970)				
France		19,4	44,3	38,1
Allemagne		3,3	28,1	24,7
Royaume-Uni		3,3	5,3	2,9
Italie		17,2	44,5	41,8
Belgique		3,3	16,5	10,4
F.B.C.F. en monnaie constante (en % de la F.B.C.F. global)				
France	5,3	6,3	5,8	5,1
Allemagne	5,9	6,1	5,0	4,9
Royaume-Uni	7,0	6,5	5,8	4,3
Italie	6,3	6,9	7,8	8,5
Belgique	4,7	6,5	9,6	11,8
Effectifs (en % des effectifs globaux)				
France.....	4,0	4,0	4,0	4,1
Allemagne	3,4	3,5	3,5	3,4
Royaume-Uni	5,6	5,5	5,5	5,4
Italie	4,2	4,5	4,6	4,6
Belgique	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Source : EUROSTAT 1985

b) Consommation des ménages

L'évolution du coefficient budgétaire en transport présente aussi une évolution intermédiaire en France : globalement, il reste stable en monnaie constante entre 1970 et 1983, évolution qui se situe entre l'Allemagne où il baisse de 0,5 point et les autres pays où le coefficient budgétaire augmente (tableau 93). La stabilité en France appelle deux remarques.

D'une part, elle résulte d'une augmentation du coefficient budgétaire d'achat de voitures particulières et d'une baisse de la part des dépenses d'utilisation de véhicules tandis que le coefficient budgétaire des transports collectifs reste stable. En revanche, dans les autres pays, la part des dépenses d'utilisation augmente alors que celle des transports collectifs diminue, sauf en Italie. Ces évolutions relatives rappellent celles des trafics ; il se confirme par ailleurs que ces divergences entre la France et les autres pays sont assez régulières, étant un peu plus prononcées entre 1980 et 1983.

D'autre part, l'évolution des coefficients budgétaires en monnaie constante des dépenses d'utilisation de véhicules et de transport collectif apparaît étroitement liée dans chaque pays aux évolutions de prix relatifs : en France, où le prix des transports collectifs (+359 % base 100 en 1970) progresse moins vite que celui des dépenses d'utilisation (+ 413 %), le coefficient budgétaire des premiers se maintient mieux. Au contraire, en Allemagne, les prix des dépenses d'utilisation de véhicule progressent moins vite que ceux des transports collectifs, ce qui explique probablement une substitution relative de la demande de transports collectifs par l'utilisation de la voiture.

TABLEAU 93
EVOLUTION DES COEFFICIENTS BUDGETAIRES EN TRANSPORTS AUX PRIX DE 1980

	1970	1975	1980	1983
Total transports				
France	12,4	12,3	12,4	12,5
Allemagne	13,0	12,3	12,8	12,5
Royaume-Uni	13,4	13,7	14,5	15,3
Italie	10,7	10,7	12,0	12,2
Belgique	11,0	11,6	11,6	11,6
Achat de véhicules				
France	3,0	2,8	3,2	3,5
Allemagne	3,6	3,2	3,3	3,4
Royaume-Uni	3,9	4,2	4,7	5,6
Italie	5,9	6,3	6,4	6,5
Belgique	5,8	6,3	6,5	6,8
Dépenses d'utilisation de véhicules				
France	7,5	7,6	7,4	7,2
Allemagne	6,9	7,1	7,7	7,7
Royaume-Uni	5,7	5,9	6,2	6,3
Italie	5,9	6,3	6,4	6,5
Belgique	5,8	6,3	6,5	6,8
Achat de services de transport				
France.....	1,9	1,9	1,8	1,8
Allemagne	2,6	2,0	1,9	1,4
Royaume-Uni	3,8	3,6	3,6	3,4
Italie	1,7	1,7	1,8	1,8
Belgique	1,9	1,6	1,2	1,2

Source : EUROSTAT 1985

Au total, les transports en France sont caractérisés par des évolutions globales entre 1970 et 1984 -progression des trafics de marchandises et de voyageurs confondus, part de la valeur ajoutée, coefficient budgétaire global en transport- qui se situent souvent dans la moyenne des autres pays. En revanche, des évolutions plus détaillées sont spécifiques à la France : croissance nettement plus rapide du trafic de voyageurs que de marchandises ; stabilité relative du transport ferroviaire ; baisse du coefficient budgétaire en volume des dépenses d'utilisation de véhicules.

Le précédent rapport avait présenté les principaux résultats issus du recensement de la population de 1982 pour les secteurs et les métiers des transports. On portera ici une attention particulière sur les mouvements d'emploi, notamment le chômage. Les données du Ministère du travail et de l'enquête emploi de l'INSEE font surtout apparaître une dualité entre des secteurs des transports à faible et forte mobilité de l'emploi. On s'intéressera ensuite aux conditions de travail -rémunération, statut et durée du travail- des salariés du transport.

I - MOBILITE ET CHOMAGE

D'une année à l'autre, l'évolution de la population du secteur des transports résulte d'entrées et sorties d'actifs. Ces mouvements comprennent d'une part les changements entre l'inactivité -chômage, scolarité, militaires du contingent...- et l'activité, d'autre part les changements de secteur d'activité. Pour évaluer cette mobilité démographique, les données de l'enquête emploi permettent des conclusions assez assurées.

I.1. Les transports : deux pôles du point de vue de la mobilité de l'emploi

D'après l'enquête emploi de l'INSEE de mars 1985, les entrées d'actifs dans les transports qui étaient inactifs ou au chômage en mars 1984, sont au nombre de 44 252. En outre, sont entrées dans les transports 43 366 personnes en provenance d'autres secteurs dont 16 058 salariés classés dans un autre secteur mais dans le même établissement. Autrement dit, sous l'hypothèse que les changements d'activité d'établissement sont dues à des problèmes statistiques, près de 71,5 milliers d'actifs des transports sont des nouveaux salariés par rapport à mars 1984.

Les sorties d'actifs sont, elles, au nombre de 64,2 milliers, dont 50,4 milliers vers le chômage ou l'inactivité. Le taux de mobilité peut alors être estimé en rapportant la moyenne des entrées et sorties à la population active salariée de l'enquête. Ce taux est de 9 % en 1985 dans les transports, hors effet des changements d'activité des établissements, soit une proportion inférieure à celle de l'économie. On note en outre que la part des jeunes, moins de 25 ans, dans les entrées d'actifs est de 56,7 % dans les transports contre 51,4 % pour l'ensemble de l'économie. En revanche, les actifs de plus de 50 ans sortis des transports représentent 60 % des sorties contre 65 % pour l'ensemble de l'économie.

Principale caractéristique, la dualité est très marquée entre les grandes entreprises nationales à faible mobilité et les transports routiers à forte mobilité. Dans ces derniers, la part des actifs de 15 à 24 ans dans les salariés est importante (9,5 %). La part des emplois de moins d'un an est élevée (13 %), alors que celle des emplois de plus de dix ans est

relativement faible. En outre, la part des actifs déclarant vouloir changer d'emploi est forte (8,3 %). Le transport routier apparaît ainsi comme un secteur de premier emploi où l'on ne fait pas toujours carrière.

Les transports ferroviaires s'opposent presque trait par trait : les parts des jeunes, ainsi que celles des emplois de moins d'un an, et des actifs qui veulent changer d'emploi y sont faibles alors que l'ancienneté est importante.

TABLEAU 94
PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE DE L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS

	En %			
	Jeunes 15-24 ans	Salariés déclarant vouloir changer d'emploi	Ancienneté	
			< 1 an	>10 ans
S68 Transport ferroviaire	6,6	1,0	1,2	68,1
S69 Transport routier	9,5	8,3	12,9	37,0
S71 Transport maritime	10,5	6,2	9,1	52,1
S72 Transport aérien	7,6	4,4	11,2	50,3
S73.4 Activités annexes et auxiliaires	12,3	7,3	12,3	39,8
T31 TRANSPORTS	9,1	5,6	9,1	48,0

Source : INSEE - Enquête Emploi - Mars 1985

I.2. Le chômage

Comme pour les sorties d'actifs, le taux de chômage des transports, mesuré par le rapport entre les demandes d'emplois non satisfaites de ceux qui travaillaient dans les transports avant d'être au chômage, et la population salariée de ces secteurs, est inférieure à la moyenne nationale : en 1985, les D.E.F.M. des transports sont au nombre de 45,8 milliers en moyenne mensuelle, soit 5,5 % de l'emploi salarié des transports⁽¹⁾.

De nouveau, ce pourcentage est très variable: fort dans le transport maritime et la navigation fluviale, un peu moins dans le transport routier, il est faible dans le transport ferroviaire et aérien qui se caractérisent ainsi par l'absence presque totale de sorties vers le chômage (tableau 95). En évolution la progression du chômage est plus rapide dans les transports que dans l'ensemble de l'économie. Ainsi entre 1983 et 1985, les D.E.F.M. des transports augmentent de 19,6 % contre + 14 % dans l'ensemble des secteurs. Ces évolutions qui ne sont pas nouvelles affectent particulièrement les transports routiers et les activités annexes et auxiliaires des transports où les grandes entreprises de collecte de fret suppriment des emplois.

(1) on note toutefois que les statistiques du secteur ne rendent compte que partiellement du chômage des actifs du transport : les chômeurs qui exercent un métier de transport, quelque soit le secteur, sont en effet au nombre de 145,2 milliers en 1985, en moyenne mensuelle. Cette statistique qui inclut certes les chômeurs n'ayant jamais travaillé, montre cependant que la proportion des chômeurs y est nettement plus élevée, de l'ordre de 10 % de la population active des chauffeurs et ouvriers de manutention, magasinage et transport.

TABLEAU 95
DEMANDES D'EMPLOIS NON SATISFAITES DANS LES TRANSPORTS

Unités : milliers

	1982	1985	Taux de chômage en 1985 (en %)
S68 Transport ferroviaire	2,5	2,1	0,7
S69 Transport routier	26,4	33,1	9,4
S70 Navigation intérieure	0,5	0,6	9,4
S71 Transport maritime	2,8	2,8	11,1
S72 Transport aérien	1,6	1,7	2,7
S73.4 Activités annexes et auxiliaires	4,6	5,7	3,1
T31 TRANSPORTS	38,4	46,0	5,4

Source : Ministère du travail

II - LES CONDITIONS DE TRAVAIL

II.1. Durée du travail

Tous salariés confondus des secteurs des transports, la durée hebdomadaire moyenne de travail évolue peu entre mars 1984 et mars 1985 (- 0,7 %). Toutefois la durée du travail des salariés des entreprises publics de transport se réduit plus (27 minutes) que celle des salariés des entreprises privées (15 minutes), pourtant supérieure de près de 2 heures (tableau 96). Cette faible diminution est liée au regain d'activité de certains modes, tel le transport de marchandises en compte d'autrui.

TABLEAU 96
DUREE HEBDOMADAIRE MOYENNE HABITUELLE DE TRAVAIL DES SALARIES A TEMPS COMPLET DU SECTEUR DES TRANSPORTS (T31) PAR STATUT

Durée en heure et dixième d'heure

STATUT	Mars 1984		Mars 1985	
	Nombre de salariés	Durée habituelle	Nombre de salariés	Durée habituelle
Salariés du privé	339 695	42,40	353 409	42,15
Salariés du public	284 403	38,92	281 503	38,47
Tous salariés	624 098	40,81	634 912	40,52

Source : INSEE - Enquête Emploi -

Par ailleurs, lorsqu'on étudie la répartition des salariés du secteur privé suivant l'horaire hebdomadaire habituel, on constate que 80,1 milliers de salariés des transports travaillent 45 heures et plus en 1985 contre 79,8 milliers en 1984, soit une stabilité mais qui contraste avec la forte baisse de cette population entre 1982 et 1984 (- 22 %).

II.2. Données sur les salaires

D'après le Ministère du Travail, l'évolution du taux salaire horaire moyen pour l'année 1985 est de 5,9 % pour l'ensemble des activités. Dans les transports, hors SNCF et RATP, ce taux est légèrement supérieur, + 6,2 %, comme les années précédentes⁽¹⁾. Ces divergences entre les transports et l'ensemble des secteurs sont confirmées par les données des Déclarations Annuelles de Salaires : le salaire annuel net de l'ensemble des secteurs progresse de 6,2 % contre 6,4 % pour les transports. Entre 1980 et 1984 ces taux sont respectivement de 10,8 % et 11,1 %.

S'agissant des salaires par métiers, l'enquête Emploi de l'INSEE montre que le salaire moyen des chauffeurs progresse de 6,4 % entre mars 1984 et mars 1985 alors que le salaire moyen de l'ensemble des ouvriers augmente de 5,4 % durant cette période, comme le salaire moyen des ouvriers qualifiés des transports et de la manutention.

TABLEAU 97
SALAIRE ANNUEL NET

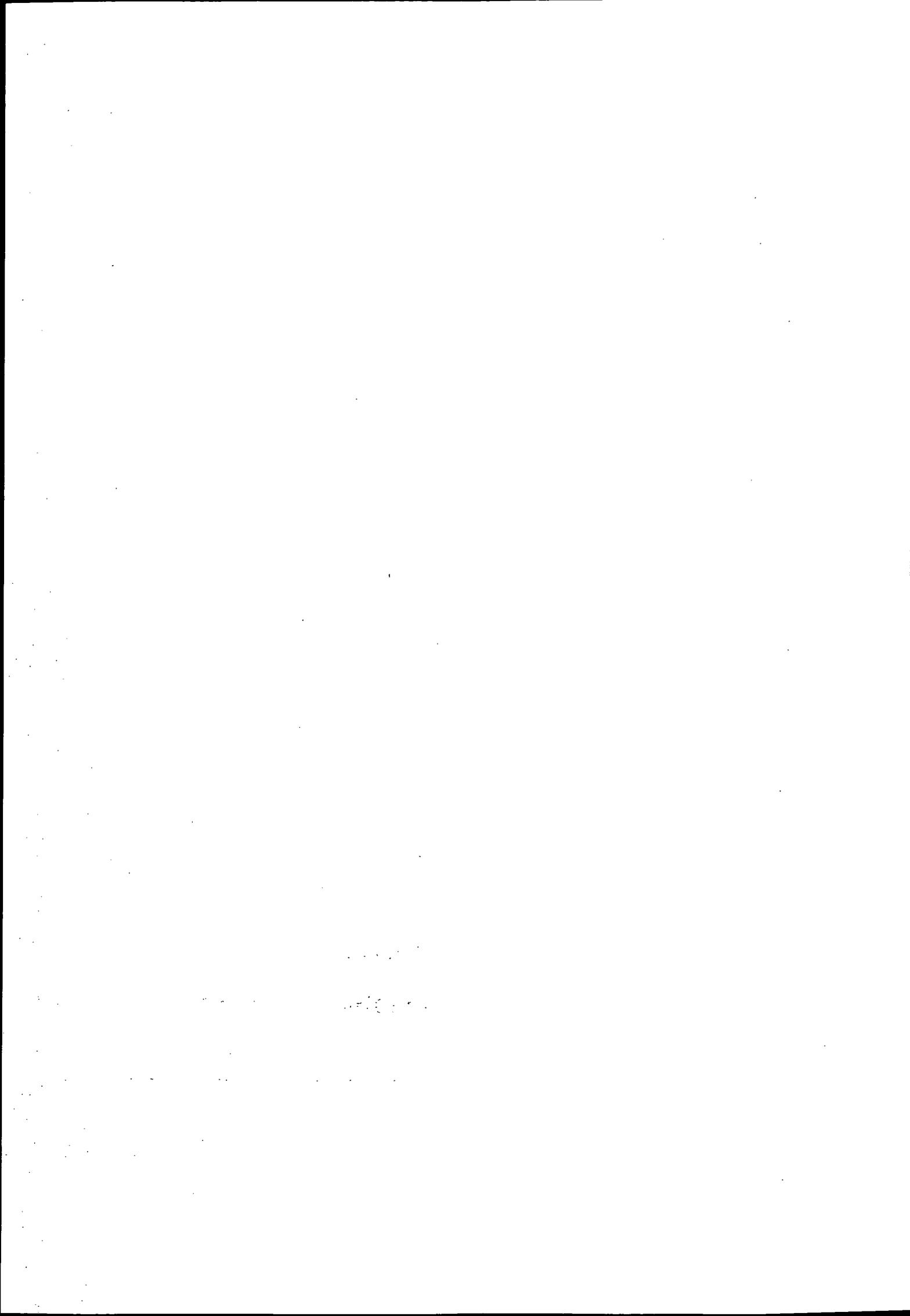
	En francs					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Hommes	61 426	71 928	80 414	87 778	94 247	100 205
Femmes	51 974	60 680	68 094	74 463	78 716	84 398
Ensemble	60 114	70 318	78 586	85 781	91 863	97 733

Source : INSEE (DAS)

(1) Toutefois, en glissement annuel en 1985, l'évolution du taux de salaire horaire moyen est la même dans les transports que dans l'ensemble des secteurs (+ 5,3 %).

DEUXIEME PARTIE

Les tableaux commentés



1 - LES TRAFICS

I - TRAFICS DE MARCHANDISES

a) Trafic mesuré

En vue d'une meilleure comparabilité des différents modes de transport, il a semblé intéressant de préciser (entre parenthèses) la part du trafic fluvial réalisé par les seuls transporteurs français. En effet, si les données sur le trafic routier ne concernent que les véhicules français, les statistiques fluviales s'attachent plus à la notion de "réseau français" qu'au concept de nationalité du transporteur.

TABLEAU 98

DONNEES GENERALES : Tonnes transportées

Unité : millions de tonnes

	1981	1982	1983	1984	1985
TRANSPORTS FERROVIAIRES(1) :	183,7	171,3	163,1	164,6	158,4
Trafic intérieur	113,6	109,1	103,5	100,5	97,8
Importations	30,5	27,2	25,0	26,2	23,6
Exportations	31,3	26,9	26,4	28,9	28,4
Transit	8,3	8,1	8,2	9,0	8,6
TRANSPORTS ROUTIERS(2) :	1 389	1 319	1 232	1 252	1 233
Trafic intérieur	1 356	1 288	1 202	1 219	1 198
Importations	16	16	15	16	16
Exportations	17	15	15	17	19
NAVIGATION INTERIEURE(3) :	83,6	76,4	71,9	68,9	64,1
Trafic intérieur	(52,2)	(47,0)	(42,2)	(38,6)	(34,7)
Importations	46,0	40,6	36,7	33,8	30,5
Exportations	(45,6)	(40,3)	(36,4)	(33,4)	(30,0)
Transit	10,3	10,6	10,1	10,4	10,3
Importations	(3,1)	(3,2)	(2,6)	(2,2)	(1,9)
Exportations	20,1	18,9	19,2	19,1	18,6
Transit	(3,1)	(3,2)	(3,0)	(2,9)	(2,7)
Importations	7,2	6,3	5,9	5,6	4,8
Exportations	(0,4)	(0,3)	(0,2)	(0,1)	(0,1)
OLEODUCS DE PLUS DE 50 Km(4) : ..	89,0	86,2	79,3	74,0	71,5

(1) Source : S.N.C.F.

Trafic total : tonnes et tonnes-kilomètres taxées sur le réseau ou en provenance d'autres réseaux; trafic par wagons non compris les wagons de particuliers et les transports routiers ni les expéditions.

(2) Source : Département des Statistiques des Transports (Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises).

Seuls entrent dans le champ de l'enquête les véhicules porteurs immatriculés en France d'au moins trois tonnes de charge utile et de moins de 15 ans d'âge. Le trafic ne porte par ailleurs que sur le seul réseau français (trafic intérieur, partie française du trafic international et transit).

L'estimation de la banque des données SITRAM, élaborée à partir des statistiques douanières, permet néanmoins d'évaluer pour 1984 le trafic de marchandises réalisé par les véhicules étrangers sur le territoire français : 38,3 millions de tonnes et 9,8 milliards de tonnes-kilomètres.

(3) Source : Office National de la Navigation.

Pour obtenir une décomposition systématique du trafic fluvial, toutes nationalités confondues (français,étrangers), se référer aux publications de l'Office National de la Navigation.

(4) Source : Ministère de l'Industrie - Direction des Hydrocarbures (n.c. les bateaux de mer).

TABLEAU 99
 DECOMPOSITION DU TRAFIC PAR CHAPITRE DE MARCHANDISES
 TRANSPORTS ROUTIERS : COMPTE D'AUTRUI

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

NST	Produits agricoles et alimentaires 0,1,7	Combustibles, minéraux solides 2	Produits pétroliers 3	"Biens intermédiaires" 4,5,6,8A,8B,9C	Machines et matériel de transport 9A,9B	Produits manufacturés 9D,8C	TOTAL
1960	4,76	0,35	1,28	5,43	0,85	3,93	16,60
1961	4,79	0,35	1,29	5,46	0,85	3,96	16,70
1962	5,12	0,38	1,36	5,88	0,95	4,22	17,91
1963	5,86	0,50	1,49	7,25	1,24	4,93	21,28
1964	6,75	0,45	1,90	8,78	1,59	5,16	24,63
1965	7,75	0,54	2,18	9,30	1,73	6,00	27,49
1966	8,28	0,52	2,43	10,71	1,92	7,12	30,97
1967	8,63	0,46	2,22	12,19	2,01	7,54	33,06
1968	10,08	0,52	2,90	12,85	2,50	8,07	36,93
1969	11,64	0,60	3,25	15,51	2,81	10,07	43,87
1970	12,06	0,54	2,97	16,41	3,47	9,95	45,40
1971	12,98	0,51	3,13	17,23	3,52	12,45	49,83
1972	13,86	0,50	3,34	18,38	4,03	14,23	54,34
1973	15,79	0,48	4,15	21,20	4,10	13,69	59,42
1974	16,27	0,49	4,34	20,83	4,57	15,05	61,54
1975	16,37	0,46	3,68	18,76	4,32	12,58	56,17
1976	16,26	0,46	3,47	19,62	4,67	13,85	58,33
1977	15,43	0,58	3,64	19,32	4,50	14,37	58,83
1978	17,45	0,40	3,22	19,27	4,79	15,87	61,00
1979	17,97	0,59	3,17	20,17	4,95	16,64	63,50
1980	17,69	0,49	3,06	19,22	5,07	16,72	62,26
1981	17,32	0,45	2,52	17,98	4,56	14,86	57,69
1982	16,61	0,44	2,58	17,22	4,54	14,34	55,72
1983	16,75	0,48	2,40	15,21	4,23	14,51	53,58
1984	16,75	0,40	2,29	15,28	3,93	14,32	52,97
1985	17,72	0,52	2,31	15,58	3,99	14,41	54,53

TABLEAU 100
 DECOMPOSITION DU TRAFIC PAR CHAPITRE DE MARCHANDISES
 TRANSPORTS ROUTIERS : COMPTE PROPRE

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

NST	Produits agricoles et alimentaires 0,1,7	Combustibles, minéraux solides 2	Produits pétroliers 3	"Biens intermédiaires" 4,5,6,8A,8B,9C	Machines et matériel de transport 9A,9B	Produits manufacturés 9D,8C	TOTAL
1960	5,61	0,26	0,67	4,24	0,78	1,55	13,10
1961	5,26	0,24	0,63	3,98	0,73	1,46	12,30
1962	6,01	0,27	0,72	4,54	0,83	1,66	14,03
1963	6,50	0,26	0,90	4,81	0,82	1,60	14,90
1964	7,00	0,27	0,95	5,37	0,93	1,66	16,18
1965	7,84	0,23	1,10	6,36	0,90	1,89	18,33
1966	8,44	0,22	1,36	6,94	1,05	2,40	20,41
1967	8,02	0,23	1,29	7,01	1,02	2,56	20,14
1968	7,32	0,19	1,11	7,51	0,92	2,13	19,18
1969	7,97	0,14	1,20	7,82	1,13	2,14	20,40
1970	8,71	0,13	1,23	8,61	1,27	2,28	22,23
1971	9,84	0,19	1,36	8,97	1,30	2,72	24,38
1972	10,29	0,16	1,66	10,05	1,57	2,85	26,58
1973	11,91	0,19	2,27	11,14	1,91	3,20	30,62
1974	12,13	0,19	2,42	11,61	2,51	3,80	32,68
1975	10,96	0,12	2,36	10,84	1,47	2,97	28,73
1976	12,18	0,16	2,70	11,54	1,80	3,60	31,97
1977	12,79	0,14	2,82	11,69	2,01	3,55	33,00
1978	13,18	0,16	2,92	12,13	2,30	4,01	34,70
1979	13,95	0,18	2,97	12,78	2,88	4,91	37,68
1980	15,30	0,22	3,08	14,12	2,72	6,22	41,66
1981	14,13	0,17	2,47	12,06	2,15	4,64	35,62
1982	14,16	0,09	2,05	11,40	2,05	5,11	34,86
1983	14,56	0,11	1,98	10,29	1,91	4,46	33,31
1984	15,28	0,17	2,33	11,03	1,98	4,57	35,36
1985	15,44	0,14	2,39	10,65	1,73	4,22	34,57

TABLEAU 101
 DECOMPOSITION DU TRAFIC PAR CHAPITRE DE MARCHANDISES
 TRANSPORT FERROVIAIRE

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

NST	Produits agricoles et alimentaires 0,1,7	Combustibles, minéraux solides 2	Produits pétroliers 3	"Biens intermédiaires" 4,5,6,8A,8B,9C	Machines et matériel de transport 9A,9B	Produits manufacturés 9D,8C	TOTAL
1960	12,96	9,40	2,69	19,68	1,71	5,90	52,34
1961	14,04	8,88	2,99	20,26	1,78	6,26	54,21
1962	14,74	9,12	3,59	20,26	1,97	6,71	56,39
1963	16,77	8,87	3,65	21,27	2,03	6,91	59,50
1964	18,00	7,85	3,45	23,17	2,16	7,10	61,73
1965	18,10	7,58	3,60	22,77	2,13	6,85	61,02
1966	17,43	7,04	4,02	22,62	2,22	7,12	60,46
1967	17,14	6,70	4,31	22,07	2,17	7,10	59,50
1968	17,00	6,48	4,45	22,35	2,20	7,29	59,77
1969	17,56	6,35	4,53	25,09	2,46	8,08	64,08
1970	18,47	6,16	4,71	27,18	2,47	8,33	67,32
1971	18,65	4,71	4,76	25,36	2,58	7,87	63,94
1972	18,59	3,87	5,02	26,74	3,02	8,08	65,33
1973	20,14	3,83	5,64	29,00	3,26	8,65	70,52
1974	20,14	4,28	5,30	32,15	3,19	8,65	73,72
1975	17,01	3,52	4,40	25,93	2,88	7,19	60,92
1976	17,42	3,68	4,76	27,81	3,16	8,36	65,19
1977	17,26	3,63	4,81	24,94	3,26	8,48	62,38
1978	17,41	3,45	5,16	25,47	3,10	8,83	63,42
1979	18,11	4,04	5,19	26,61	3,10	9,60	66,65
1980	18,05	4,06	4,72	26,00	2,99	9,60	65,42
1981	17,52	3,66	4,17	22,57	2,82	9,77	60,51
1982	16,75	3,20	3,99	20,97	2,76	9,80	57,47
1983	16,87	3,20	4,33	19,01	2,64	9,68	55,73
1984	17,23	3,48	4,14	19,39	2,45	9,86	56,55
1985	16,67	2,75	3,88	19,08	2,43	10,07	54,88

TABLEAU 102
 DECOMPOSITION DU TRAFIC PAR CHAPITRE DE MARCHANDISES
 NAVIGATION INTERIEURE

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

NST	Produits agricoles et alimentaires 0,1,7	Combustibles, minéraux solides 2	Produits pétroliers 3	"Biens intermédiaires" 4,5,6,8A,8B,9C	Machines et matériel de transport 9A,9B	Produits manufacturés 9D,8C	TOTAL
1960	1,89	2,13	2,14	4,60	0	0,05	10,80
1961	2,12	2,09	2,14	4,91	0	0,05	11,30
1962	1,88	2,05	2,35	4,86	0	0,05	11,20
1963	2,16	1,79	2,67	4,72	0	0,05	11,40
1964	2,46	1,70	2,88	5,40	0	0,06	12,50
1965	2,42	1,49	3,11	5,39	0,02	0,06	12,51
1966	2,61	1,33	2,95	5,67	0,03	0,07	12,65
1967	2,75	1,30	2,72	6,09	0,04	0,06	12,96
1968	3,08	1,24	2,59	6,20	0,04	0,07	13,23
1969	3,53	1,17	2,91	6,86	0,05	0,07	14,60
1970	3,15	0,98	2,92	7,03	0,05	0,07	14,18
1971	3,43	0,84	2,92	6,48	0,05	0,06	13,77
1972	3,87	0,71	3,02	6,43	0,06	0,05	14,16
1973	3,78	0,66	3,14	6,10	0,06	0,05	13,79
1974	3,83	0,77	2,93	6,10	0,06	0,06	13,74
1975	3,21	0,81	2,41	5,39	0,05	0,04	11,90
1976	3,15	1,12	2,65	5,13	0,07	0,03	12,16
1977	2,72	1,34	2,43	4,68	0,06	0,03	11,27
1978	3,33	1,62	2,31	4,23	0,07	0,04	11,59
1979	3,39	1,71	2,42	4,24	0,08	0,04	11,90
1980	3,59	2,09	2,22	4,12	0,08	0,06	12,15
1981	3,36	2,06	1,74	3,81	0,06	0,05	11,07
1982	2,91	1,97	1,78	3,43	0,06	0,04	10,19
1983	2,95	1,60	1,66	3,14	0,06	0,04	9,45
1984	2,82	1,59	1,34	3,05	0,04	0,04	8,88
1985	3,06	1,05	1,13	3,08	0,04	0,04	8,40

TABLEAU 103
DONNEES GENERALES : tonnes-kilomètres

Unité : Milliards de T-Km

	1981	1982	1983	1984	1985
TRANSPORTS FERROVIAIRES(1) :	59,8	56,8	55,1	55,9	54,2
Trafic intérieur	36,2	35,2	33,8	32,8	32,4
Importations	7,9	7,2	6,8	7,0	6,3
Exportations	10,6	9,4	9,4	10,4	9,9
Transit	5,1	5,0	5,1	5,7	5,6
TRANSPORTS ROUTIERS(2) :	93,3	90,6	86,9	88,4	89,1
Trafic intérieur	83,6	81,7	78,2	78,6	79,2
Importations			3,9	4,5	4,5
Exportations	} 9,7	} 8,9	4,8	5,3	5,4
NAVIGATION INTERIEURE(3) :	11,1	10,2	9,5	8,9	8,4
Trafic intérieur	(7,9)	(7,3)	(6,5)	(5,9)	(5,4)
Importations	6,6	6,0	5,4	5,0	4,5
Exportations	(6,5)	(5,9)	(5,3)	(4,9)	(4,4)
Transit	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3
Importations	(0,6)	(0,6)	(0,5)	(0,5)	(0,5)
Exportations	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7
Transit	(0,7)	(0,7)	(0,7)	(0,5)	(0,5)
Importations	1,2	1,0	1,0	0,9	0,8
Exportations	(0,1)	(0,1)	-	-	-
OLEODUCS DE PLUS DE 50 Km(4) : ..	28,8	25,3	26,0	25,7	24,1

TABLEAU 104
DECOMPOSITION DU TRAFIC PAR CHAPITRE DE MARCHANDISES
TOTAL DES TROIS MODES CONNUS (1)

Unité : milliards de tonnes-kilomètres

NST	Produits agricoles et alimentaires 0,1,7	Combustibles, minéraux solides 2	Produits pétroliers 3	"Biens intermédiaires" 4,5,6, 8A,8B,9C	Machines et matériel de transport 9A,9B	Produits manufacturés 9D,8C	TOTAL
1960	25,22	12,13	6,78	33,95	3,33	11,43	92,84
1961	26,21	11,56	7,05	34,61	3,36	11,72	94,51
1962	27,76	11,83	8,02	35,54	3,75	12,64	99,54
1963	31,28	11,43	8,71	38,06	4,09	13,50	107,08
1964	34,21	10,27	9,18	42,72	4,68	13,98	115,03
1965	36,11	9,85	9,99	43,82	4,78	14,80	119,35
1966	36,75	9,11	10,77	45,94	5,22	16,71	124,49
1967	36,54	8,69	10,54	47,36	5,25	17,27	125,66
1968	37,48	8,43	11,06	48,91	5,67	17,57	129,11
1969	40,71	8,26	11,90	55,28	6,45	20,36	142,95
1970	42,39	7,81	11,83	59,23	7,25	20,62	149,13
1971	44,90	6,25	12,17	58,04	7,47	23,10	151,92
1972	46,62	5,25	13,04	61,60	8,70	25,21	160,41
1973	51,62	5,16	15,20	67,45	9,32	25,60	174,35
1974	52,38	5,74	14,99	70,69	10,35	27,55	181,68
1975	47,55	4,92	12,86	60,92	8,72	22,77	157,73
1976	49,00	5,42	13,58	64,11	9,70	25,85	167,65
1977	49,20	5,69	13,70	60,64	9,82	26,44	165,48
1978	51,36	5,63	13,61	61,11	10,25	28,74	170,71
1979	53,42	6,53	13,76	63,79	11,00	31,21	179,72
1980	54,63	6,86	13,09	63,45	10,86	32,60	181,49
1981	52,33	6,34	10,89	56,41	9,59	29,32	164,88
1982	50,42	5,70	10,39	53,02	9,40	29,30	158,24
1983	51,13	5,39	10,37	47,65	8,84	28,69	152,07
1984	52,08	5,64	10,10	48,75	8,40	28,79	153,76
1985	52,67	4,46	9,69	48,42	8,33	29,05	152,62

(1) Le trafic SNCF s'entend ici y compris le trafic routier.

b) Trafic "mesuré" et "estimé" de marchandises sur le territoire français

En schématisant, on peut admettre qu'aux différents produits transportés en France, correspondent cinq modes : la route, le rail, la voie navigable, le transport aérien et les oléoducs. Le transport routier pose un problème de mesure statistique : le champ couvert par l'enquête sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (TRM) est restreint aux véhicules immatriculés en France d'au moins trois tonnes de charge utile et de moins de 15 ans d'âge. Ce champ exclut donc le trafic des véhicules de moins de trois tonnes de charge utile, et le trafic des véhicules étrangers en France.

Le trafic des véhicules de moins de trois tonnes de charge utile n'est pas négligeable comme le montre l'enquête TRM de 1974 qui est la dernière pour laquelle on dispose d'informations sur les tonnes-kilomètres transportées par ces véhicules⁽¹⁾. On peut alors estimer l'évolution de leur trafic annuel en appliquant, faute de mieux, la progression du parc de ces véhicules aux trafics de 1974. Pour l'évolution du parc, on a pris les camionnettes et camions, tracteurs routiers, remorques et semi-remorques en moyenne annuelle à partir du fichier central des automobiles (source : O.E.S.T.).

Le trafic des véhicules étrangers en France peut être estimé à partir de la banque de données SITRAM, élaborée à partir des statistiques douanières. Cette estimation est faite pour les années 1973, 1978, 1981 et 1984. Il en résulte une forte progression : 10,2 milliards de tonnes-kilomètres en 1984 contre 4,9 en 1973. D'après cette estimation, il apparaît que la part du pavillon étranger dans le trafic routier en France ne cesse de progresser entre 1973 et 1984, selon des proportions importantes jusqu'en 1980.

TABLEAU 105

TRAFIC GLOBAL "MESURE" ET "ESTIME"

Unité : milliards de tonnes-km

	1960	1973	1978	1981	1984	1985
MESURE						
. Route (CU>3T)						
. Compte propre	13,1	30,6	34,7	35,6	35,4	34,6
. Compte d'autrui	16,6	59,4	61,0	57,7	53,0	54,5
. Rail	52,3	70,5	63,4	60,5	56,5	54,9
. Voie navigable	10,8	13,8	11,6	11,1	8,9	8,4
. Fret aérien	0,2	0,9	2,0	2,3	3,0	3,0
Total "mesuré"	93,0	175,2	172,7	164,9	156,8	155,4
ESTIME						
. Route (CU<3T)	5,0	13,2	19,9	23,2	26,0	27,1
. Route (pavillon étranger sur le territoire français)	1,4	4,9	7,1	9,8	10,2	10,3
Total "estimé"	6,4	18,1	27,0	33,0	36,2	37,4
TOTAL "MESURE" + "ESTIME"	99,4	193,3	199,7	197,9	193,0	192,8
Oléoducs	4,0	37,5	32,6	28,8	25,7	24,1

Source : O.E.S.T.

c) Définitions retenues : potentiel et production transportables

. Le potentiel transportable peut être défini comme la somme de ces trafics réalisés sur le territoire français. On a exclu le trafic maritime qui porte surtout sur des échanges entre les ports français et étrangers et on a mis à part le transport par oléoducs dont une partie est faite en France.

(1) En réalité, l'enquête TRM de 1974 ne fournit des trafics que pour les véhicules de 1 à 3 tonnes de charge utile.

. La production transportable, elle, peut être définie comme une prévision du trafic compte tenu de l'évolution de la production des branches sur lesquelles portent les échanges -l'agriculture et l'industrie (y compris le bâtiment)-.

II - TRAFIC DE VOYAGEURS

Pour le trafic de voyageurs, on a retenu les cinq modes suivants : rail, RATP et métros de province, transport aérien, véhicules particuliers et autocars-autobus, à l'exception des minibus⁽¹⁾. Pour les trois premiers modes, on dispose de statistiques de voyageurs-km (trafic mesuré). En revanche, il convient d'estimer le trafic des voitures particulières et des autobus-autocars.

a) Véhicules particuliers

On part du parc automobile estimé par la chambre syndicale des constructeurs automobile (C.S.C.A.). Cette estimation correspond au parc en service (hors les voitures détruites). Puis on multiplie le parc par le kilométrage moyen des véhicules, estimé par le CREDOC à partir de l'enquête de conjoncture de l'INSEE. Cette estimation est faite sur les véhicules appariés entre deux années. Ensuite, la séparation entre trafic urbain et interurbain a été faite selon deux méthodes dont on a confronté les résultats.

Première méthode, on estime d'après les travaux du SETRA que le kilométrage moyen d'un véhicule se décompose approximativement entre un tiers en trafic urbain et le reste en interurbain. Puis on fait l'hypothèse d'un taux d'occupation des véhicules proche de 1,25 en zone urbaine et de 2,17 en trajet interurbain, d'après une étude du SETRA portant, sur un échantillon de 2 100 ménages, soient environ 2 650 véhicules, où six vagues de déplacement ont été observées entre mai-juin 1983 et janvier 1985. Les voyageurs-kilomètres sont alors obtenus en multipliant le parc par le kilométrage moyen puis par le taux d'occupation.

La seconde méthode consiste, elle, à estimer d'abord le trafic urbain -y compris transit- à partir des résultats d'une enquête du CEFUR à partir d'un échantillon de 1 440 points des agglomérations de plus de 20 000 habitants -agglomération parisienne exclue-. Ces résultats portent sur cinq campagnes entre mars 1980 et février 1985. Les résultats estimés sur l'échantillon de la campagne de référence permettent d'estimer une circulation moyenne de 141 millions de véhicules-kilomètres -y compris le transit-. Par solde du trafic global estimé en 1980 par la méthode précédente, on en déduit le trafic interurbain en 1980, auquel on applique ensuite l'indice de la circulation motorisée sur le réseau national.

TABLEAU 106
EVOLUTION DU TRAFIC DES VEHICULES PARTICULIERS

	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Parc automobile annuel moyen des voitures particulières (en milliers)(Source : C.S.C.A.)	18 785	19 440	20 025	20 450	20 700	20 870
Parcours annuel moyen (en milliers de km)(Source : INSEE-CREDOC)	13,02	13,00	12,63	12,62	12,84	12,72
Taux d'occupation d'un véhicule (estimation O.E.S.I.)	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85	1,86
Trafic (en milliards de voyageur km)	452,5	466,3	467,9	477,4	490,4	493,8
- urbain	135,5	144,5	141,7	147,0	157,0	157,0
- interurbain	317,0	321,8	326,2	330,4	333,4	336,8

(1) Ce champ exclut notamment les "deux roues" où les informations sont insuffisantes pour estimer le trafic.

La première méthode permet surtout d'estimer le trafic global, la seconde d'apprécier le partage entre urbain et interurbain. En confrontant le trafic global de la première méthode avec la somme des deux trafics de la seconde, on aboutit à des divergences non négligeables d'une année à l'autre, mais non entre les deux points extrêmes, 1980 et 1984. On a donc maintenu cette cohérence afin de faire apparaître la croissance plus rapide du trafic urbain, mais en se rapprochant pour les évolutions annuelles du trafic interurbain de l'indice de la circulation motorisée.

b) Autobus-autocars

L'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports en commun (TRU), permet d'estimer, malgré de grandes incertitudes, les voyageurs-km transportés par autocar et autobus. Cette enquête donne des informations sur les véhicules-km, les trajets et les voyageurs par région et pour cinq natures de services : transports urbain, interurbain, scolaire, de personnel et occasionnel⁽¹⁾. Depuis l'enquête portant sur 1983, les données en voyageurs-km sont publiées grâce aux statistiques précédentes et à l'aide d'une hypothèse simplificatrice : tous les voyageurs transportés effectuent des trajets complets -sur toute leur longueur- (on obtient le nombre de voyageurs-km en multipliant les voyageurs par les véhicules et en divisant par les trajets). Ce calcul est effectué au niveau élémentaire puis agrégé à l'ensemble de la population des véhicules jours.

Cette hypothèse conduit probablement à exagérer le trafic. C'est pourquoi on a choisi d'affecter aux calculs précédents, des coefficients de redressement par nature de service. Ceux-ci s'appuient plus sur analyse intuitive que statistique. Ces hypothèses tiennent compte d'une part, du fait que les voyageurs n'effectuent qu'une partie du trajet du véhicules, d'autre part de la sous-évaluation du nombre de voyages du fait de la non déclaration partielle, avouée, des voyages sur titre à vue (pour l'urbain et la région parisienne). Ces coefficients sont de 0,375 pour l'urbain ($0,25 \times 1,5^{(2)}$), 0,50 pour la région Ile de France ($0,25 \times 2^{(2)}$), 0,75 pour l'interurbain et pour le transport de personnel, 0,50 pour le transport scolaire et 1 pour le transport occasionnel.

De toute évidence, ces estimations sommaires ne prétendent pas à la précision, mais permettent néanmoins d'appréhender un ordre de grandeur des voyageurs-km que l'on peut supposer raisonnable. S'agissant de la réropolation des séries, notamment entre 1980 et 1984, ce calcul a été fait pour chaque année. On s'est alors calé sur les résultats de 1980, 1982 et 1984 qui semblent satisfaisants. Mais pour les années 1981 et 1983 où les données des trajets paraissent fluctuer trop fortement par rapport aux autres années⁽³⁾, on a réestimé les séries de voyageurs-km.

Il apparaît alors que la croissance des voyageurs-km est inférieure à celle des voyageurs entre 1980 et 1984 -ce qui est lié en partie à des divergences d'évolution entre les trajets et les véhicules-km ou voyageurs-, mais aussi aux coefficients de redressement des voyageurs par trajet qui minorent notamment la croissance du trafic.

TABLEAU 107
VOYAGEURS ET VOYAGEURS-KM DU TRANSPORT EN COMMUN HORS R.A.T.P.

	1980	1981	1982	1983	1984
Voyageurs (en millions)	2 491,6	2 491,0	2 588,0	2 677,1	2 723,6
Voyageurs-km (en milliards)	36,0	36,2	37,3	37,0	38,2

(1) A l'exclusion de la R.A.T.P.

(2) Coefficients des redressements de titre à vue

(3) On dispose aussi des résultats de 1978 et 1979.

2 - LE COMPTE D'AUTRUI

COMPTES DE LA BRANCHE TRANSPORTS (T 31)

TABLEAU 108
PRODUCTION ET VALEUR AJOUTÉE

	1981	1982	1983	1984	1985
EN VALEUR (Millions de francs)					
Production effective	222 335	249 067	271 838	292 572	311 642
Consommation intermédiaire	97 163	108 537	116 337	125 707	135 107
Valeur ajoutée	125 172	140 530	155 501	166 865	176 535
EN VOLUME (base 100 an n-1)					
Production effective	96,9	99,5	100,0	101,2	101,1
Valeur ajoutée	96,4	100,5	100,9	102,0	100,8

Source : INSEE

TABLEAU 109
FACTEURS DE PRODUCTION : F.B.C.F. ET EFFECTIFS DE LA BRANCHE

	1981	1982	1983	1984	1985
F.B.C.F.					
Valeur aux prix courants	39 288	42 903	42 692	42 147	44 019
Valeur aux prix de 1970	12 179	11 074	10 031	11 086	10 080
Indice de volume (base 100 an n-1).....	99,4	94,9	94,0	92,8	97,9
Indice de prix (base 100 an n-1).....	112,1	115,0	105,9	106,3	106,7
Indice de volume (base 100 en 1970).....	137,3	124,9	113,1	125,0	113,7
Indice de prix (base 100 en 1970).....	322,6	387,4	425,6	380,2	436,7
EFFECTIFS (Moyenne annuelle - En milliers)					
	866,0	880,3	883,1	883,7	877,8

Source : INSEE

Les agrégats présentés pour 1985 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.

LES COMPTES DE PRODUITS

TABLEAU 110
LES EQUILIBRES RESSOURCES-EMPLOIS DU PRODUIT TRANSPORT (T 31)

	Importations CAF - Exportations FAB				
	1981	1982	1983	1984	1985
EN VALEUR (millions de francs courants)					
RESSOURCES					
Production distribuée	222 648	249 271	271 948	292 632	311 783
Importations de services	49 746	62 772	63 716	71 819	70 466
TVA grevant le produit	4 286	5 002	5 731	6 388	6 869
TOTAL "ressources=emplois"	276 680	317 045	341 395	370 839	389 118
EMPLOIS					
Consommation finale	42 346	49 197	54 828	59 924	64 327
Exportations de services	66 475	75 810	79 327	86 737	87 675
Consommation intermédiaire	167 859	192 038	207 240	224 178	237 116
EN VOLUME (indices base 100 an n-1)					
Production distribuée	97,0	99,3	99,9	101,2	101,2
Importations de services	118,5	106,6	95,5	104,4	95,9
TOTAL "ressources=emplois"	100,1	100,7	99,1	101,8	100,1
Consommation finale	100,9	101,9	100,4	101,3	100,9
Exportations de services	105,2	99,7	98,6	103,1	98,1
Consommation intermédiaire	98,1	100,8	98,9	101,5	100,7
EN PRIX (indices base 100 an n-1)					
Production distribuée	115,1	112,7	109,2	106,3	105,3
Importations de services	125,7	118,3	106,3	108,0	102,3
TOTAL "ressources=emplois"	116,9	113,8	108,7	106,7	104,8
Consommation finale	113,4	114,0	111,0	107,8	106,4
Exportations de services	121,3	114,4	106,2	106,0	103,0
Consommation intermédiaire	116,2	113,5	109,1	106,6	105,0
EN VOLUME (indices base 100 en 1970)					
Production distribuée	144,1	143,4	143,2	144,8	146,6
Importations de services	195,6	207,6	198,8	207,2	198,6
TOTAL "ressources=emplois"	149,7	150,5	149,5	151,9	152,7
Consommation finale	152,9	156,4	157,6	160,2	162,5
Exportations de services	177,8	175,2	172,3	177,8	175,5
Consommation intermédiaire	139,9	141,2	140,2	141,6	142,9
EN PRIX (indices base 100 en 1970)					
Production distribuée	288,6	324,5	354,7	377,3	397,2
Importations de services	401,2	477,2	505,6	547,0	559,8
TOTAL "ressources=emplois"	298,7	340,3	369,0	394,4	411,9
Consommation finale	286,7	325,7	360,0	387,1	409,8
Exportations de services	295,0	341,5	363,3	384,8	394,2
Consommation intermédiaire	303,4	343,9	373,8	400,3	419,4

Source : INSEE

EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE

TABLEAU 111
EVOLUTION EN VALEUR

Millions de francs courants

	1981	1982	1983	1984	1985
S68 Transports ferroviaires	31 800	35 749	38 983	41 693	44 405
S69.1 Transports routiers de marchandises	42 065	47 234	51 042	53 844	57 711
S69.2 Autres transports terrestres	34 097	37 749	41 219	44 320	46 769
S70 Navigation intérieure	1 067	1 145	1 175	1 172	1 155
S71 Transports maritimes	17 484	18 741	19 001	19 748	19 425
S72 Transports aériens	23 951	28 042	32 105	36 004	40 227
S73.4 Services annexes et auxiliaires	72 184	80 611	88 423	95 853	102091
T31 TRANSPORTS	222648	249271	271948	292632	311783

Source : INSEE

TABLEAU 112
EVOLUTION EN VOLUME

Indices base 100 an n-1

	1981	1982	1983	1984	1985
S68 Transports ferroviaires	97,4	98,8	99,7	102,1	100,2
S69.1 Transports routiers de marchandises	94,3	99,2	99,3	99,6	102,4
S69.2 Autres transports terrestres	96,5	98,8	99,7	100,4	100,1
S70 Navigation intérieure	91,1	92,1	92,9	94,4	94,7
S71 Transports maritimes	91,4	99,5	96,9	101,2	99,4
S72 Transports aériens	107,3	103,1	104,3	103,2	103,3
S73.4 Services annexes et auxiliaires	97,1	98,7	99,7	101,4	101,0
T31 TRANSPORTS	97,0	99,3	99,9	101,2	101,2

Source : INSEE

TABLEAU 113
EVOLUTION EN PRIX

Indices base 100 an n-1

	1981	1982	1983	1984	1985
S68 Transports ferroviaires	112,2	113,8	109,3	104,8	106,3
S69.1 Transports routiers de marchandises	116,7	113,2	108,8	105,9	104,7
S69.2 Autres transports terrestres	115,2	112,0	109,5	107,1	105,4
S70 Navigation intérieure	116,7	116,5	110,4	105,7	104,1
S71 Transports maritimes	118,4	107,8	104,7	102,7	99,0
S72 Transports aériens	114,5	113,6	109,8	108,7	108,2
S73.4 Services annexes et auxiliaires	115,0	113,1	110,0	106,9	105,4
T31 TRANSPORTS	115,1	112,7	109,2	106,3	105,3

Source : INSEE

TABLEAU 114
EVOLUTION EN VOLUME

Indices base 100 en 1970

	1981	1982	1983	1984	1985
S68 Transports ferroviaires	107,0	105,6	105,1	107,4	107,3
S69.1 Transports routiers de marchandises	123,5	122,6	121,6	121,2	124,2
S69.2 Autres transports terrestres	147,5	146,3	146,4	147,3	148,1
S70 Navigation intérieure	83,5	76,9	71,5	67,6	64,1
S71 Transports maritimes	141,5	140,7	132,6	131,4	130,5
S72 Transports aériens	287,3	296,2	308,9	318,9	329,4
S73.4 Services annexes et auxiliaires	149,9	148,2	148,2	150,3	151,8
T31 TRANSPORTS	144,1	143,4	143,2	144,8	146,6

Source : INSEE

TABLEAU 115
EVOLUTION EN PRIX

Indices base 100 en 1970

	1981	1982	1983	1984	1985
S68 Transports ferroviaires	273,1	311,1	340,7	356,7	380,1
S69.1 Transports routiers de marchandises	337,1	381,5	415,5	439,9	460,1
S69.2 Autres transports terrestres	334,9	373,7	407,9	435,9	457,5
S70 Navigation intérieure	263,5	307,0	338,6	357,3	371,4
S71 Transports maritimes	229,7	247,6	266,3	279,5	276,7
S72 Transports aériens	222,9	253,1	277,8	301,8	326,4
S73.4 Services annexes et auxiliaires	299,8	338,5	371,6	397,0	418,6
T31 TRANSPORTS	288,6	324,5	354,7	377,2	397,2

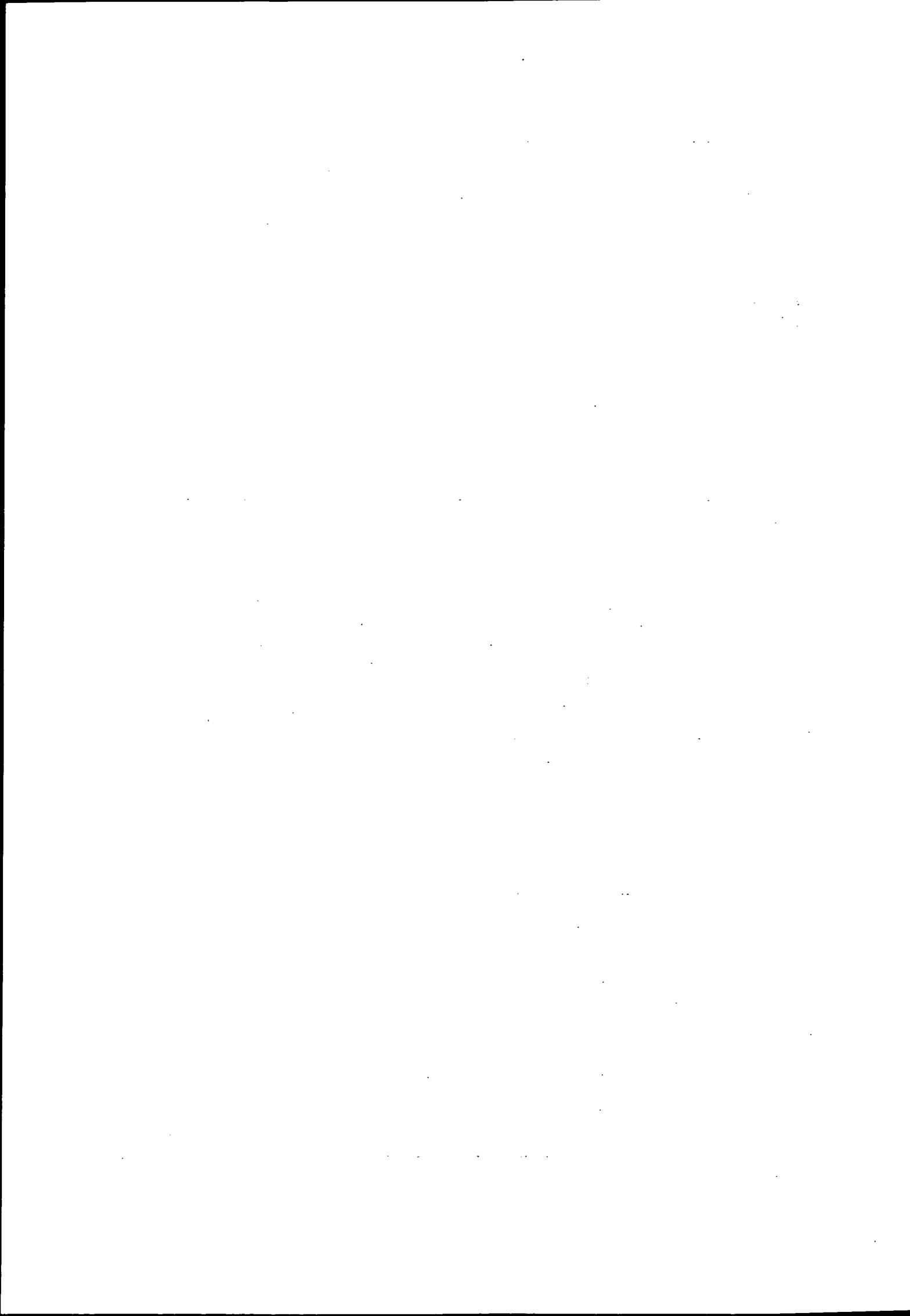
Source : INSEE

TABLEAU 116
POIDS RELATIF DE LA BRANCHE "TRANSPORT" DANS L'ENSEMBLE DES PRODUITS

en %

	1981	1982	1983	1984	1985
Part de la valeur ajoutée transport en valeur dans le P.I.B. marchand	4,6	4,6	4,6	4,5	4,4
Part de la F.B.C.F. transport dans la F.B.C.F. totale	10,5	10,3	9,9	9,4	9,2
Part des effectifs du transport dans les effectifs totaux	4,0	4,0	4,1	4,1	4,1
Coefficient technique des transports (en francs 1970)	3,2	3,2	3,1	3,1	3,1
Coefficient budgétaire des services de transport (en francs 1970)	2,0	2,0	2,0	2,1	2,0

Source : INSEE



3 - LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

La Direction Générale des Impôts fournit chaque année à l'INSEE une exploitation statistique des déclarations fiscales des entreprises soumises aux régimes d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux (BIC). Ces documents constituent une des sources importantes de la Comptabilité Nationale.

Les entreprises souscrivant aux BIC représentent la majeure partie des entreprises. Cependant, elles ne comprennent pas les entreprises contrôlées par l'Etat ou par les collectivités publiques, notamment les Grandes Entreprises Nationales (GEN).

Les entreprises soumises aux BIC se divisent en deux groupes :

- les entreprises imposées au "bénéfice réel" : entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel (taxes comprises) supérieur à 500 000 francs pour les ventes ou 150 000 francs pour les prestations de services.
- les entreprises au "forfait" : entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur aux seuils précédents et qui n'ont pas opté pour le régime du bénéfice réel.

Plusieurs étapes sont nécessaires pour établir des comptes d'entreprises :

1. Les données d'entreprise sont traitées à l'INSEE dans le cadre de l'opération SUSE (Système Unifié de Statistiques d'Entreprises), où elles sont mises en cohérence avec les données des enquêtes annuelles d'entreprises, par une confrontation au niveau individuel qui conduit à améliorer l'information initiale. Ceci permet en particulier de reclasser les plus grosses unités dans leur secteur d'activité réel.
2. Puis, à partir des imprimés fiscaux des BIC, l'INSEE définit un cadre comptable -"le système intermédiaire"- qui a pour objet d'établir des comptes d'entreprises dans une nomenclature fine (NAP 600) et par taille d'entreprises. Le champ des comptes "intermédiaires" est celui des entreprises non financières et non agricoles imposées au bénéfice réel normal. Le système "intermédiaire" comprend un compte de production, un compte d'exploitation et de résultat, un bilan.
3. Ensuite, l'INSEE élabore des comptes dits "standards" par NAP 90 de la nomenclature. Ces comptes sont établis à partir du système "intermédiaire" mais ils sont simplifiés : les postes qui y figurent sont définis à partir du Plan comptable général des entreprises. En outre, les comptes "standards" couvrent l'ensemble du champ des entreprises non financières -notamment les forfaits- en distinguant les sociétés et quasi-sociétés (SQS) d'une part et les entreprises individuelles d'autre part (EI).
4. Enfin, l'INSEE définit un troisième système de comptes d'entreprises -"les comptes de secteur"- afin de se caler sur les principes de la Comptabilité Nationale. Ces comptes sont établis au niveau 40 de la nomenclature. Ils incluent les GEN pour lesquelles l'INSEE n'établit pas de comptes intermédiaires et de comptes standards dans l'ancienne base.
5. En raison des délais de disponibilité des données, on ne dispose des comptes définitifs pour l'année n que l'année (n+3). Des comptes provisoires et semi-définitifs sont élaborés dans l'intervalle à partir de statistiques moins complètes. Toutefois du fait de la nouvelle base de Comptabilité Nationale, l'INSEE a consacré l'essentiel de ses travaux à établir des comptes en nouvelle base, ne modifiant pas les comptes "standards" 1982 et 1983 établis il y a un an. Aussi, il convenait d'actualiser le compte "standard" de l'année 1983 à partir du tableau de bord financier du système intermédiaire.

TABLEAU 117
SOCIETES ET QUASI-SOCIETES (GEN EXCLUES)

Unité : Millions de francs

RESSOURCES	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION					
P10 Production	150 454	174 557	197 557	215 180	237 622
COMPTE D'EXPLOITATION					
N1 Valeur ajoutée brute	64 348	73 922	82 721	93 032	102 515
R30 Subvention d'exploitation	1 507	1 923	2 116	2 270	2 693
Total	65 855	75 845	84 837	95 302	105 208
COMPTE DE REVENU					
N2 Excédent brut d'exploitation	24 235	27 934	31 257	35 746	39 601
R41 Intérêts effectifs	916	1 125	1 284	1 821	1 523
R43-44 Revenus de la propriété et de l'entreprise	438	582	753	779	1 530
R52 Indemnités d'assurance-dommages	540	620	868	1 023	978
R63 Cotisations sociales fictives	533	616	670	725	788
R69 Transferts courants divers	511	539	329	397	739
Total	27 173	31 416	35 161	40 491	45 159
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N3 Revenu disponible brut	13 623	15 300	16 875	19 411	22 343
COMPTE DE CAPITAL					
N4 Epargne brute	13 623	15 300	16 875	19 411	22 343
R71 Aides à l'investissement	706	676	702	738	1 153
R79 Autres transferts en capital	60	99	136	143	173
Total	14 389	16 075	17 713	20 292	23 669

Source : INSEE

TABLEAU 118
SOCIÉTÉS ET QUASI-SOCIÉTÉS (GEN exclues)

Unité : Millions de francs

EMPLOIS	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION					
P20 Consommation intermédiaire	86 106	100 635	114 836	122 148	135 107
N1 Valeur ajoutée brute	64 348	73 922	82 721	93 092	102 515
Total	150 454	174 557	197 557	215 180	237 622
COMPTE D'EXPLOITATION					
R10 Rémunération des salariés	39 285	45 223	50 351	55 830	60 294
R22 Impôts liés à la production	2 335	2 688	3 229	3 726	5 313
N2 Excédent brut d'exploitation	24 235	27 934	31 257	35 746	39 601
Total	65 855	75 845	84 837	95 302	105 208
COMPTE DE REVENU					
R41 Intérêts effectifs	5 467	6 638	7 334	8 871	9 965
R43-44 Autres revenus de la propriété et de l'entreprise	1 873	2 331	2 645	2 844	3 093
R46 Participation des salariés	105	124	151	154	170
R51 Primes nettes d'assurance-dommages ...	3 326	3 770	4 864	5 604	5 561
R61 Impôts sur revenu et patrimoine	1 600	1 991	1 957	2 011	2 167
R64 Prestations sociales	533	616	670	725	788
R66 Transferts courants aux administrations privées	189	217	242	277	275
R69 Transferts courants divers	457	429	423	594	797
N3 Revenu disponible brut	13 623	15 300	16 875	19 411	22 343
Total	27 173	31 416	35 161	40 491	45 159
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N4 Epargne brute	13 623	15 300	16 875	19 411	22 343
COMPTE DE CAPITAL					
P41 Formation brute de capital fixe	20 939	23 169	26 441	25 781	25 717
Variation des stocks	- 240	353	76	- 359	- 200
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels ...	-	-	-	-	-
R79 Autres transferts en capital	218	316	295	300	347
N5 Capacité, besoin(-) de financement	-6 528	-7 763	-9 099	-5 430	-2 195
Total	14 389	16 075	17 713	20 292	23 669

Source : INSEE

TABEAU 119
ENTREPRISES INDIVIDUELLES

Unité : Millions de francs

RESSOURCES	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION					
P10 Production	22 420	24 270	26 773	28 910	29 958
COMPTE D'EXPLOITATION					
N1 Valeur ajoutée brute	12 921	13 764	15 387	17 319	18 098
R30 Subventions d'exploitation	21	28	51	37	66
Total	12 942	13 792	15 438	17 356	18 164
COMPTE DE REVENU					
N2 Excédent brut d'exploitation	9 122	9 804	11 041	12 366	12 487
R41 Intérêts effectifs	4	5	7	7	7
R43-44 Revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	-	-	-
R52 Indemnités d'assurance-dommages	2 946	3 408	4 274	4 580	4 861
R63 Cotisations sociales fictives	55	57	61	65	72
R69 Transferts courants divers	-	-	-	-	-
Total	12 127	13 274	15 383	17 018	17 427
COMPTE DE CAPITAL					
N4 Epargne brute	-	-	-	-	-
R71 Aides à l'investissement	-	-	-	-	-
R79 Autres transferts en capital	-	-	-	-	-

Source : INSEE

TABLEAU 120
ENTREPRISES INDIVIDUELLES

Unité : Millions de francs

EMPLOIS	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION					
P20 Consommation intermédiaire	9 499	10 506	11 386	11 591	11 860
N1 Valeur ajoutée brute	12 921	13 764	15 387	17 319	18 098
Total	22 420	24 270	26 773	28 910	29 958
COMPTE D'EXPLOITATION					
R10 Rémunération des salariés	3 451	3 596	3 935	4 235	4 791
R22 Impôts liés à la production	369	392	462	755	886
N2 Excédent brut d'exploitation	9 122	9 804	11 041	12 366	12 487
Total	12 942	13 792	15 438	17 356	18 164
COMPTE DE REVENU					
R41 Intérêts effectifs	581	641	691	939	1 015
R43-44 Autres revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	-	-	-
R51 Primes nettes d'assurance-dommages ...	757	909	1 108	1 161	1 218
R61 Impôts sur le revenu et le patrimoine	40	49	86	171	122
R64 Prestations sociales	55	57	61	65	72
R66 Transferts courants aux administrations privées	-	-	-	-	-
R69 Transferts courants divers	10	10	10	14	18
N3 Revenu disponible brut	10 684	11 608	13 427	14 688	14 982
Total	12 127	13 274	15 383	17 018	17 427
COMPTE DE CAPITAL					
P41 Formation brute de capital fixe	2 119	2 187	2 436	2 333	2 197
Variation des stocks	39	34	21	-	-
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels ...	-	-	-	-	-
R79 Autres transferts en capital	11	13	14	14	17
N5 Capacité, besoin(-) de financement	-	-	-	-	-

Source : INSEE

TABEAU 121 LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES DE TRANSPORT
S.N.C.F.

	Millions de francs				
RESSOURCES	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P10 Production	40 317	44 935	47 859	51 417	54 855
COMPTE D'EXPLOITATION					
N1 Valeur ajoutée brute	27 419	29 970	31 284	35 335	38 110
R30 Subventions d'exploitation	11 626	12 738	13 470	17 950	18 528
Total	39 045	42 708	44 754	53 285	56 638
COMPTE DE REVENU					
N2 Excédent brut d'exploitation	8 680	7 583	6 038	13 569	15 553
R41 Intérêts effectifs	845	955	1 357	902	695
R43-44 Revenus de la propriété et de l'entreprise	20	23	270	310	350
R52 Indemnités d'assurance-dommages ...	62	58	72	-	-
R63 Cotisations sociales fictives	322	372	592	674	698
R69 Transferts courants divers	-	-	-	106	119
Total	9 929	8 991	8 329	15 561	17 415
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N3 Revenu disponible brut	5 131	2 743	999	5 281	6 752
COMPTE DE CAPITAL					
N4 Epargne brute	5 131	2 743	999	5 281	6 752
R71 Aides à l'investissement	167	210	282	717	1 032
R79 Autres transferts en capital	-	-	-	43	45
Total	5 298	2 953	1 281	6 041	7 829
COMPTE FINANCIER					
F20 Dépôts non monétaires	-	52	121	44	
F40 Obligations	3 545	7 450	7 796	6 808	
F50 Actions et autres participations ..	-	-	3 415	600	
F60 Crédits à court terme	1 498	3 028	2 003	3 247	
F70 Crédits à moyen et long terme	2 584	3 890	669	- 825	
N6 Solde des créances et dettes	-7 687	-9 718	-14 900	-7 330	
Total	- 60	4 702	- 896	2 544	
N0 Ajustement	94	-291	2 751	1 048	- 4 224
N5 Capacité ou besoin (-) de financement	-7 593	-10 009	-12 149	- 6 282	- 4 224

Source : INSEE

TABLEAU 122 S.N.C.F.

EMPLOIS	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P20 Consommation intermédiaire	12 898	14 965	16 575	16 082	16 745
N1 Valeur ajoutée brute	27 419	29 970	31 284	35 335	38 110
Total	40 317	44 935	47 859	51 417	54 855
COMPTE D'EXPLOITATION					
R10 Rémunération des salariés	29 586	34 175	37 454	38 366	39 735
R22 Impôts liés à la production	779	950	1 262	1 350	1 350
N2 Excédent brut d'exploitation	8 680	7 583	6 038	13 569	15 553
Total	39 045	42 708	44 754	53 285	56 638
COMPTE DE REVENU					
R41 Intérêts effectifs	4 096	5 464	6 260	8 912	9 255
R43-44 Autres revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	5	6	6
R51 Primes nettes d'assurance-dommages	6	6	10	13	13
R61 Impôts sur le revenu et le patrimoine	115	132	221	270	271
R64 Prestations sociales	322	372	592	674	698
R66 Transferts courants aux administrations privées	139	142	1	89	92
R69 Transferts courants divers	120	132	241	316	328
N3 Revenu disponible brut	5 131	2 743	999	5 281	6 752
Total	9 929	8 991	8 329	15 561	17 415
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N4 Epargne brute	5 131	2 743	999	5 281	6 752
COMPTE DE CAPITAL					
P41 Formation brute de capital fixe ...	12 549	12 664	13 399	12 381	12 473
P42 Variation des stocks	505	381	108	- 30	- 212
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	-183	-105	- 103	- 185	- 367
R79 Autres transferts en capital	20	22	26	157	159
N5 Capacité, besoin(-) de financement .	-7 593	-10 009	-12 149	- 6 282	-4 224
Total	5 298	2 953	1 281	6 041	7 829
COMPTE FINANCIER					
F00 Moyens de paiement internationaux .	-	-	-	12	
F10-20 Monnaie, dépôts non monétaires .	43	46	77	1 095	
F30-40-50 Bons négociables, titres	243	68	101	256	
F60 Crédits à court terme	-507	4 521	- 1 092	154	
F70 Crédits à moyen et long terme	161	67	18	1 027	
Total	- 60	4 702	- 896	2 544	

Source : INSEE

TABLEAU 123 R.A.T.P.

Millions de francs

RESSOURCES	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P10 Production	5 568	6 233	6 784	7 389	7 940
COMPTE D'EXPLOITATION					
N1 Valeur ajoutée brute	4 249	4 667	4 896	5 393	5 783
R30 Subventions d'exploitation	3 267	3 974	4 592	5 007	5 459
Total	7 516	8 641	9 488	10 400	11 242
COMPTE DE REVENU					
N2 Excédent brut d'exploitation	2 062	2 225	2 044	2 298	2 551
R41 Intérêts effectifs	124	175	176	177	137
R43-44 Revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	11	-	-
R52 Indemnités d'assurance-dommages ...	6	7	7	-	-
R63 Cotisations sociales fictives	56	66	79	84	91
R69 Transferts courants divers	7	-	78	63	84
Total	2 255	2 473	2 395	2 622	2 863
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N3 Revenu disponible brut	1 186	1 185	1 003	990	1 014
COMPTE DE CAPITAL					
N4 Epargne brute	1 186	1 185	1 003	990	1 014
R71 Aides à l'investissement	361	379	406	628	607
R79 Autres transferts en capital	-	17	-	4	4
Total	1 547	1 581	1 409	1 622	1 625
COMPTE FINANCIER					
F20 Dépôts non monétaires	-	-	-	-	-
F40 Obligations	544	336	624	1 101	-
F50 Actions et autres participations ..	-	-	-	-	-
F60 Crédits à court terme	400	- 6	255	215	-
F70 Crédits à moyen et long terme	543	784	711	405	-
N6 Solde des créances et dettes	-891	-1 099	-1 410	- 1 493	-
Total	596	15	180	228	-
N0 Ajustement	19	269	128	73	- 1 347
N5 Capacité ou besoin(-)de financement	-872	-830	-1 282	- 1 420	- 1 347

Source : INSEE

TABLEAU 124 R.A.T.P.

Millions de francs

EMPLOIS	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P20 Consommation intermédiaire	1 319	1 566	1 888	1 996	2 157
N1 Valeur ajoutée brute	4 249	4 667	4 896	5 393	5 783
Total	5 568	6 233	6 784	7 389	7 940
COMPTE D'EXPLOITATION					
R10 Rémunération des salariés	5 323	6 245	7 232	7 837	8 408
R22 Impôts liés à la production	131	171	212	265	283
N2 Excédent brut d'exploitation	2 062	2 225	2 044	2 298	2 551
Total	7 516	8 641	9 488	10 400	11 242
COMPTE DE REVENU					
R41 Intérêts effectifs	894	1 026	1 186	1 467	1 637
R43-44 Autres revenus de la propriété et de l'entreprise	3	3	-	2	2
R51 Primes nettes d'assurance-dommages	1	1	2	3	4
R61 Impôts sur le revenu et le patrimoine	11	12	13	16	17
R64 Prestations sociales	56	66	79	84	91
R66 Transferts courants aux administrations privées	89	76	91	-	-
R69 Transferts courants divers	15	104	21	60	98
N3 Revenu disponible brut	1 186	1 185	1 003	990	1 014
Total	2 255	2 473	2 395	2 622	2 863
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N4 Epargne brute	1 186	1 185	1 003	990	1 014
COMPTE DE CAPITAL					
P41 Formation brute de capital fixe ...	2 318	2 307	2 635	2 963	2 903
P42 Variation des stocks	44	57	47	33	45
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	35	19	-	-	- 26
R79 Autres transferts en capital	22	28	9	46	50
N5 Capacité, besoin(-) de financement .	-872	-830	-1 282	-1 420	- 1 347
Total	1 547	1 581	1 409	1 622	1 625
COMPTE FINANCIER					
F00 Moyens de paiement internationaux .	-	-	-	-	-
F10-20 Monnaie, dépôts non monétaires .	271	387	-126	- 60	-
F30-40-50 Bons négociables, titres	8	23	23	271	-
F60 Crédits à court terme	317	-410	253	- 6	-
F70 Crédits à moyen et long terme	-	15	30	23	-
Total	596	15	180	228	-

Source : INSEE

TABLEAU 125

AIR FRANCE

Millions de francs

RESSOURCES	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P10 Production	18 658	21 383	24 564	27 843	30 694
COMPTE D'EXPLOITATION					
N1 Valeur ajoutée brute	7 072	8 077	10 119	11 977	12 634
R30 Subventions d'exploitation	335	288	382	138	56
Total	7 407	8 365	10 501	12 115	12 690
COMPTE DE REVENU					
N2 Excédent brut d'exploitation	2 377	2 453	3 885	4 854	4 847
R41 Intérêts effectifs	91	92	137	242	344
R43-44 Revenus de la propriété et de l'entreprise	7	6	9	10	9
R52 Indemnités d'assurance-dommages .	-	-	-	-	640
R63 Cotisations sociales fictives ...	-	-	-	96	105
R69 Transferts courants divers	-	-	-	-	-
Total	2 475	2 551	4 031	5 202	5 945
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N3 Revenu disponible brut	1 009	741	2 094	2 657	3 587
COMPTE DE CAPITAL					
N4 Epargne brute	1 009	741	2 094	2 657	3 587
R71 Aides à l'investissement	-	-	-	-	-
R79 Autres transferts en capital	-	-	-	-	-
Total	1 009	741	2 094	2 657	3 587
COMPTE FINANCIER					
F20 Dépôts non monétaires	-	-	-	-	-
F40 Obligations	649	641	- 292	-527	
F50 Actions et autres participations	-	-	737	-	
F60 Crédits à court terme	392	385	691	1 332	
F70 Crédits à moyen et long terme ...	473	- 10	-1 133	- 236	
N6 Solde des créances et dettes	-761	- 1 148	1 420	1 493	
Total	753	- 132	1 423	2 062	
N0 Ajustement	-218	347	- 407	- 197	1 098
N5 Capacité, besoin(-)de financement	-979	- 811	1 013	1 296	1 098

Source : INSEE

TABLEAU 126 AIR FRANCE

Millions de francs

EMPLOIS	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P20 Consommation intermédiaire	11 586	13 306	14 445	15 866	18 060
N1 Valeur ajoutée brute	7 072	8 077	10 119	11 977	12 634
Total	18 658	21 383	24 564	27 843	30 694
COMPTE D'EXPLOITATION					
R10 Rémunération des salariés	4 873	5 709	6 384	6 986	7 520
R22 Impôts liés à la production	157	203	232	275	323
N2 Excédent brut d'exploitation	2 377	2 453	3 885	4 854	4 847
Total	7 407	8 365	10 501	12 115	12 690
COMPTE DE REVENU					
R41 Intérêts effectifs	529	677	616	975	501
R43-44 Autres revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	-	-	-
R46 Participations des salariés.....	-	-	-	-	68
R51 Primes nettes d'assurance-dommages	80	92	105	108	124
R61 Impôts sur le revenu et le patrimoine	-	-	15	25	117
R64 Prestations sociales	-	-	-	96	105
R66 Transferts courants aux administrations privées ...	-	-	-	-	-
R69 Transferts courants divers	857	1 041	1 201	1 341	1 443
N3 Revenu disponible brut	1 009	741	2 094	2 657	3 587
Total	2 475	2 551	4 031	5 202	5 945
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N4 Epargne brute	1 009	741	2 094	2 657	3 587
COMPTE DE CAPITAL					
P41 Formation brute de capital fixe ..	1 938	1 538	1 093	1 348	2 425
P42 Variation des stocks	50	4	- 13	- 21	64
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	-	-	1	2	-
R79 Autres transferts en capital	-	-	-	32	-
N5 Capacité, besoin(-) de financement	-979	-801	1 013	1 296	1 098
Total	1 009	741	2 094	2 657	3 587
COMPTE FINANCIER					
F00 Moyens de paiement internationaux	-	-	-	-	-
F10-20 Monnaie, dépôts non monétaires	87	- 96	698	226	-
F30-40-50 Bons négociables, titres ...	66	- 32	113	1 217	-
F60 Crédits à court terme	555	- 54	602	619	-
F70 Crédits à moyen et long terme	45	50	10	-	-
Total	753	-132	1 423	2 062	-

Source : INSEE

TABLEAU 127 AIR INTER

Millions de francs

RESSOURCES	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P10 Production	3 481	4 031	4 675	5 107	5 740
COMPTE D'EXPLOITATION					
N1 Valeur ajoutée brute	1 645	1 892	2 068	2 264	2 668
R30 Subventions d'exploitation	26	30	33	22	2
Total	1 671	1 922	2 101	2 286	2 670
COMPTE DE REVENU					
N2 Excédent brut d'exploitation	506	545	484	418	651
R41 Intérêts effectifs	87	129	121	92	73
R43-44 Revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	-	-	-
R52 Indemnités d'assurance-dommages ..	-	-	-	25	-
R63 Cotisations sociales fictives	-	-	-	-	-
R69 Transferts courants divers	16	18	-	-	-
Total	609	692	605	535	724
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N3 Revenu disponible brut	415	427	382	448	483
COMPTE DE CAPITAL					
N4 Epargne brute	415	427	382	448	483
R71 Aides à l'investissement	-	-	-	16	-
R79 Autres transferts en capital	-	-	-	6	-
Total	415	427	382	470	483
COMPTE FINANCIER					
F20 Dépôts non monétaires	22	29	27	- 33	
F40 Obligations	-	-	-	- 1	
F50 Actions et autres participations .	-	-	-	-	
F60 Crédits à court terme	208	28	356	221	
F70 Crédits à moyen et long terme	- 74	- 71	- 63	- 34	
N6 Solde des créances et dettes	131	167	- 209	- 228	
Total	287	153	111	- 75	
N0 Ajustement	74	70	87	82	70
N5 Capacité, besoin(-)de financement	205	237	- 122	- 146	70

Source : INSEE

TABLEAU 128 AIR INTER

Millions de francs

EMPLOIS	1981	1982	1983	1984	1985
COMPTE DE PRODUCTION					
P20 Consommation intermédiaire	1 836	2 139	2 607	2 843	3 072
N1 Valeur ajoutée brute	1 645	1 892	2 068	2 264	2 668
Total	3 481	4 031	4 675	5 107	5 740
COMPTE D'EXPLOITATION					
R10 Rémunération des salariés	1 129	1 333	1 557	1 800	1 940
R22 Impôts liés à la production	36	44	60	68	79
N2 Excédent brut d'exploitation	506	545	484	418	651
Total	1 671	1 922	2 101	2 286	2 670
COMPTE DE REVENU					
R41 Intérêts effectifs	65	63	63	60	63
R43-44 Autres revenus de la propriété et de l'entreprise	16	46	20	20	20
R51 Primes nettes d'assurance-dommages	22	26	31	-	-
R61 Impôts sur le revenu et le patrimoine	91	130	98	-	158
R64 Prestations sociales	-	-	-	-	-
R66 Transferts courants aux administrations privées ...	-	-	-	-	-
R69 Transferts courants divers	-	-	11	7	-
N3 Revenu disponible brut	415	427	382	448	483
Total	609	692	605	535	724
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU					
N4 Epargne brute	415	427	382	448	483
COMPTE DE CAPITAL					
P41 Formation brute de capital fixe ..	199	180	499	610	395
P42 Variation des stocks	8	10	5	6	18
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	3	-	-	-	-
R79 Autres transferts en capital	-	-	-	-	-
N5 Capacité, besoin(-) de financement	205	237	- 122	- 146	70
Total	415	427	382	470	483
COMPTE FINANCIER					
F00 Moyens de paiement internationaux	-	-	-	-	-
F10-20 Monnaie, dépôts non monétaires	61	- 86	33	- 198	-
F30-40-50 Bons négociables, titres ...	95	154	- 61	- 4	-
F60 Crédits à court terme	52	63	113	134	-
F70 Crédits à moyen et long terme	79	22	26	- 7	-
Total	287	153	111	- 75	-

Source : INSEE

TABLEAU 129

S69.1 TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES - COMPTES DES SOCIÉTÉS ET QUASI-SOCIÉTÉS

Millions de francs

	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTÉ DE PRODUCTION : RESSOURCES					
Chiffres d'affaires (HT)	36 406	42 297	48 763	51 835	61 321
Variation de stocks	86	112	44	151	- 99
COMPTÉ DE PRODUCTION : EMPLOIS					
Consommation intermédiaire	21 435	25 170	29 127	29 807	38 212
Valeur ajoutée brute	15 057	17 239	19 680	22 179	23 010
TOTAL	36 492	42 409	48 807	51 986	61 222
COMPTÉ D'EXPLOITATION : RESSOURCES					
Valeur ajoutée brute	15 057	17 239	19 680	22 179	23 010
Subvention d'exploitation	8	7	14	13	13
COMPTÉ D'EXPLOITATION : EMPLOIS					
Salaires	7 568	8 733	9 986	10 995	11 281
Charges sociales	3 235	3 735	4 315	4 904	5 070
Impôts indirects	745	916	1 054	1 349	1 720
Excédent brut d'exploitation	3 517	3 862	4 339	4 944	4 952
TOTAL	15 065	17 246	19 694	22 192	23 023
COMPTÉ DE RESULTATS : RESSOURCES					
Excédent brut d'exploitation	3 517	3 862	4 339	4 944	4 952
Produits financiers	100	128	136	166	265
COMPTÉ DE RESULTATS : EMPLOIS					
Frais financiers	839	1 014	1 127	1 240	1 381
Profit brut courant avant impôt	2 778	2 976	3 348	3 870	3 836
TOTAL	3 617	3 990	4 475	5 210	5 217
COMPTÉ D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES					
Profit brut courant avant impôt	2 778	2 976	3 348	3 870	3 836
Profit pertes exceptionnelles	-	-	-	-	-
COMPTÉ D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS					
Impôt sur les bénéficiaires	424	474	519	477	464
Bénéfices distribués	124	117	128	131	163
Autofinancement	2 230	2 385	2 701	3 262	3 209
TOTAL	2 778	2 976	3 348	3 870	3 836
BILAN ACTIF					
Frais d'établissement	14	16	19	34	54
Immobilisations nettes	6 647	7 134	8 026	8 710	9 912
Autres valeurs immobilisées	746	875	959	1 079	1 758
Valeur d'exploitation	536	631	695	729	826
Réalisable et disponible à court terme ..	9 725	11 396	13 550	14 654	16 544
BILAN PASSIF					
Fonds propres (y compris résultat)	3 689	4 165	4 618	4 820	5 669
Dettes à long et moyen terme	2 758	2 970	3 462	4 203	6 805
Dettes à court terme	11 221	12 917	15 169	16 183	16 620
TOTAL	17 668	20 052	23 249	25 206	29 094
HORS COMPTÉ					
Nombre d'entreprises	6 869	7 269	7 457	7 457	-
Effectifs	134 473	136 769	141 496	141 072	142 483
Dotations aux amortissements	1 966	2 165	2 374	2 751	3 089
Investissements	2 794	2 883	3 662	3 948	4 915
Cessions	992	1 398	1 533	1 746	2 327
Chiffres d'affaires à l'exportation	5 279	6 309	7 581	6 345	7 112

TABLEAU 130

S69.2 AUTRES TRANSPORTS TERRESTRES - COMPTES DES SOCIÉTÉS (non compris la RATP)

Millions de francs

	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES					
Chiffres d'affaires (HT)	18 259	20 755	23 600	26 220	31 464
Variation de stocks	54	65	15	25	- 9
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS					
Consommation intermédiaire	8 039	9 226	10 461	11 749	15 508
Valeur ajoutée brute	10 274	11 594	13 154	14 496	15 947
TOTAL	18 313	20 820	23 615	26 245	31 455
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES					
Valeur ajoutée brute	10 274	11 594	13 154	14 496	15 947
Subvention d'exploitation	519	965	486	589	616
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS					
Salaires	5 357	6 261	6 350	6 724	7 161
Charges sociales	2 178	2 585	2 636	2 568	2 776
Impôts indirects	435	539	572	682	883
Excédent brut d'exploitation	2 823	3 174	4 082	5 111	5 743
TOTAL	10 793	12 559	13 640	15 085	16 563
COMPTE DE RESULTATS : RESSOURCES					
Excédent brut d'exploitation	2 823	3 174	4 082	5 111	5 743
Produits financiers	111	152	167	173	214
COMPTE DE RESULTATS : EMPLOIS					
Frais financiers	762	935	1 062	1 252	1 424
Profit brut courant avant impôt	2 172	2 391	3 187	4 032	4 533
TOTAL	2 934	3 326	4 249	5 284	5 957
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES					
Profit brut courant avant impôt	2 172	2 391	3 187	4 032	4 533
Profit pertes exceptionnelles	-	-	-	-	-
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS					
Impôt sur les bénéfices	305	257	303	325	309
Bénéfices distribués	166	139	142	168	195
Autofinancement	1 701	1 995	2 742	3 539	4 056
TOTAL	2 172	2 391	3 187	4 032	4 533
BILAN ACTIF					
Frais d'établissement	18	21	25	25	100
Immobilisations nettes	12 069	11 346	11 059	12 109	13 950
Autres valeurs immobilisées	951	941	1 114	1 247	1 500
Valeur d'exploitation	371	415	421	477	444
Réalizable et disponible à court terme ...	5 825	6 439	7 437	8 258	10 058
BILAN PASSIF					
Fonds propres (y compris résultat)	5 855	4 504	5 319	5 442	9 337
Dettes à long et moyen terme	4 993	4 944	4 013	4 450	4 576
Dettes à court terme	8 386	9 714	10 724	12 224	12 139
TOTAL	19 234	19 162	20 056	22 116	26 052
HORS COMPTE					
Nombre d'entreprises	3 017	3 194	3 343	3 343	-
Effectifs	94 300	97 899	91 405	93 233	90 716
Dotations aux amortissements	2 546	2 883	3 268	4 216	4 650
Investissements	4 126	4 586	5 193	6 320	7 173
Cessions	1 913	2 408	2 952	3 740	4 847
Chiffres d'affaires à l'exportation	1 010	1 058	1 373	1 470	1 642

Source : INSEE

TABLEAU 131

S71 TRANSPORTS MARITIMES - COMPTES DES SOCIETES ET QUASI-SOCIETES

Millions de francs

	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES					
Chiffres d'affaires (HT)	18 468	21 845	23 009	22 963	23 353
Variation de stocks	33	29	- 2	- 6	- 3
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS					
Consommation intermédiaire	14 457	17 334	18 860	18 822	18 464
Valeur ajoutée brute	4 044	4 540	4 147	4 135	4 886
TOTAL	18 501	21 874	23 007	22 957	23 356
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES					
Valeur ajoutée brute	4 044	4 540	4 147	4 135	4 886
Subvention d'exploitation	433	442	562	681	721
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS					
Salaires	2 628	2 788	3 211	3 372	3 723
Charges sociales	962	1 051	1 234	1 351	1 537
Impôts indirects	129	144	182	175	218
Excédent brut d'exploitation	758	999	82	- 91	129
TOTAL	4 477	4 982	4 709	4 816	5 507
COMPTE DE RESULTATS : RESSOURCES					
Excédent brut d'exploitation	758	999	82	- 91	129
Produits financiers	422	533	672	715	725
COMPTE DE RESULTATS : EMPLOIS					
Frais financiers	642	714	799	966	1 297
Profit brut courant avant impôt	538	818	- 45	- 342	- 443
TOTAL	1 180	1 532	754	624	854
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES					
Profit brut courant avant impôt	538	818	- 45	- 342	- 443
Profit pertes exceptionnelles	-	-	-	-	-
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS					
Impôt sur les bénéfices	75	98	74	28	40
Bénéfices distribués	98	115	145	121	100
Autofinancement	365	605	- 264	- 491	- 583
TOTAL	538	818	- 45	- 342	- 443
BILAN ACTIF					
Frais d'établissement	133	145	148	169	62
Immobilisations nettes	7 881	7 398	8 290	7 718	8 150
Autres valeurs immobilisées	2 680	2 739	3 109	3 889	8 431
Valeur d'exploitation	182	221	375	349	307
Réalizable et disponible à court terme ...	7 032	8 167	8 410	8 957	8 411
BILAN PASSIF					
Fonds propres (y compris résultat)	4 339	5 053	4 030	5 049	10 324
Dettes à long et moyen terme	6 852	6 863	8 230	8 526	8 737
Dettes à court terme	6 717	6 754	8 072	7 507	6 300
TOTAL	17 908	18 670	20 332	21 082	25 361
HORS COMPTE					
Nombre d'entreprises	193	198	193	-	-
Effectifs	24 853	23 168	25 345	25 015	25 615
Dotations aux amortissements	1 341	1 518	1 426	1 323	1 154
Investissements	1 379	2 277	2 838	1 680	600
Cessions	1 116	1 391	991	2 064	2 990
Chiffres d'affaires à l'exportation	15 963	18 406	20 014	18 973	18 745

TABLEAU 132

S72 TRANSPORTS AERIENS - COMPTES DES SOCIETES (non compris AIR FRANCE et AIR INTER)

Millions de francs

	1980	1981	1982	1983	1984
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES					
Chiffres d'affaires (HT)	6 890	8 449	9 728	11 080	11 867
Variation de stocks	79	159	211	77	7
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS					
Consommation intermédiaire	4 616	5 911	6 853	7 401	7 830
Valeur ajoutée brute	2 353	2 697	3 086	3 756	4 044
TOTAL	6 969	8 608	9 939	11 157	11 874
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES					
Valeur ajoutée brute	2 353	2 697	3 086	3 756	4 044
Subvention d'exploitation	27	67	91	76	53
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS					
Salaires	1 353	1 579	1 817	2 005	2 119
Charges sociales	371	426	511	570	622
Impôts indirects	60	79	86	102	131
Excédent brut d'exploitation	596	680	763	1 155	1 225
TOTAL	2 380	2 764	3 177	3 832	4 097
COMPTE DE RESULTATS : RESSOURCES					
Excédent brut d'exploitation	596	680	763	1 155	1 225
Produits financiers	71	110	155	191	281
COMPTE DE RESULTATS : EMPLOIS					
Frais financiers	149	210	231	215	272
Profit brut courant avant impôt	518	580	687	1 131	1 234
TOTAL	667	790	918	1 346	1 506
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES					
Profit brut courant avant impôt	518	580	687	1 131	1 234
Profit pertes exceptionnelles	-	-	-	-	-
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS					
Impôt sur les bénéficiaires	61	10	16	15	25
Bénéfices distribués	23	28	35	36	40
Autofinancement	434	542	636	1 080	1 169
TOTAL	518	580	687	1 131	1 234
BILAN ACTIF					
Frais d'établissement	14	10	7	16	19
Immobilisations nettes	1 772	2 033	2 078	2 096	1 840
Autres valeurs immobilisées	359	471	459	459	499
Valeur d'exploitation	292	428	598	517	500
Réalizable et disponible à court terme ...	2 255	2 768	3 250	3 996	4 899
BILAN PASSIF					
Fonds propres (y compris résultat)	1 013	939	1 048	1 388	1 697
Dettes à long et moyen terme	1 152	1 419	1 579	1 412	1 617
Dettes à court terme	2 527	3 352	3 765	4 284	4 443
TOTAL	4 692	5 710	6 392	7 084	7 757
HORS COMPTE					
Nombre d'entreprises	137	157	156	156	-
Effectifs	12 093	14 449	14 862	14 951	14 712
Dotations aux amortissements	380	490	529	574	525
Investissements	584	928	750	692	219
Cessions	205	254	272	228	298
Chiffres d'affaires à l'exportation	5 731	7 117	8 340	9 516	10 249

Source : INSEE

TABLEAU 133
DONNEES PRINCIPALES DES SECTEURS DES TRANSPORTS
DECOMPOSITION PAR TRANCHE DE SALAIRES

	en niveaux					en %		
	1962	1976	1979	1982	1983	1962	1979	1983
R 6921 - R 6922 TRANSPORTS URBAINS ET ROUTIERS DE VOYAGEURS								
Nombre d'entreprises								
0 à 5 salariés.....	1 711	1 601	1 725	1 478	1 384	70,0	56,6	48,3
6 à 19 salariés	506	656	746	854	848	20,7	24,5	29,6
20 à 99 salariés	184	370	458	481	503	7,5	15,0	17,5
100 salariés et plus ..	42	108	117	131	133	1,8	3,9	4,6
TOTAL	2 443	2 735	3 046	2 944	2 868	100,0	100,0	100,0
Recettes totales (en millions de F.)								
0 à 5 salariés.....	98	344	575	742	764	8,3	7,1	5,6
6 à 19 salariés	182	741	1 136	1 905	2 108	15,4	14,0	15,6
20 à 99 salariés	353	1 413	2 456	3 668	4 448	29,9	30,4	32,8
100 salariés et plus ..	546	2 838	3 917	5 654	6 233	46,3	48,5	46,0
TOTAL	1 179	5 336	8 084	11 969	13 553	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés (en milliers)								
0 à 5 salariés	3,7	2,7	2,9	2,8	2,6	8,9	3,9	3,3
6 à 19 salariés	5,2	7,2	8,0	9,1	9,2	12,4	10,9	11,8
20 à 99 salariés	10,1	14,6	18,1	18,7	20,0	24,2	24,7	25,8
100 salariés et plus ..	22,8	40,7	44,5	45,8	46,0	54,5	60,5	59,1
TOTAL	41,8	65,2	73,5	76,4	77,8	100,0	100,0	100,0
R 7403 - R 7405 - R 7408 AUXILIAIRES DES TRANSPORTS TERRESTRES ET FLUVIAL								
Nombre d'entreprises								
0 à 5 salariés	272	246	388	405	406	28,3	35,4	36,8
6 à 19 salariés	364	237	315	275	328	27,3	28,7	29,7
20 à 99 salariés	233	279	287	270	268	32,1	26,2	24,3
100 salariés et plus ..	76	107	107	96	102	12,3	9,7	9,2
TOTAL	945	869	1 097	1 046	1 104	100,0	100,0	100,0
Recettes totales (en millions de F.)								
0 à 5 salariés	40	103	223	364	390	1,5	2,3	2,5
6 à 19 salariés	250	286	741	723	993	9,4	7,6	6,3
20 à 99 salariés	650	1 291	1 874	2 659	3 089	24,4	19,3	19,6
100 salariés et plus ..	1 740	4 730	6 876	9 624	11 275	64,7	70,8	71,6
TOTAL	2 660	6 410	9 714	13 370	15 747	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés (en milliers)								
0 à 5 salariés	0,7	0,6	0,9	1,0	0,9	1,9	1,4	1,5
6 à 19 salariés	3,8	2,5	3,7	2,9	3,5	10,3	5,7	6,0
20 à 99 salariés	10,0	12,4	12,2	11,6	11,4	27,1	19,0	19,7
100 salariés et plus ..	22,3	50,1	47,6	43,3	42,3	60,7	73,9	72,8
TOTAL	36,8	65,6	64,4	58,8	58,1	100,0	100,0	100,0

Source : O.E.S.T. - Enquête Annuelle d'entreprises

TABLEAU 134
DONNÉES PRINCIPALES DES SECTEURS DES TRANSPORTS
DECOMPOSITION PAR TRANCHE DE SALAIRES

	en niveaux				en %			
	1976	1979	1982	1983	1976	1979	1982	1983
S 71. TRANSPORTS MARITIMES								
Nombre d'entreprises								
0 à 5 salariés	22	18	24	31	20,6	17,1	25,3	29,5
6 à 19 salariés	12	19	14	14	11,2	18,1	14,8	13,4
20 à 99 salariés	30	28	20	21	28,0	26,7	21,0	20,0
100 salariés et plus ..	43	40	37	39	40,2	38,1	38,9	37,1
TOTAL	107	105	95	105	100,0	100,0	100,0	100,0
Recettes totales (en millions de F.)								
0 à 5 salariés	1 392	2 302	4 294	4 194	13,2	18,6	20,9	20,1
6 à 19 salariés	176	503	213	327	1,7	4,0	1,0	1,6
20 à 99 salariés	646	975	1 348	1 386	6,2	7,8	6,6	6,7
100 salariés et plus ..	8 265	8 642	14 681	14 883	78,9	69,6	71,5	71,6
TOTAL	10 479	12 422	20 536	20 790	100,0	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés (en milliers)								
0 à 5 salariés	-	-	-	-	-	-	-	-
6 à 19 salariés	0,1	0,2	0,2	0,1	0,3	0,7	0,8	0,4
20 à 99 salariés	1,3	1,2	1,2	1,1	4,1	4,5	5,0	4,7
100 salariés et plus ..	30,2	25,7	22,6	22,2	95,6	94,8	94,2	94,9
TOTAL	31,6	27,1	24,0	23,4	100,0	100,0	100,0	100,0
R 7401 -R 7404 - R 7406 AUXILIAIRES DES TRANSPORTS MARITIMES								
Nombre d'entreprises								
0 à 5 salariés	218	241	295	293	36,8	37,3	41,3	43,8
6 à 19 salariés	168	190	188	169	28,4	29,4	26,4	25,2
20 à 99 salariés	165	177	196	173	27,9	27,4	27,5	25,9
100 salariés et plus ..	41	38	34	34	6,9	5,9	4,8	5,1
TOTAL	592	646	713	669	100,0	100,0	100,0	100,0
Recettes totales (en millions de F)								
0 à 5 salariés	183	362	615	633	3,9	5,4	7,1	7,3
6 à 19 salariés	299	506	767	862	6,3	7,6	8,9	9,9
20 à 99 salariés	1 473	2 162	3 411	3 422	31,1	32,4	39,4	39,4
100 salariés et plus ..	2 780	3 648	3 851	3 763	58,7	54,6	44,6	43,4
TOTAL	4 735	6 678	8 644	8 680	100,0	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés (en milliers)								
0 à 5 salariés	0,5	0,5	0,6	0,7	2,2	2,2	2,5	3,2
6 à 19 salariés	1,8	1,9	2,0	1,8	7,9	8,4	8,4	8,3
20 à 99 salariés	7,3	7,7	8,3	7,4	32,0	33,9	34,9	34,1
100 salariés et plus ..	13,2	12,6	12,9	11,8	57,9	55,5	54,2	54,4
TOTAL	22,8	22,7	23,8	21,7	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : O.E.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprises

TABLEAU 135
DONNÉES PRINCIPALES DES SECTEURS DES TRANSPORTS
DECOMPOSITION PAR TRANCHE DE SALAIRES

	en niveaux					en %		
	1962	1976	1979	1982	1983	1962	1979	1983
S 69.1 TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES								
Nombre d'entreprises								
0 à 5 salariés	19 156	17 155	16 732	18 146	18 202	84,2	74,9	75,4
6 à 19 salariés	2 799	3 727	3 990	4 044	4 244	12,3	17,8	17,6
20 à 99 salariés	716	1 307	1 478	1 547	1 553	3,1	6,6	6,4
100 salariés et plus ..	81	141	167	166	156	0,4	0,7	0,6
TOTAL	22 752	22 330	22 367	23 903	24 155	100,0	100,0	100,0
Recettes totales (en millions de F.)								
0 à 5 salariés	1 439	5 052	6 774	11 000	11 122	31,3	20,8	20,2
6 à 19 salariés	1 249	5 544	8 909	13 050	14 826	27,2	27,3	26,9
20 à 99 salariés	1 169	6 411	10 350	16 146	17 986	25,5	31,7	32,7
100 salariés et plus ..	736	3 915	6 574	10 484	11 100	16,0	20,2	20,2
TOTAL	4 593	20 922	32 607	50 680	55 034	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés (en milliers)								
0 à 5 salariés	34,7	19,9	18,6	19,1	18,7	32,0	12,1	11,8
6 à 19 salariés	28,7	36,4	40,5	39,7	40,4	26,4	26,5	25,5
20 à 99 salariés	26,9	48,1	54,6	56,8	58,1	24,8	35,6	36,7
100 salariés et plus ..	18,3	34,8	39,6	41,9	41,3	16,8	25,8	26,0
TOTAL	108,6	139,2	153,3	157,5	158,5	100,0	100,0	100,0
R 6924 - R 6925 DEMENAGEMENT ET LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS								
Nombre d'entreprises								
0 à 5 salariés	889	2 302	2 544	2 102	2 287	64,1	68,0	65,0
6 à 19 salariés	340	718	829	1 017	899	24,5	22,2	25,6
20 à 99 salariés	144	299	330	312	302	10,4	8,8	8,6
100 salariés et plus ..	13	40	37	34	28	1,0	1,0	0,8
TOTAL	1 386	3 359	3 740	3 465	3 516	100,0	100,0	100,0
Recettes totales (en millions de F.)								
0 à 5 salariés	72	610	975	982	1 227	11,4	15,1	12,6
6 à 19 salariés	166	932	1 478	2 524	2 525	26,3	22,9	26,0
20 à 99 salariés	246	1 316	2 200	3 285	3 671	38,9	34,0	37,8
100 salariés et plus ..	148	1 454	1 807	2 221	2 292	23,4	28,0	23,6
TOTAL	632	4 312	6 460	9 012	9 715	100,0	100,0	100,0
Effectifs salariés (en milliers)								
0 à 5 salariés	2,0	3,0	3,4	2,9	3,3	10,9	10,1	10,6
6 à 19 salariés	4,7	7,3	8,5	9,5	8,6	25,5	25,2	27,8
20 à 99 salariés	7,8	11,0	12,6	12,1	11,9	39,1	37,4	38,4
100 salariés et plus ..	4,5	10,7	9,2	7,9	7,2	24,5	27,3	23,2
TOTAL	18,4	32,0	33,7	32,4	31,0	100,0	100,0	100,0

Source : O.E.S.T. - Enquête Annuelle d'Entreprises.

* Les évolutions sont surtout dues à la location de véhicules industriels.

4 - LES PRIX ET LES COUTS

I - 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 pour les véhicules de 17 T et plus de C.U.. Ils contiennent en principe les services annexes lorsqu'ils font partie de la prestation fournie par le transporteur. Aucun résultat n'est donné en ce qui concerne les évolutions de la zone courte en trafic international : le nombre réduit des observations portant sur ce champ interdit de considérer comme fiables les résultats obtenus. Rappelons que le système d'observation dont les résultats sont publiés ici n'est à l'étude que depuis deux ans et subira sans doute à l'avenir de nouveaux affinements.

a) Hiérarchie et évolution des prix unitaires

TABLEAU 136

PRIX UNITAIRES* (véhicules de 17 T. et plus de C.U.)

	En francs par tonne/km			
	1982	1983	1984	1985
TRAFIC INTERIEUR				
Zone courte	0,53	0,59	0,62	0,65
Zone longue	0,37	0,41	0,45	0,47
ensemble	0,42	0,47	0,50	0,53
TRAFIC INTERNATIONAL				
Zone longue	0,33	0,34	0,35	0,38

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

Le prix de la zone courte recouvre des prix très disparates puisqu'on y décrit des trajets courts où le poids de la manutention peut intervenir de manière non négligeable, notamment lorsqu'il s'agit de circuits de distribution ou de ramassage.

Il peut dépasser 5 francs à la tonne-km dans le cas des véhicules de faible charge utile.

En zone longue, on remarquera que le prix en trafic intérieur est de plus de 20 % supérieur à celui du trafic international. La fourchette des prix est par ailleurs plus restreinte qu'en zone courte.

TABLEAU 137

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

	1983	1984	1985
TRAFIC INTERIEUR			
Zone courte	109,4	104,2	105,8
Zone longue	110,3	108,2	105,4
Ensemble	110,0	106,7	105,6
TRAFIC INTERNATIONAL			
Zone longue	102,0	103,9	108,3

Véhicules de 17 T. et plus de Charge Utile.

En ce qui concerne le trafic intérieur, la décélération des prix se poursuit en zone longue bien que de manière modérée. Une seule augmentation de la Tarification Routière Obligatoire a été pratiquée, d'un cran (2,531 %) en date du 1er mai 1985. Rappelons d'autre part qu'à partir du 1er mai est autorisée la récupération de 50 % de la TVA sur les carburants. En zone courte en revanche, les prix connaissent une certaine reprise après le ralentissement de 1984.

b) Evolution des chiffres d'affaires

TABLEAU 138

CHIFFRE D'AFFAIRES* : EVOLUTION PAR RAPPORT A L'ANNEE PRECEDENTE.

	Chiffre d'affaires		
	1983	1984	1985
TRAFIC INTERIEUR			
Zone courte	107,4	104,0	109,9
Zone longue	107,1	106,0	108,5
Ensemble	107,2	105,2	109,1
TRAFIC INTERNATIONAL			
Zone longue	107,4	112,5	112,1

* Ensemble des recettes perçues, hors T.V.A., par les transporteurs routiers pour leurs activités de transport en compte d'autrui (véhicules de 17 T. et plus de Charge Utile).

La progression du chiffre d'affaires s'explique en partie par une évolution positive du trafic.

TABLEAU 139

EVOLUTION DES TONNES-KM

EVOLUTION EN VOLUME

	EVOLUTION DES TONNES-KM		EVOLUTION EN VOLUME	
	1984	1985	1984	1985
TRAFIC INTERIEUR				
Zone courte	99,0	103,9	99,8	103,9
Zone longue	98,0	103,0	98,0	102,9
Ensemble	98,3	103,3	98,7	103,3
TRAFIC INTERNATIONAL				
Zone longue	108,5	103,4	108,2	103,5

Le trafic international, enfin, connaît une progression de son chiffre d'affaires alliant une hausse relativement forte des prix à une stabilisation du trafic en moyenne annuelle.

Précisions méthodologiques :

La variation du chiffre d'affaires se décompose en une évolution en prix et une évolution en volume. L'évolution en volume englobe l'évolution des tonnes-km et celle de la répartition des différents types de trafic : par exemple, une tonne-km réalisée par un 38 tonnes transportant des automobiles sur longue distance n'est pas équivalente à une tonne-km réalisée par un petit véhicule transportant sur courte distance des matériaux de construction. La variation en volume ne peut donc être directement comparée à celles des tonnes-km.

II. LES PRIX DE LA NAVIGATION FLUVIALE EN 1984

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'hydrocarbures ou de produits chimiques, produits non soumis à tarification obligatoire).

Pour chacun des transports de marchandises effectués au cours de l'année, 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 divisé par le total des tonnes-km réalisées donne un prix moyen par tonne-km.

II.1. Le marché intérieur subit une modification importante avec l'entrée en activité de l'E.A.T.E.

En octobre 1983 est créée l'Entreprise Artisanale de Transport par Eau (EATE). Il s'agissait de regrouper les artisans bateliers en une organisation qui serait en mesure de négocier avec les clients de la voie d'eau des contrats globaux, répartis ensuite au tour de rôle dans les bureaux d'affrètement. L'EATE a conclu en 1984 d'importants contrats de transport de céréales.

Il en résulte qu'une part importante de trafic auparavant distribué directement au tour de rôle sous convention de voyage simple subit une modification dans la nature du service offert, puisque les nouveaux contrats comportent des ristournes aux chargeurs, et vont dans le sens d'une meilleure gestion des transports effectués du fait de la possibilité d'une programmation des transports.

Statistiquement, ceci se traduit dans le dégonflement de la catégorie des "conventions de voyage simple" au profit de la catégorie "convention de voyage simple liée à un contrat au tonnage".

TABLEAU 140

REPARTITION DU FRET REALISE EN 1983 ET 1984 SELON LA CATEGORIE DE CONTRAT

TRAFFIC INTERIEUR	1983		1984	
	Fret (millions de francs)	%	Fret (millions de francs)	%
Contrats au temps	53,4	10	51,8	10
Contrats au tonnage	158,0	30	160,6	31
Convention de voyage simple	225,7	44	156,3	30
Voyage simple lié à un contrat au tonnage.....	39,8	8	107,7	21
Convention de voyages multiples	20,5	4	22,3	4
Voyages multiples liés à un contrat au tonnage.....	20,0	4	23,6	4
ENSEMBLE	517,4	100	522,3	100

Le prix du contrat simple est plus élevé que celui du contrat au tonnage. Les conventions de voyage simple liées à un contrat au tonnage se situent à un niveau proche de celui des contrats au tonnage :

TABLEAU 141

PRIX UNITAIRES, EN 1984, SELON LES PRINCIPALES CATEGORIES DE CONTRAT

TRAFIC INTERIEUR	Prix unitaire (FF par Tk)	Part en tra- fic (% de Tk)
Contrats au tonnage	0,14	35
Convention de voyage simple	0,19	25
Convention de voyage simple liée à un contrat au tonnage	0,15	22

Dès lors, le basculement massif d'un type de contrat à l'autre, qui s'opère chez les bateliers, se traduit dans le fait que le prix moyen pratiqué par ces derniers augmentera moins que celui de chacun des deux principaux types de contrat qu'ils proposent.

Les résultats sont les suivants :

TABLEAU 142

PRIX UNITAIRES ET EVOLUTION DU TRAFIC SELON LA CATEGORIE DU TRANSPORTEUR⁽¹⁾

TRAFIC INTERIEUR	Prix unitaire 1984 (FF/Tk)	Variation ⁽²⁾			
		des prix	du chiffre d'affaires	des tonnes-km	en volume ⁽⁴⁾
Compagnies	0,14	103,7	99,8	97,0	96,2
Batellerie ⁽³⁾	0,17	103,7	101,7	97,1	98,1
Ensemble	0,16	103,7	101,0	97,1	97,4

On aboutit à une augmentation des prix modérée pour chacune des deux catégories de transporteur, les prix de la batellerie étant fortement comprimés par la mise en place de nouveaux contrats à prix modérés :

La catégorie des conventions de voyage simple inclut les contrats conclus par l'EATE. Les contrats au tonnage correspondent donc en quasi-totalité à l'activité des compagnies.

La hausse des prix moyenne de 3,7 %, identique pour les bateliers et les compagnies, s'interprète comme le résultat d'une volonté des bateliers de comprimer leurs prix à travers une modification importante des prestations offertes.

(1) En ce qui concerne le trafic intérieur, on n'a comptabilisé dans le cours de ce chapitre que les bateaux français, les bateaux étrangers ne représentant que 1 % des tonnes-km réalisées.

(2) Indice : base 100 en 1983.

(3) La batellerie regroupe les artisans bateliers et les petites flottes.

(4) Pour la différence existant entre variation des tonnes-km et variation en volume, on se reportera à la note intitulée "Précisions méthodologiques"

TABLEAU 143

PRIX UNITAIRES ET EVOLUTION DU TRAFIC SELON LE TYPE DE CONTRAT CONCLU

TRAFIC INTERIEUR	Prix unitaire 1984 (FF/Tk)	Variation*			
		des prix	du chiffre d'affaires	des tonnes-km	en volume
Voyage simple	0,17	103,2	100,8	97,3	97,6
Contrat au tonnage..	0,14	104,7	101,6	97,2	97,1
Autres	0,17	103,5	100,3	95,7	96,9
Ensemble	0,16	103,7	101,0	97,1	97,4

* Indice : base 100 en 1983.

Ce calcul n'est cependant pas tout à fait satisfaisant si l'on considère qu'il y a une différence de nature entre les deux types de contrats proposés par les bateliers : une autre méthode de calcul consisterait à assimiler les contrats conclus par l'EATE à des contrats au tonnage, et à les affecter en conséquence d'une pondération plus faible que dans les résultats présentés ci-dessus. On constate alors une forte augmentation (plus de 10 %) sur les transports effectués en bureau d'affrètement sans intervention de l'EATE. Cette progression serait représentative de l'évolution du prix des prestations soumises à tarification obligatoire. Il apparaît donc nettement que l'intervention de l'EATE s'est traduite pour les chargeurs par une baisse des prix pratiqués. La décomposition des évolutions selon le type de marchandises reflète les résultats ci-dessus :

TABLEAU 144

PRIX UNITAIRES ET EVOLUTION DU TRAFIC SELON LE TYPE DE MARCHANDISE

TRAFIC INTERIEUR	Prix unitaire 1984 (FF/Tk)	Distance moyenne parcourue (en km)	Variation*	
			des prix	du chiffre d'affaires
Produits agricoles et denrées alimentaires	0,18	283	103,5	105,0
Combustibles, minéraux solides	0,14	1 069	104,5	102,5
Minerais, matér. construction.	0,14	466	103,7	94,5
Autres	0,18	366	101,7	96,1
Ensemble	0,16	468	103,7	101,0

TRAFIC INTERIEUR	Variation*		Part du trafic % de Tkm
	des Tkm	en volume	
Produits agricoles et denrées alim.....	101,0	101,4	30
Combustibles, minéraux solides	97,4	98,1	40
Minerais, matériaux de construction	91,6	91,1	20
Autres	96,1	94,5	10
Ensemble	97,1	97,4	100

* Indice : base 100 en 1983.

II.2. La régression du trafic international se fait au détriment du pavillon français

TABLEAU 145

TRAFIC INTERNATIONAL	Chiffre d'affaires		Tonnes-kilomètres	
	Millions de francs	Variation*	Millions de francs	Variation*
Bateaux français	261,9	98,0	1 621,7	90,1
Bateaux étrangers ...	406,4	101,7	3 069,7	101,8
Ensemble	668,3	100,2	4 691,4	97,4

* Indice : base 100 en 1983.

Le trafic mesuré en tonnes-km se maintient pour les bateaux étrangers, ce qui n'est pas le cas des bateaux français. On notera d'autre part que les importations diminuent plus vite que les exportations avec une perte importante pour les bateaux français, dont le chiffre d'affaires à l'import baisse de plus de 5 % malgré une forte hausse de prix.

La nature du contrat ne constitue pas un critère déterminant en trafic international puisque la quasi-totalité des transports effectués le sont sous convention de voyage simple. On ne retiendra donc pas ce critère dans l'analyse.

TABLEAU 146

PRIX UNITAIRES ET EVOLUTION DU TRAFIC SELON LE TYPE DE TRAFIC ET LE PAVILLON

TRAFIC INTERNATIONAL	Prix unitaire 1984 (FF/Tk)	Variation *			
		des prix	du chiffre d'affaires	des T-km	en volume
Trafic international	0,14	103,9	100,2	97,4	96,4
dont :					
Bateaux français ..	0,16	107,9	98,2	90,1	90,8
Bateaux étrangers .	0,13	101,3	101,7	101,8	100,4
Exportations	0,15	105,3	101,8	98,3	96,7
dont :					
Bateaux français ..	0,18	108,0	100,2	92,1	92,7
Bateaux étrangers .	0,14	102,8	103,2	102,9	100,4
Importations	0,13	102,5	98,5	96,6	96,1
dont :					
Bateaux français ..	0,14	107,6	94,5	87,7	87,9
Bateaux étrangers .	0,13	100,1	100,5	100,9	100,4

* Indice : base 100 en 1983.

1. EXPORTATIONS

TABLEAU 147

PRIX UNITAIRES ET EVOLUTION DU TRAFIC SELON LA MARCHANDISE TRANSPORTEE

TRAFIC INTERNATIONAL	Prix unitaire 1984 (FF/Tk)	Distance moyenne parcourue (en km)	Variation*	
			des prix	du chiffre d'affaires
Produits agricoles	0,17	286	105,0	104,6
Denrées alimentaires	0,17	252	104,0	89,3
Engrais	0,05**	777	107,0	122,0
Autres	0,11	544	114,1	124,7
Ensemble	0,15	308	105,3	101,8

TRAFIC INTERNATIONAL	Variation*		Part du trafic % de Tkm
	des TKm	en volume	
Produits agricoles	99,6	99,6	59
Denrées alimentaires	86,1	85,9	23
Engrais	114,7	114,0	9
Autres	111,0	109,2	9
Ensemble	98,3	96,7	100

* Indice : base 100 en 1983.

** Ce prix très faible s'explique par le fait qu'il s'agit essentiellement de transport de type Rhénan, chargés au départ de Mulhouse et concernant les potasses d'Alsace, à destination des ports de l'Europe du Nord.

2. IMPORTATIONS

TABLEAU 148

TRAFIC INTERNATIONAL	Prix unitaire 1984 (FF/Tk)	Distance moyenne parcourue (en km)	Variation*	
			des prix	du chiffre d'affaires
Produits agricoles	0,17	286	97,6	89,8
Denrées alimentaires	0,15	252	106,8	92,0
Combustibles, minéraux solides	0,11	427	110,9	108,5
Produits métallurgiques	0,14	279	97,9	113,5
Minerais, matér. construction.	0,13	328	106,3	100,6
Engrais	0,14	281	96,8	93,5
Autres	0,11	446	102,6	95,4
Ensemble	0,13	328	102,5	98,5

* Indice : base 100 en 1983.

TABLEAU 148 suite

TRAFIC INTERNATIONAL	Variation*		Part du trafic % de Tkm
	des TKm	en volume	
Produits agricoles	92,1	92,0	7
Denrées alimentaires	86,2	86,2	9
Combustibles, minéraux solides	99,0	97,8	14
Produits métallurgiques	117,0	115,9	13
Minerais, matériaux construction.....	95,1	94,6	20
Engrais	96,7	96,6	17
Autres	93,0	93,0	20
Ensemble	96,6	96,1	100

* Indice : base 100 en 1983.

III. ROUTE, FER ET VOIE NAVIGABLE : PRIX UNITAIRES COMPARES EN 1984.
(transport pour compte d'autrui - En francs par tonne-Km)

Transport routier 0,46*	Transport ferroviaire 0,25**	Transport fluvial 0,16***
----------------------------	---------------------------------	------------------------------

* Source OEST : véhicules français de 17 tonnes et plus de charge utile et de moins de 15 ans d'âge ; tout trafic (intérieur et international) ** Source SNCF (memento) : tout trafic intérieur et international.

*** Source ONN : bateaux français ; tout trafic sauf transports Rhénans et Mosellans et transports spéciaux.

Des remarques s'imposent pour l'appréciation des différences de prix :

- La nature du fret : un train complet ne transporte pas le même type de chargement qu'une péniche ou un "38 tonnes". Les différences portent sur le tonnage transporté, le type de marchandise (dont le transport est plus ou moins coûteux), l'éventail des produits transportables selon le mode...
- Le kilométrage réalisé : les comparaisons portent ici sur un montant à la tonne-km. Or les réseaux des trois modes sont très distincts, plus ou moins fournis, et plus ou moins directs dans la liaison d'un point à un autre.
- La réalisation du transport terminal : seule la route peut assurer dans la quasi-totalité des cas le parcours terminal et les ruptures de charge induisent des coûts de manutention.
- Les services annexes rendus par les transporteurs : les prix de la route comprennent ici le coût de ces services, ce qui n'est pas le cas pour la voie d'eau.

5 - LA CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORT

TABLEAU 149 : EVOLUTION EN VALEUR DE LA CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORT

Millions de francs courants - H.T.V.A.D.

	1982	1983	1984	1985
61. Achats de véhicules	81 533	86 455	80 961	92 656
611. Voitures particulières	74 906	79 991	74 744	86 452
612. Caravanes, motocycles et cycles.	6 627	6 464	6 217	6 204
62. Dépenses d'utilisation de véhicules	172 615	191 626	210 860	227 590
621. Pneus et réparations	65 414	73 346	78 356	82 652
6211. Pneus	10 165	11 267	11 912	12 243
6212. Réparations automobiles	55 749	62 079	66 444	70 409
622. Carburants et lubrifiants (1) .	88 204	96 255	104 994	115 469
623. Autres dépenses	18 997	22 025	27 510	29 469
6231. Autres dépenses transport(2)	12 187	13 568	15 355	16 269
6232. Assurance automobile (3) ..	6 810	8 457	12 155	13 200
63. Transports collectifs	42 962	47 842	52 079	55 726
631 Transp. ferroviaires de voyageurs	11 691	13 052	14 291	15 868
632 Transp. urbains (y compris RATP)	8 693	9 703	10 618	11 577
633 Autres transports terrestres (4)	15 967	17 669	18 999	19 472
634 Transports maritimes et aériens .	6 611	7 418	8 171	8 809
TOTAL TRANSPORT	297 110	325 923	344 170	375 972
CONSOMMATION FINALE DES MENAGES	2306244	2551062	2763790	2984413

(1) Il s'agit de la part lubrifiant incorporée au carburant. La majeure partie des "lubrifiants" figure en "réparations".

(2) Véhicules d'occasion (marge des intermédiaires), péages, parkings, locations, auto-écoles.

(3) Le montant des primes est diminué du montant des remboursements.

(4) Transports routiers, taxis, déménagements.

Source : INSEE

TABLEAU 150 : CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORT - EVOLUTION EN VOLUME

Indice base 100 année précédente - H.T.V.A.D.

	1981	1982	1983	1984	1985
61. Achats de véhicules	101,0	117,8	98,0	86,5	107,2
611. Voitures particulières	102,9	119,6	98,7	86,2	108,3
612. Caravanes, motocycles et cycles	85,8	100,6	90,1	90,0	94,6
62. Dépenses d'utilisation de véhicules	102,6	100,6	101,4	101,2	99,3
621. Pneus et réparations	103,4	102,0	101,4	100,5	99,5
6211. Pneus	101,0	102,0	100,9	100,5	99,3
6212. Réparations automobiles	103,9	102,0	101,5	100,5	99,5
622. Carburants et lubrifiants	102,7	100,4	101,7	101,0	99,7
623. Autres dépenses	99,1	97,2	100,4	104,4	97,0
6231. Autres dépenses transport ..	101,1	103,5	100,7	103,0	99,0
6232. Assurance automobile	95,8	86,9	99,9	106,5	94,0
63. Transports collectifs	100,6	101,5	100,8	101,3	100,7
631 Transp. ferroviaires de voyageurs.	101,5	102,2	102,7	103,2	103,0
632 Transp. urbains (y compris RATP) .	103,3	103,4	102,5	101,7	102,0
633 Autres transports terrestres	96,6	99,3	99,1	100,2	97,6
634 Transports maritimes et aériens ..	105,9	103,0	99,1	100,1	102,2
TOTAL TRANSPORT	101,9	105,1	100,4	97,1	101,4
CONSOMMATION FINALE DES MENAGES	101,7	102,9	100,9	100,7	101,9

Source : INSEE

TABLEAU 151 : CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORT - EVOLUTION EN PRIX

Indice base 100 année précédente - H.T.V.A.D.

	1981	1982	1983	1984	1985
61. Achats de véhicules	111,2	110,1	108,2	108,3	106,7
611. Voitures particulières	111,1	110,0	108,2	108,4	106,8
612. Caravanes, motocycles et cycles.	112,2	110,4	108,3	106,8	105,5
62. Dépenses d'utilisation de véhicules	115,1	113,6	109,4	108,7	108,6
621. Pneus et réparations	115,6	112,4	110,6	106,3	106,0
6211. Pneus	115,6	112,3	109,8	105,2	103,5
6212. Réparations automobiles	115,6	112,4	110,7	106,5	106,5
622. Carburants et lubrifiants	114,8	113,7	107,3	108,0	110,3
623. Autres dépenses	114,7	117,2	115,4	119,7	109,4
6231. Autres dépenses transport ..	113,3	113,6	110,5	109,8	105,2
6232. Assurance automobile	117,0	124,3	124,3	135,0	115,0
63. Transports collectifs	113,5	113,7	110,5	107,5	106,2
631 Transp. ferroviaires de voyageurs.	110,9	115,7	108,7	106,1	107,8
632 Transp. urbains (y compris RATP) .	111,4	110,3	108,9	107,6	106,9
633 Autres transports terrestres	116,4	114,0	111,7	107,4	105,0
634 Transports maritimes et aériens ..	113,7	114,4	113,3	110,0	105,4
TOTAL TRANSPORT	113,8	112,6	109,3	108,7	107,8
CONSOMMATION FINALE DES MENAGES	113,2	111,7	109,7	107,6	106,0

Source : INSEE

TABLEAU 152 : CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORT - EVOLUTION EN VOLUME
Indice base 100 année 1970 - H.T.V.A.D.

	1981	1982	1983	1984	1985
61. Achats de véhicules	164,2	192,6	188,4	163,0	174,3
611. Voitures particulières	162,6	194,2	191,6	165,2	178,8
612. Caravanes, motocycles et cycles.	177,6	178,2	160,6	143,9	135,3
62. Dépenses d'utilisation de véhicules	150,1	150,1	154,7	159,1	158,1
621. Pneus et réparations	145,7	148,6	150,7	151,4	150,6
6211. Pneus	144,5	147,4	148,7	149,5	148,4
6212. Réparations automobiles	145,9	148,8	151,0	151,8	151,0
622. Carburants et lubrifiants	153,2	151,6	153,3	153,9	153,2
623. Autres dépenses	153,3	150,0	173,7	204,2	201,6
6231. Autres dépenses transport ..	234,1	243,3	245,5	253,8	254,1
6232. Assurance automobile	94,6	82,2	121,5	168,1	162,1
63. Transports collectifs	147,1	149,8	151,5	153,9	156,0
631 Transp. ferroviaires de voyageurs.	133,7	136,9	140,6	145,1	149,4
632 Transp. urbains (y compris RATP) .	147,5	152,5	156,3	159,0	162,1
633 Autres transports terrestres	135,8	135,1	134,3	135,1	132,7
634 Transports maritimes et aériens ..	225,5	232,6	230,4	230,8	236,6
TOTAL TRANSPORT	153,1	160,6	162,5	159,2	161,8
CONSOMMATION FINALE DES MENAGES	154,7	160,1	161,5	163,3	167,1

Source : INSEE

TABLEAU 153 : CONSOMMATION DES MENAGES EN TRANSPORT - EVOLUTION EN PRIX
Indice base 100 année 1970 - H.T.V.A.D.

	1981	1982	1983	1984	1985
61. Achats de véhicules	299,7	331,3	359,0	388,6	416,0
611. Voitures particulières	305,3	336,4	364,2	394,6	421,9
612. Caravanes, motocycles et cycles.	255,4	282,6	305,9	328,2	348,3
62. Dépenses d'utilisation de véhicules	336,6	384,5	414,4	443,5	481,6
621. Pneus et réparations	317,2	356,5	394,2	419,0	444,4
6211. Pneus	309,9	347,9	382,2	402,0	416,1
6212. Réparations automobiles	318,6	358,1	396,4	422,2	449,7
622. Carburants et lubrifiants	364,4	420,4	453,6	492,8	544,3
623. Autres dépenses	294,4	343,0	343,4	364,9	395,9
6231. Autres dépenses transport ..	284,9	322,5	355,8	389,5	409,2
6232. Assurance automobile	311,5	386,9	325,3	337,8	380,6
63. Transports collectifs	283,9	321,6	354,2	379,5	400,8
631 Transp. ferroviaires de voyageurs.	250,4	289,2	314,4	333,6	359,6
632 Transp. urbains (y compris RATP) .	239,6	264,3	287,8	309,7	331,1
633 Autres transports terrestres	358,8	408,3	454,3	485,8	506,8
634 Transports maritimes et aériens ..	273,7	312,7	343,3	389,5	409,5
TOTAL TRANSPORT	318,1	358,7	388,8	419,2	450,6
CONSOMMATION FINALE DES MENAGES	276,3	307,3	336,7	360,9	380,8

Source : INSEE

6 - LES MATERIELS DE TRANSPORT ET L'ENERGIE

DONNEES SUR LES BRANCHES : T16 : AUTOMOBILES, MATERIEL DE TRANSPORT TERRESTRE
T17 : CONSTRUCTION NAVALE, AERONAUTIQUE

1. Production

TABLEAU 154
PRODUCTION DISTRIBUEE

	1981	1982	1983	1984	1985
VALEUR (millions de francs courants)					
S 311 Véhicules automobiles (1)	155 378	178 476	199 103	206 439	218 486
S 312 Autres matériels de transport terrestre (2)	5 970	6 629	6 093	6 247	5 541
S 32 Construction navale	19 257	21 771	23 586	21 566	20 894
S 33 Construction aéronautique	44 592	48 239	52 266	53 099	58 739
VOLUME (base 100 en 1970)					
S 311 Véhicules automobiles	143,6	147,2	152,0	145,4	144,5
S 312 Autres matériels de transport terrestre	120,8	118,3	97,7	94,0	81,2
S 32 Construction navale	162,6	156,9	157,3	143,7	120,2
S 33 Construction aéronautique	247,7	240,8	245,2	232,0	237,6
PRIX A LA PRODUCTION (base 100 en 1970)					
S 311 Véhicules automobiles	303,0	339,4	366,7	397,7	423,4
S 312 Autres matériels de transport terrestre	294,8	334,1	371,8	396,4	407,1
S 32 Construction navale	210,5	246,6	266,4	266,7	309,0
S 33 Construction aéronautique	252,6	281,2	299,2	321,2	347,0
PRIX RELATIFS (3)					
S 311 Véhicules automobiles	113,8	113,6	112,2	113,7	114,0
S 312 Autres matériels de transport terrestre	110,7	111,8	113,7	113,3	109,6
S 32 Construction navale	79,0	82,5	81,5	76,2	83,2
S 33 Construction aéronautique	94,9	94,1	91,5	91,8	93,4

SOURCE : INSEE

(1) S 311. Véhicules automobiles, y compris caravanes, remorques de tourisme, pièces et équipements spécifiques pour automobiles, véhicules utilitaires, carrosseries, bennes, remorques autres que de tourisme, motocycles et cycles, pièces et équipements pour cycles et motocycles.

(2) S 312. Matériel ferroviaire roulant.

(3) Le prix relatif provient du rapport de l'indice des prix à la production sur l'indice des prix du PIB marchand.

2. Echanges extérieurs

TABLEAU 155
ECHANGES EXTERIEURS

	1981	1982	1983	1984	1985
EXPORT : VALEUR (millions de F courants)					
S 311 Véhicules automobiles	64 554	70 833	80 385	91 209	96 910
S 312 Autres matériels transp. terrestre	2 693	2 455	2 763	2 765	3 178
S 32 Construction navale	5 906	4 671	5 357	6 222	2 991
S 33 Construction aéronautique	25 365	31 874	32 981	43 907	46 554
EXPORT : VOLUME (base 100 en 1970)					
S 311 Véhicules automobiles	192,7	182,2	184,2	189,5	193,6
S 312 Autres matériels transp. terrestre	163,1	127,9	125,5	117,1	134,6
S 32 Construction navale	440,7	313,2	322,8	342,7	161,6
S 33 Construction aéronautique	490,3	542,0	494,9	576,1	549,8
IMPORT : VALEUR (millions de F courants)					
S 311 Véhicules automobiles	39 911	52 709	58 409	60 773	67 680
S 312 Autres matériels transp. terrestre	263	246	272	308	254
S 32 Construction navale	677	2 223	1 201	1 419	1 299
S 33 Construction aéronautique	15 009	16 857	18 744	18 232	18 693
IMPORT : VOLUME (base 100 en 1970)					
S 311 Véhicules automobiles	263,3	303,6	295,8	284,8	305,6
S 312 Autres matériels transp. terrestre	175,3	147,9	127,4	127,4	104,1
S 32 Construction navale	94,5	308,0	210,7	247,2	215,0
S 33 Construction aéronautique	283,6	267,4	251,1	211,3	202,5
SOLDE COMMERCIAL (millions de F courants)					
S 311 Véhicules automobiles	24 643	18 124	21 976	30 436	29 230
S 312 Autres matériels transp. terrestre	2 430	2 209	2 491	2 457	1 879
S 32 Construction navale	5 229	2 448	4 156	4 803	1 692
S 33 Construction aéronautique	10 356	15 017	14 237	25 675	27 861
TAUX DE PENETRATION (%)					
S 311 Véhicules automobiles	29,6	31,8	31,8	33,1	34,5
S 312 Autres matériels transp. terrestre	7,4	5,6	7,5	8,1	9,7
S 32 Construction navale	4,8	11,5	6,2	8,5	6,8
S 33 Construction aéronautique	43,8	50,7	49,3	66,4	60,5
TAUX DE COUVERTURE (%)					
S 311 Véhicules automobiles	161,7	134,4	137,6	150,1	143,2
S 312 Autres matériels transp. terrestre	1 023,9	998,0	1 015,8	897,7	1 251,2
S 32 Construction navale	872,4	210,1	446,0	438,5	230,3
S 33 Construction aéronautique	169,0	189,1	176,0	240,8	249,0
TAUX D'EXPORTATION (%)					
S 311 Véhicules automobiles	41,5	39,7	40,4	44,2	44,4
S 312 Autres matériels transp. terrestre	45,1	37,0	45,4	44,3	57,4
S 32 Construction navale	30,7	21,5	22,7	28,9	14,3
S 33 Construction aéronautique	56,9	66,1	63,1	82,7	79,3

SOURCE : INSEE

TABLEAU 156

PART DES SECTEURS D'ACTIVITE DANS LA CONSOMMATION ENERGETIQUE DE PRODUITS PETROLIERS (%)

Consommation corrigée du climat - Données de base en millions de Tep

	1981	1982	1983	1984	1985
SIDERURGIE	0,8	0,8	0,8	0,8	0,6
INDUSTRIE (hors sidérurgie)	18,3	17,0	17,1	15,5	14,1
RESIDENTIEL ET TERTIAIRE	30,8	30,5	29,6	29,2	28,1
AGRICULTURE	3,6	3,8	3,8	3,9	3,9
TRANSPORTS	46,5	47,9	48,7	50,6	53,3
TOTAL	100	100	100	100	100

Source : Observatoire de l'énergie

TABLEAU 157 : INDICATEURS GENERAUX

	1981	1982	1983	1984	1985
PRIX DE REFERENCE DE L'OPEP (arabe léger), moyenne pondérée annuelle (en \$ par baril)	32,33	34,00	30,00	29,00	28,08
COURS DU DOLLAR (moy. annuelle en francs)	5,43	6,58	7,62	8,74	8,99
COÛT MOYEN DU BRUT IMPORTE en F/t (CAF)...	1 460	1 693	1 743	1 893	1 839
IMPORTATIONS (CAF) de la branche I 05 (produits pétroliers, gaz naturel) en millions de francs	178 704	195 143	188 013	209 350	206 349
Rapport consommation totale corrigée* de produits pétroliers/PIB marchand (10 ³ tep, 10 ⁹ F de 1970)	99	91	87	82	78

* Correction de climat ; les chiffres utilisés sont ceux des nouveaux bilans énergétiques publiés par l'Observatoire de l'Énergie.

TABLEAU 158 : EVOLUTION DES PRIX DES CARBURANTS

Indices des prix à la consommation (base 100 en 1980, FRANCE entière).

	1981	1982	1983	1984	1985
Essence auto	115,5	130,3	139,5	152,1	170,9
Super carburant	114,5	130,3	139,8	151,0	165,9
Gazole	117,5	137,0	149,6	161,0	175,3

Source : INSEE

TABLEAU 159 : EVOLUTION DE LA TAXATION DES CARBURANTS

Part des taxes dans le prix *	1981	1982	1983	1984	1985
Essence-auto	53	53	54	57	61
Super-carburant	53	53	54	56	62
Gazole	42	41	43	44	46
Gazole (y compris déduction sur TVA)	42	41	40	39	39
F.O.D.	22	21	23	23	27

Source : CPDP

* Prix moyens annuels (à Paris jusqu'en 1984 ; France entière en 1985). Toutes les taxes sont prises en compte.

TABLEAU 160

PART DES PRODUITS PETROLIERS DANS LES CONSOMMATIONS INTERMEDIAIRES EN VALEUR (%)

Données de base en millions de francs

	1981	1982	1983	1984	1985
S68. Transports ferroviaires	11	11	11	11	11
S69.1. Transports routiers de marchandises	27	26	25	24	25
S69.2. Autres transports terrestres	57	56	56	55	56
S70. Navigation intérieure	50	46	45	44	44
S71. Transports maritimes	39	37	36	37	36
S72. Transports aériens	35	35	33	34	33
S73.4. Annexes et auxiliaires	3	3	3	3	3
T 31. Total transports	25	24	24	23	24
Autres branches	6	6	6	6	6

Source : INSEE

TABLEAU 161

CONSOMMATION D'ENERGIE DE TRACTION FERROVIAIRE SNCF*

1000 tep

	1981	1982	1983	1984	1985
ELECTRICITE : 10 ⁶ kWh	5 201	5 312	5 463	5 586	5 597
10 ³ tep	1 155	1 179	1 213	1 240	1 243
DIESEL : 10 ³ m ³	525	514	505	481	468
10 ³ tep	440	431	424	406	396
TOTAL : 10 ³ tep	1 595	1 610	1 637	1 646	1 639
Part de l'électricité dans le total	72 %	73 %	74 %	75 %	76 %

Source : SNCF

* Coefficient d'équivalence : Diesel, 1 tonne métrique = 1,0 tep.

Electricité : 1000 kWh = 0,222 tep.

TABLEAU 162

LES CARBURANTS ET LES MENAGES

	1981	1982	1983	1984	1985
Consommation de carburants et lubrifiants par les ménages (millions de francs) ...	77 274	88 204	96 255	104 994	115 469
Part des carburants et lubrifiants dans la consommation des ménages (en %)	3,9	3,8	3,8	3,8	3,9
Consommation de produits pétroliers par les ménages (millions francs courants)..	115 294	129 208	140 220	150 605	164 661
Part des produits pétroliers dans la consommation des ménages	5,7	5,6	5,5	5,4	5,5
Part des carburants et lubrifiants dans la consommation de produits pétroliers par les ménages (%)	67	68	69	70	70

Source : INSEE

TABLEAU 163 : VENTILATION PAR MODE DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE DE FRACTION DES TRANSPORTS SUR LE TERRITOIRE METROPOLITAIN

	en millions de tep				
	1981	1982	1983	1984	1985
Transports ferroviaires (SNCF)	1,60	1,61	1,64	1,65	1,64
dont : électricité	1,16	1,18	1,21	1,24	1,24
Transports routiers de marchandises	10,06	9,85	9,79	10,04	9,95
(publics et privés)					
essence	3,32	3,28	3,29	3,35	3,28
gazole	6,74	6,57	6,50	6,69	6,67
Transports urbains de voyageurs	0,35	0,36	0,38	0,38	0,39
gazole	0,18	0,19	0,20	0,20	0,20
électricité	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19
Transports routiers de voyageurs (gazole)	0,47	0,48	0,48	0,48	0,49
Navigation intérieure (transports fluviaux de marchandises) [fuel]	0,12	0,10	0,09	0,08	0,08
Transport maritime (1) (diesel marine, fuel)	3,65	2,82	2,49	2,27	2,33
Transport aérien (2) (carburéacteurs, essence aviation)	2,44	2,46	2,45	2,50	2,74
Oléoducs (électricité)	0,11	0,10	0,09	0,09	0,08
Transports individuels	17,39	17,81	18,19	18,50	18,50
. deux roues (essence)	0,49	0,49	0,49	0,48	0,48
. voitures particulières, taxis*					
- essence	14,90	14,97	15,10	15,13	14,86
- gazole	2,00	2,35	2,60	2,89	3,16
TOTAL (3)	36,19	35,59	35,60	35,99	36,20
dont : produits pétroliers (%)	96	96	96	96	96
EN % : transports individuels	48	50	51	51	51
transports routiers de marchandises	28	28	28	28	27
autres	24	22	21	21	22
TOTAL	100	100	100	100	100

Source : CPDP, DHYCA, DST

Coefficient d'équivalence : 1000 kWh = 0,222tep, 1 tonne de gazole ou fuel domestique = 1tep, 1 tonne d'essence ou de carburéacteur = 1,048tep, 1 tonne de fuel lourd = 0,952tep.

Ces coefficients, différents de ceux des publications antérieures, sont conformes aux recommandations de l'Observatoire de l'Energie (mars 1984).

(1) Il ne s'agit pas réellement des consommations, mais des livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères.

(2) Il ne s'agit pas réellement des consommations, mais des livraisons en France aux aéronefs français et étrangers. Les consommations réelles sont plus importantes. Pour l'ensemble des trois compagnies Air France, Air Inter, U.T.A., les chiffres sont les suivants :

<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
2,74	2,71	2,71	2,79	2,93

(3) Jusqu'en 1980, le total ne comprend pas les oléoducs.

* La consommation des taxis peut être estimée à environ 0,05 million de tep pour l'essence, 0,06 million de tep pour le gazole, par suite de la confrontation de diverses sources (Ministère de l'Intérieur, IRT-CERNE, Fichier Central des Automobiles).

7 - L'ETAT ET LES COLLECTIVITES LOCALES

* Ce chapitre présente des données sur :

- les produits de taxes spécifiques sur les transports,
- les subventions à la SNCF et à la RATP,
- les dépenses de l'Etat et des collectivités locales qu'il est possible d'affecter aux transports.

* Le système élargi de Comptabilité Nationale prévoit de présenter une ventilation des emplois des comptes du secteur et des sous-secteurs des administrations publiques selon une nomenclature fonctionnelle. Les domaines sont répertoriés dans la Nomenclature des Fonctions des Administrations (NFA) publiée dans une version révisée au J.O. du 14 Février 1981.

On dispose d'une ventilation par sous-fonction des dépenses de l'Etat mais il n'en est pas de même pour les collectivités locales. Les données ne portant que sur des années assez éloignées on doit par ailleurs se reporter à la ventilation fonctionnelle des lois de finances initiales pour avoir des éléments récents sur les dépenses de l'Etat.

* Précisions sur certaines opérations des administrations publiques :

- R 30 = Subventions d'exploitation : les subventions d'exploitation versées par les administrations publiques sont des transferts au profit d'unités résidentes productrices de biens et services marchands destinés à "influencer les prix de ceux-ci et (ou) à permettre une rémunération suffisante des facteurs de production".

Seules les unités marchandes peuvent recevoir des subventions d'exploitation.

Les subventions de fonctionnement versées à des unités non marchandes des administrations publiques sont classées en R 65 "transferts courants entre administrations publiques".

- R 651 = Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques : sont classées ici, par exemple, les subventions de fonctionnement et les participations versées par le budget général à des unités non marchandes du secteur des collectivités locales.

- R 652 = Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques : il s'agit de flux entre budget général et comptes spéciaux du Trésor, ou entre budget général et organes divers d'administrations centrales, ou encore de participations versées ou reçues entre collectivités locales. Les mouvements courants internes sont toujours consolidés.

TABLEAU 164

VENTILATION PAR FONCTION DES DEPENSES DE L'ETAT INSCRITES DANS LES LOIS DE FINANCES

	Millions de francs				
	1982	1983	1984	1985	1986
TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	4 806	5 255	5 089	5 523	5 893
PORTS ET VOIES NAVIGABLES	1 736	1 739	1 824	1 656	1 664
FLOTTE DE COMMERCE ET NAVIGATION INTERIEURE	2 156	2 570	1 713	1 797	1 661
ROUTE ET CIRCULATION ROUTIERE	16 243	17 341	17 039	16 594	16 698
TRANSPORTS FERROVIAIRES	11 235	14 277	16 944	17 403	17 620
AVIATION CIVILE	3 566	3 577	3 619	3 719	3 617
ENSEMBLE	39 742	44 759	46 228	46 692	47 153
Ensemble Budget général	816 277	903 111	960 800	1018 171	1053 778
Part des transp. dans le budget général (%)	4,9	5,0	4,8	4,6	4,5

Source : O.E.S.T.

L'analyse des "fonctions budgétaires" est établie sur la base de la "présentation fonctionnelle du budget de l'Etat", document communiqué au Parlement en annexe au projet de loi de finances. Les sommes qui figurent dans le tableau ne comprennent pas le montant des dotations non réparties. Elles diffèrent des dépenses effectivement réalisées car elles sont calculées à partir des lois de finances initiales et peuvent être modifiées par les collectifs budgétaires ou lois de finances rectificatives.

LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES EN TRANSPORT (Méthodes de calcul)

Parmi les fonctions existantes dans la ventilation fonctionnelle des dépenses des administrations publiques, deux concernent les transports : la fonction 6 "développement urbain" et la fonction 8 "transports, postes et télécommunications". Ces comptes consolidés ne donnent pas des résultats suffisamment fins pour cerner exactement les dépenses de transport.

En effet les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) en fonction 8 concernent uniquement les transports alors que la fonction 6 ne doit être prise en compte que pour environ les 2/3.

De même les dépenses des administrations publiques locales (APUL) en transport représentent environ 4/5 (84 %) de la fonction 8 et la moitié de la fonction 6.

TABLEAU 165

LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES (ventilation fonctionnelle)

Milliards de francs

	1976	1980	1981	1982	1983
Administ. publiques ensemble	769,5	1 333,8	1 588,8	1 890,2	2 122,5
dont fonction 6 + 8	64,2	94,8	107,6	125,5	139,9
fonction 6	35,9	52,2	57,9	69,8	77,3
fonction 8	28,3	42,6	49,7	55,7	62,6
Administ. publiques centrales	389,0	659,8	790,5	942,3	1 061,3
dont fonction 6 + 8	27,5	38,6	44,4	49,4	56,7
fonction 6	7,6	8,7	9,3	10,7	15,0
fonction 8	19,9	29,9	35,1	38,7	41,7
Administ. publiques locales	138,8	223,9	259,3	313,0	348,2
dont fonction 6 + 8	40,0	60,8	68,4	81,8	86,9
fonction 6	30,8	46,5	50,9	61,4	63,8
fonction 8	9,2	14,3	17,5	20,4	23,1

Source : INSEE, DEST.

Les chiffres des APUC et des APUL incluent les transferts entre administrations.

Fonction 6 : Développement urbain

Fonction 8 : Transports, postes et télécommunications

Au vu de ces résultats, il est possible cependant d'estimer les seules dépenses en transport : pour les APUC, ces dépenses sont connues entre 1976 et 1983. Il apparaît que les clefs de répartition précédentes varient peu d'une année à l'autre. S'agissant des APUL, on connaît la répartition "transport/développement urbain" pour 1982 et 1983. On a fait l'hypothèse qu'elle était la même durant les autres années.

TABLEAU 166

SUBVENTIONS D'EXPLOITATION ET VERSEMENTS POUR COMPENSATION DES REDUCTIONS TARIFAIRES - RATP

Millions de francs

	1981	1982	1983	1984 SD	1985 P
SUBVENTIONS D'EXPLOITATION (R 30)					
Indemnité compensatrice, organisation des transports collectifs parisiens	2 283	2 772	3 214	3 505	3 837
Administration publique locale	984	1 189	1 378	1 502	1 622
TOTAL	3 267	3 961	4 592	5 007	5 459
REDUCTIONS TARIFAIRES R.A.T.P.					
Versements de l'Etat : voyageurs					
R64 Familles nombreuses	8	9	10	10	17
R69 Cartes de travail, étudiants, élèves..	81	89	99	104	104
Versement des administrations publiques locales					
R64 Familles nombreuses	16	19	23	27	30
R69 Cartes de travail, étudiants, élèves..	1 856	2 059	2 289	2 650	2 688
TOTAL	1 961	2 176	2 421	2 791	2 839

Source : INSEE-Comptabilité Publique

TABLEAU 167

SUBVENTIONS D'EXPLOITATION ET VERSEMENTS POUR COMPENSATION DES REDUCTIONS TARIFAIRES - SNCF

Millions de francs

	1981	1982	1983	1984 SD	1985 P
SUBVENTIONS D'EXPLOITATION (R 30)					
Compensation d'exploitation à la SNCF (refus de majoration)	3 578	3 366	-	3 510*	3 250*
Charges d'infrastructure et passages à niveau	4 990	5 716	9 154	10 038	10 610
Service maintien et réorganisation : service omnibus	1 957	2 563	3 059	3 177	3 350
Indemnité compensatrice SNCF (transports collectifs parisiens)	713	697	912	869	934
Administration publique locale	388	409	345	356	384
TOTAL	11 626	12 751	13 470	17 950	18 528
REDUCTIONS TARIFAIRES S.N.C.F.					
Versements de l'Etat : voyageurs					
R64 Familles nombreuses	319	375	381	426	459
R69 Congés payés, cartes de travail	762	893	912	1 013	1 097
R101 1/4 place militaire	950	1 229	1 433	1 398	1 314
R30 Autres versements de l'Etat	60	76	74	77	208
TOTAL ETAT	2 091	2 573	2 800	2 914	3 078
Versement des administrations publiques locales					
R69 Cartes de travail	1 764	2 001	2 319	2 523	2 895
TOTAL	3 855	4 574	5 119	5 437	5 973

Source : INSEE-Comptabilité Publique

* Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la S.N.C.F.

TABLEAU 168
EVOLUTION DES DEPENSES FONCTIONNELLES DE L'ETAT EN TRANSPORT

En millions de francs

	1975	1976	1977	1978	1979
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT (Coûts de production et opérations courantes de répartition)					
63. Transports collectifs urbains	1 701	1 985	2 018	2 026	2 082
64. Routes et voirie urbaine	72	221	124	44	41
80. Administration et services communs ...	630	807	924	1 005	1 105
82. Routes et transports routiers	3 493	3 255	3 689	3 871	4 657
83. Transports ferroviaires	8 486	10 264	12 915	14 349	15 849
dont charges de retraite	3 824	4 463	4 838	6 392	6 388
84. Transports fluviaux	475	535	581	614	676
85. Transports maritimes	867	933	1 148	1 184	1 715
86. Transports aériens	659	757	1 353	1 523	1 514
TOTAL	16 383	18 757	22 752	24 616	27 639
DEPENSES D'INVESTISSEMENT (Opérations en capital)					
63. Transports collectifs urbains	258	606	432	503	636
64. Routes et voirie urbaine	2 536	2 520	2 508	2 204	2 244
80. Administration et services communs ...	48	58	56	68	77
82. Routes et transports routiers	3 780	5 300	4 040	4 868	5 205
83. Transports ferroviaires	71	30	20	19	26
84. Transports fluviaux	335	440	346	364	444
85. Transports maritimes	578	966	851	921	975
86. Transports aériens	351	421	328	333	361
TOTAL	7 957	10 341	8 581	9 280	9 968
dont F.B.C.F.	5 549	6 536	5 711	6 462	7 078
DEPENSES TOTALES					
63. Transports collectifs urbains	1 959	2 591	2 450	2 529	2 718
64. Routes et voirie urbaine	2 608	2 741	2 632	2 248	2 285
80. Administration et services communs ...	678	865	980	1 073	1 182
82. Routes et transports routiers	7 273	8 555	7 729	8 739	9 862
83. Transports ferroviaires	8 557	10 294	12 935	14 368	15 875
84. Transports fluviaux	810	975	927	978	1 120
85. Transports maritimes	1 445	1 899	1 999	2 105	2 690
86. Transports aériens	1 010	1 178	1 681	1 856	1 875
TOTAL	24 340	29 098	31 333	33 896	37 607

Source : INSEE, OEST

TABEAU 168 bis
EVOLUTION DES DEPENSES FONCTIONNELLES DE L'ETAT EN TRANSPORT (Suite)

En millions de francs

	1980	1981	1982	1983	1984*
DEPENSES DE FONCTIONNEMENT (Coûts de production et opérations courantes de répartition)					
63. Transports collectifs urbains	2 393	3 149	3 624	4 294	4 534
64. Routes et voirie urbaine	36	167	227	242	263
80. Administration et services communs ...	631	679	831	939	1 002
82. Routes et transports routiers	7 037	8 421	9 096	10 803	11 353
83. Transports ferroviaires	17 210	20 619	23 431	24 234	31 089
dont charges de retraite	7 249	8 749	10 370	10 894	13 094
84. Transports fluviaux	852	926	1 094	1 282	1 382
85. Transports maritimes	1 749	1 973	2 668	2 937	3 251
86. Transports aériens	1 841	2 171	2 530	2 593	2 573
TOTAL	31 749	38 105	43 501	47 324	55 447
DEPENSES D'INVESTISSEMENT (Opérations en capital)					
63. Transports collectifs urbains	714	753	671	709	598
64. Routes et voirie urbaine	2 595	2 188	2 695	3 335	3 092
80. Administration et services communs ...	138	157	180	147	195
82. Routes et transports routiers	5 952	7 131	7 366	6 685	6 475
83. Transports ferroviaires	49	37	48	94	97
84. Transports fluviaux	274	330	357	307	312
85. Transports maritimes	942	789	843	959	848
86. Transports aériens	305	444	451	396	414
TOTAL	10 969	11 828	12 611	12 632	12 031
dont F.B.C.F.	7 590	8 560	9 190	9 915	9 661
DEPENSES TOTALES					
63. Transports collectifs urbains	3 107	3 902	4 295	5 003	5 132
64. Routes et voirie urbaine	2 631	2 355	2 922	3 577	3 355
80. Administration et services communs ...	769	836	1 011	1 086	1 197
82. Routes et transports routiers	12 989	15 552	16 462	17 488	17 828
83. Transports ferroviaires	17 259	20 656	23 479	24 328	31 186
84. Transports fluviaux	1 126	1 256	1 451	1 589	1 694
85. Transports maritimes	2 691	2 761	3 511	3 896	4 099
86. Transports aériens	2 146	2 615	2 981	2 989	2 987
TOTAL	42 718	49 933	56 112	59 956	67 478

* Estimation

Source : INSEE, OEST

TABLEAU : 169

VENTILATION PAR FONCTION DES DEPENSES DE L'ETAT QU'IL EST ACTUELLEMENT POSSIBLE D'AFFECTER SANS AMBIGUÏTE AUX TRANSPORTS (il faudrait y ajouter, à l'aide de sources plus fines, ou plus spécifiques, des morceaux des sous-fonctions 69 "villes", 72 "autres réseaux et services", et 05 "sécurité intérieure", en particulier).

En millions de francs (TTC)

ANNEE 1983	Transports collectifs urbains 63	Routes et voiries urbaines 64	Administration 80	Routes et transports routiers 82	Transport ferroviaire 83	Voies navigables 84	Transport maritime 85	Transport aérien 86	TOTAL
Coûts de production									
P20 Consommation intermédiaire	-	176	160	5 837	13	264	189	366	7 005
R10 Rémunération des salariés	-	-	675	5 297	166	916	1 112	1 816	9 982
R20-R30 Impôts liés à la production nets des subventions d'exploitation reçues	-	-	18	- 420	5	24	29	51	- 293
Opérations courantes de répartition									
R30 Subventions d'exploitation	4 127	-	-	19	12 267	3	1 596	356	18 368
R40 Revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	-	-	3	-	-	-	3
R50 Opérations d'assurance-dommages	-	-	-	-	-	-	-	2	2
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques	13	62	-	55	10 923*	-	-	-	11 053
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	-	-	56	-	-	73	9	1	139
Autres opérations courantes	154	4	30	15	857	2	2	1	1 065
Opérations en capital									
P41 Formation brute de capital fixe	-	2 564	97	6 116	1	208	542	387	9 915
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	-	469	-	150	-	9	4	2	634
R73 Mouvements internes en capital	-	-	43	-	-	-	5	-	48
Autres transferts en capital	709	302	7	419	93	90	408	7	2 035
TOTAL	5 003	3 577	1 086	17 488	24 328	1 589	3 896	2 989	59 956

* dont 10 894 : Charges de retraites S.N.C.F.

Source : INSEE

TABLEAU 170

VENTILATION PAR FONCTION DES DEPENSES DE L'ETAT QU'IL EST ACTUELLEMENT POSSIBLE D'AFFECTER SANS AMBIGUÏTE AUX TRANSPORTS (il faudrait y ajouter, à l'aide de sources plus fines, ou plus spécifiques, des morceaux des sous-fonctions 69 "villes", 72 "autres réseaux et services", et 05 "sécurité intérieure", en particulier).

ANNEE 1984	Transports collectifs urbains 63	Routes et voiries urbaines 64	Administration 80	Routes et transports routiers 82	Transport ferroviaire 83	Voies navigables 84	Transport maritime 85	Transport aérien 86	TOTAL
Coûts de production									
P20 Consommation intermédiaire	-	194	163	6 129	14	277	198	385	7 360
R10 Rémunération des salariés	-	-	723	5 668	178	980	1 190	1 943	10 682
R20-R30 Impôts liés à la production nets des subventions d'exploitation reçues	-	-	20	- 450	6	30	32	56	- 306
Opérations courantes de répartition									
R30 Subventions d'exploitation	4 374	-	1	-	16 725	-	1 827	186	23 113
R40 Revenus de la propriété et de l'entreprise	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R50 Opérations d'assurance-dommages	-	-	-	-	-	-	-	2	2
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques	12	65	-	-	13 197*	-	-	-	13 274
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	-	-	81	-	-	95	3	-	179
Autres opérations courantes	148	4	14	6	969	-	1	1	1 143
Opérations en capital									
P41 Formation brute de capital fixe	-	2 547	112	5 858	-	209	528	407	9 661
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	-	332	3	206	-	11	1	2	555
R73 Mouvements internes en capital	-	-	49	-	-	-	6	-	55
Autres transferts en capital	598	213	31	411	97	92	313	5	1 760
TOTAL	5 132	3 355	1 197	17 828	31 186	1 694	4 099	2 987	67 478

* dont 13 094 : Charges de retraites S.N.C.F.

Source : INSEE

CHAPITRES DES COMPTES DES APUL CONCERNANT LES TRANSPORTS

Investissement 90 à 92

90 = Comptabilité de programmes

901. Voirie

- x 901.0 Equipements en moyens techniques
- 901.1 Equipements de voies
 - x 901.10 Voirie proprement dite
 - x 901.11 Ouvrages d'art
 - 901.12 Eclairage public et signalisation
 - x 901.13 Parkings
- 901.5 Espaces verts, parcs, jardins
- D 901.7 Remparts
- x 901.9 Autres équipements de voirie

x 905. Transports et communication

- x 905.0 Transports ferroviaires
- x 905.1 Transports routiers
- x 905.2 Transports aéronautiques
- x 905.3 Equipements portuaires
- x 905.4 Equipements fluviaux
- x 905.5 Liaisons des îles
- x 905.9 Autres équipements transports et communications

Fonctionnement 93 à 97

93 = Services indirects

936. Voirie communale

- 936.0 Espaces verts et jardins
- x 936.1 Frais d'usage de la voirie routière
- x 936.2 Entretien et réparation de la voirie routière
- x 936.3 Déneigement de la voirie routière
- x 936.4 Frais exceptionnels de la voirie routière
- 936.5 Eclairage de la voirie communale
- x 936.6 Construction en régie
- 936.7 Travaux d'entretien pour compte de tiers
- x 936.8 Voirie fluviale
- 936.9 Autres voiries

94 = Services administratifs

944. Oeuvres sociales scolaires

- x 944.1 Ramassage scolaire

96 = Services économiques

967. Services à caractère agricole, industriel et commercial sans comptabilité distincte

- x 967.3 Transports publics

964. Intervention socio-économique

- x 964.9 Transports parisiens.

x pris en compte dans le rapport de la C.C.I.N.

TABLEAU 171

LES DEPENSES DE TRANSPORT DES APUL - Année 1982 -

Millions de francs

Opérations S.E.C.N.	Voirie	TRANSPORTS				Ensemble	Ramas- sage scol- aire
		Publics	Paris.	Divers	Total		
Opérations sur biens et services							
P 20	7 881,2	1 166,9	40,1	342,7	1549,7	9 430,9	2273,9
R 10	6 266,0	1 793,5	7,8	377,2	2178,5	8 444,5	285,8
R 20	28,8	53,1	0,7	4,3	58,1	86,9	1,1
Opérations répartition							
R 30	215,6	630,4	1591,4	36,6	2258,4	2 474,0	97,0
R 51	6,0	0,7	-	0,2	0,9	6,9	0,5
R 613	1,3	26,6	-	-	26,6	27,9	0,4
R 64	2,0	-	-	11,4	11,4	13,4	-
R 65	779,3	1 054,1	-	22,7	1076,8	1 856,1	961,4
R 66	5,6	38,2	-	0,7	38,9	44,5	10,6
R 69	38,4	295,4	3948,6	14,9	4258,9	4 297,3	17,0
R 41	188,2	810,7	-	103,7	914,4	1 102,6	58,9
Autres	483,1	93,9	-	29,0	122,9	606,0	43,0
Sous-Total.	15 895,5	5 963,5	5588,6	943,4	12495,5	28 391,0	3749,6
Opérations en capital							
P 411.....	15 012,0	1 757,9	390,2	1862,7	4010,8	19 022,8	45,6
P 71	579,4	69,8	-	56,3	126,1	705,5	0,4
P 72	0,6	5,7	-	0,3	6,0	6,6	-
R 71-73-79.	464,6	194,7	40,8	87,2	322,7	787,3	4,9
P 42	-	86,9	-	13,6	100,5	100,5	-
Sous-total.	16 056,6	2 115,0	431,0	2020,1	4566,1	20 622,7	50,9
TOTAL	31 952,1	8 078,5	6019,6	2963,5	17061,6	49 013,7	3800,5

TABLEAU 172
LES DEPENSES DE TRANSPORT DES APUL - Année 1983 -

Millions de francs

Opérations S.É.C.N.	Voirie	TRANSPORTS				Ensemble	sage re
		Publics	Paris.	Divers	Total		
Opérations sur biens et services							
P 20	8 295,8	1 327,1	41,5	448,0	1816,6	10 112,4	2597,6
R 10	7 052,8	2 058,1	8,9	431,7	2498,7	9 551,5	274,5
R 20	26,8	37,8	0,8	4,9	43,5	70,3	1,4
Opérations répartition							
R 30	273,6	778,1	1806,7	46,1	2630,9	2 904,5	116,0
R 51	9,6	1,2	-	0,5	1,7	11,3	0,8
R 613	1,9	21,1	-	0,1	21,2	23,1	0,4
R 64	3,0	0,1	-	12,5	12,6	15,6	0,9
R 65	913,5	1 339,3	-	33,5	1372,8	2 286,3	1175,7
R 66	6,7	46,9	-	0,8	47,7	54,4	11,9
R 69	38,2	207,6	4636,6	4,8	4849,0	4 887,2	24,4
R 41	210,7	1 059,8	-	139,9	1199,7	1 410,4	73,8
Autres	511,8	103,5	-	30,7	134,2	646,0	26,3
Sous-Total.	17 344,4	6 980,6	6494,5	1154,4	14628,6	31 973,0	4303,7
Opérations en capital							
P 411.....	15 621,8	2 100,1	376,7	1898,5	4375,3	19 997,1	86,9
P 71	335,7	59,4	-	19,3	78,7	414,4	0,3
P 72	7,9	7,3	-	0,7	8,0	15,9	-
R 71-73-79.	444,2	244,7	-	71,1	342,3	786,5	2,7
P 42	-	97,9	26,5	16,5	114,4	114,4	-
Sous-total.	16 409,6	2 509,4	403,2	2006,1	4918,7	21 328,3	89,9
TOTAL	33 754,0	9 490,0	6897,7	3159,6	19547,3	53 301,3	4393,6

TABLEAU 173
 DEPENSES PAR TYPES - Année 1982 -

Millions de francs

	Dépar- tements	Communes + 10 000	C.U.	Ville de Paris
901. Voirie	7 550,3	4 027,3	620,6	125,0
901.0 Equip. en moyens techniques	490,0	222,9	32,2	-
901.1 Equipement de voie				
901.10 Voirie proprement dite	6 679,9	3 150,9	468,1	-
901.11 Ouvrages d'art	315,0	128,8	74,0	120,4
901.13 Parkings	12,3	399,3	32,3	-
901.9 Autres équipements de voies	53,1	125,4	14,0	4,6
936. Voirie routière	5 329,3	4 400,0	891,4	1 238,1
936.1 Frais usage voirie routière	106,0	277,5	-	996,0
936.2 Entretien et réparation ...	4 919,7	3 977,0	885,5	201,5
936.3 Déneigement	227,0	74,3	2,8	-
936.4 Frais exceptionnels	56,7	32,3	-	-
936.6 Construction en régie	-	27,4	-	5,3
936.8 Voirie fluviale	19,9	11,5	3,1	35,3
905. Transports	78,3	572,7	295,7	38,5
905.0 Transports ferroviaires ...	3,2	10,0	0,2	-
905.1 Transports routiers	37,9	165,4	154,4	-
905.2 Transports aéronautiques ..	10,3	4,3	-	-
905.3 Equipements portuaires	3,0	9,1	-	-
905.4 Equipements fluviaux	3,1	1,1	0,1	38,5
905.5 Liaisons des îles	16,4	-	-	-
905.9 Autres équipements	4,4	382,8	141,0	-
967.3 Transports publics	738,7	955,0	295,9	1 146,4
ENSEMBLE	13 696,6	9 955,0	2 103,6	2 548,0

TABLEAU 174
 DEPENSES PAR TYPES - Année 1983 -

Millions de francs

	Départements	Communes + 10 000	C.U.	Ville de Paris
901. Voirie	8 250,0	3 746,2	720,9	132,0
901.0 Equip. en moyens techniques	529,1	284,5	35,2	-
901.1 Equipement de voie				
901.10 Voirie proprement dite	7 341,1	3 014,4	482,1	-
901.11 Ouvrages d'art	311,3	71,0	64,2	125,1
901.13 Parkings	13,1	265,9	127,2	-
901.9 Autres équipements de voies	55,4	110,4	12,2	6,9
936. Voirie routière	5 701,4	4 760,9	973,1	1 414,9
936.1 Frais usage voirie routière	84,0	312,4	-	1 137,2
936.2 Entretien et réparation ...	5 278,4	4 298,8	963,5	230,6
936.3 Déneigement	242,2	75,9	6,4	-
936.4 Frais exceptionnels	69,7	24,4	-	-
936.6 Construction en régie	-	34,5	-	6,0
936.8 Voirie fluviale	27,1	14,9	3,2	41,1
905. Transports	52,6	735,0	170,2	19,9
905.0 Transports ferroviaires ...	2,0	9,4	0,1	-
905.1 Transports routiers	27,6	193,2	89,6	-
905.2 Transports aéronautiques ..	2,3	1,8	-	-
905.3 Equipements portuaires	5,4	4,7	-	19,9
905.4 Equipements fluviaux	5,5	1,7	1,0	-
905.5 Liaisons des files	4,7	0,8	-	-
905.9 Autres équipements	5,1	523,4	79,5	-
967.3 Transports publics	906,6	1 211,7	337,8	1 295,7
ENSEMBLE	14 910,6	10 453,8	2 202,0	2 862,5

TABLEAU 175

LES DÉPENSES DES A.P.U.L. EN TRANSPORT (Les dépenses sont données suivant la nature de l'organisme qui les effectue. Les transferts ne sont pas consolidés)

Année 1982	En millions de francs (TTC)										
	Départements	S.C.D. (1) départ.	Communes + 10 000 habitants et CU (2)	S.C.D. (1) comun.	Communes - 10 000 habitants	Syndicats SIVOM Districts	Régies	Ville de Paris	E.P.R.	Ensemble	S.T.P. (ODAL)
Opérations sur biens et services											
P 20. Consommation intermédiaire	3 619,4	12,6	2 613,0	85,6	1 838,3	459,3	341,6	421,0	-	9 390,8	40,1
R 10. Salaires	1 350,1	10,3	2 831,1	106,6	2 082,4	409,3	834,9	812,0	-	8 436,7	7,8
R 20. Impôts liés à la production et à l'importation	1,5	0,6	24,4	1,4	18,4	7,5	32,4	-	-	86,2	0,7
Opérations courantes de répartition											
R 30. Subventions d'exploitation	616,8	-	420,2	0,3	290,3	-	-	1 146,4	-	2 474,0	-
R 51. Primes nettes d'assurance-dommages	2,2	-	3,0	-	1,7	-	-	-	-	6,9	-
R 613. Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0,1	-	0,4	-	0,2	-	26,5	0,7	-	27,9	-
R 64. Prestations sociales	2,0	1,5	-	9,9	-	-	-	-	-	13,4	-
R 65. Transferts courants entre A.P.U...	504,6	-	313,5	-	180,8	816,2	-	5,7	-	1 856,1	-
R 66. Transferts courants aux administrations privées	12,3	-	26,7	-	5,5	-	-	-	-	44,5	-
R 69. Transferts courants divers	12,7	-	14,2	13,8	8,4	299,4	0,2	-	-	348,7	3 948,6
R 41. Intérêts effectifs	-	2,0	-	101,7	-	967,0	31,9	-	-	1 102,6	-
Autres dépenses indirectes	44,4	-	329,8	-	231,8	-	-	-	-	606,0	-
Sous-total	6 166,1	27,0	6 576,3	319,3	4 657,8	2 958,7	1 302,8	2 385,8	-	24 393,8	3 997,2
Opérations en capital											
P 411. Formation brute de capital fixe..	7 204,4	3,5	5 160,9	535,3	3 764,8	1 638,0	177,5	148,2	382,7	19 015,3	7,5
P 71. Acquisitions nettes de terrains ..	301,3	-	193,9	0,7	139,4	70,2	-	-	-	705,5	-
P 72. Acquis. nettes d'actifs incorp....	-	-	0,5	-	0,2	5,9	-	-	-	6,6	-
R 71. 72. 73. 79. Autres transferts	24,8	1,1	127,0	-	59,8	513,1	6,7	14,0	-	746,5	40,8
P 42. Variation des stocks	-	-	-	13,6	-	-	86,9	-	-	100,5	-
Sous-total	7 530,5	4,6	5 482,3	549,6	3 964,2	2 227,2	271,1	162,2	382,7	20 574,4	48,3
TOTAL	13 696,6	31,6	12 058,6	868,9	8 622,0	5 185,9	1 573,9	2 548,0	382,7	44 968,2	4 045,5

Source : Comptabilité Publique - OEST

(1) S.C.D. : Services à comptabilité distincte.

(2) C.U. : Communautés Urbaines.

TABLEAU 176

LES DEPENSES DES A.P.U.L. EN VOIRIE (Les dépenses sont données suivant la nature de l'organisme qui les effectue. Les transferts ne sont pas consolidés).

En millions de francs (ITC)

Année 1982	Départements	S.C.D. (1)	Communes + 10 000 habitants et CU (2)	S.C.D. (1) communaux	Communes moins de 10 000 habitants	Syndicats Districts SIVOM	Régies	Ville de Paris	Ensemble
	Opérations sur biens et services								
P 20. Consommation intermédiaire	3 575,7		2 402,9		1 225,5	256,3	-	420,8	7 881,2
R 10. Salaires	1 324,1		2 504,5		1 388,3	237,1	-	812,0	6 266,0
R 20. Impôts liés à la production et à l'importation	1,5		12,1		12,4	2,8	-	-	28,8
Opérations courantes de répartition									
R 30. Subventions d'exploitation	0,5		21,6		193,5	-	-	-	215,6
R 51. Primes nettes d'assurance-dommages	2,2		2,7		1,1	-	-	-	6,0
R 613. Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0,1		0,4		0,1	-	-	0,7	1,3
R 64. Prestations sociales	2,0		-		-	-	-	-	2,0
R 65. Transferts courants entre A.P.U...	463,5		70,4		120,5	119,2	-	5,7	779,3
R 66. Transferts courants aux administrations privées	0,1		1,8		3,7	-	-	-	5,6
R 69. Transferts courants divers	12,6		10,9		5,6	9,3	-	-	38,4
R 41. Intérêts effectifs	-		-		-	187,9	0,3	-	188,2
Autres dépenses indirectes	40,9		287,7		154,5	-	-	-	483,1
Sous-total	5 423,2		5 315,0		3 105,2	812,6	0,3	1 239,2	15 895,5
Opérations en capital									
P 411. Formation brute de capital fixe..	7 149,8		4 400,5		2 509,9	837,9	4,0	109,9	15 012,0
P 71. Acquisitions nettes de terrains ..	293,6		163,4		92,9	29,5	-	-	579,4
P 72. Acquis. nettes d'actifs incorp....	-		0,2		0,1	0,3	-	-	0,6
R 71. 72. 73. 79. Autres transferts	13,0		60,2		39,9	337,5	-	14,0	464,6
Sous-total	7 456,4		4 624,3		2 642,8	1 205,2	4,0	123,9	16 056,6
TOTAL	12 879,6	0	9 939,3	0	5 748,0	2 017,8	4,3	1 363,1	31 952,1

Source : Comptabilité Publique - OEST.

(1) S.C.D. : Services à comptabilité distincte.

(2) C.U. : Communautés Urbaines.

TABLEAU 177

LES DEPENSES DES A.P.U.L. EN TRANSPORT HORS VOIRIE (Les dépenses sont données suivant la nature de l'organisme qui les effectue. Les transferts ne sont pas consolidés).

Année 1982	Départements	S.C.D.	Communes	S.C.D.	Communes	Syndicats	Régies	Ville de Paris	E.P.R.	Ensemble	S.T.P. (ODAL)
		(1) départ.	+ 10 000 habitants et CU (2)	(1) commun.	- 10 000 habitants	SIVOM Districts					
Opérations sur biens et services											
P 20. Consommation intermédiaire	43,7	12,6	210,1	85,6	612,8	203,0	341,6	0,2	-	1 509,6	40,1
R 10. Salaires	26,0	10,3	326,1	106,6	694,1	172,2	834,9	-	-	2 170,7	7,8
R 20. Impôts liés à la production et à l'importation	-	0,6	12,3	1,4	6,0	4,7	32,4	-	-	57,4	0,7
Opérations courantes de répartition											
R 30. Subventions d'exploitation	616,3	-	398,6	0,3	96,8	-	-	1 146,4	-	2 258,4	-
R 51. Primes nettes d'assurance-dommages	-	-	0,3	-	0,6	-	-	-	-	0,9	-
R 613. Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	-	-	-	-	0,1	-	26,5	-	-	26,6	-
R 64. Prestations sociales	-	1,5	-	9,9	-	-	-	-	-	11,4	-
R 65. Transferts courants entre A.P.U... ..	41,1	-	243,1	-	60,3	697,0	35,3	-	-	1 076,8	-
R 66. Transferts courants aux administrations privées	12,2	-	24,9	-	1,8	-	-	-	-	38,9	-
R 69. Transferts courants divers	0,1	-	3,3	13,8	2,8	290,1	0,2	-	-	310,3	3 948,6
R 41. Intérêts effectifs	-	2,0	-	101,7	-	779,1	31,6	-	-	914,4	-
Autres dépenses indirectes	3,5	-	42,1	-	77,3	-	-	-	-	122,9	-
Sous-total	742,9	27,0	1 261,3	319,3	1 552,6	2 146,1	1 302,5	1 146,6	-	8 498,3	3 997,2
Opérations en capital											
P 411. Formation brute de capital fixe..	54,6	3,5	760,4	535,3	1 254,9	800,1	173,5	38,3	382,7	4 003,3	7,5
P 71. Acquisitions nettes de terrains ..	7,7	-	30,5	0,7	46,5	40,7	-	-	-	126,1	-
P 72. Acquis. nettes d'actifs incorp....	-	-	0,3	-	0,1	5,6	-	-	-	6,0	-
R 71. 72. 73. 79. Autres transferts	11,8	1,1	66,8	-	19,9	175,6	6,7	-	-	281,9	40,8
P 42. Variation des stocks	-	-	-	13,6	-	-	86,9	-	-	100,5	-
Sous-total	74,1	4,6	858,0	549,6	1 321,4	1 022,0	267,1	38,3	382,7	4 517,8	48,3
TOTAL	817,0	31,6	2 119,3	868,9	2 874,0	3 168,1	1 569,6	1 184,9	382,7	13 016,1	4 045,5

Source : Comptabilité Publique - OEST

(1) S.C.D. : Services à comptabilité distincte.

(2) C.U. : Communautés Urbaines.

TABLEAU 178

LES DEPENSES DES A.P.U.L. EN TRANSPORT (Les dépenses sont données suivant la nature de l'organisme qui les effectue. Les transferts ne sont pas consolidés).

En millions de francs (TTC)

Année 1983	Départements	S.C.D. (1)	Communes + 10 000 habitants et CU (2)	S.C.D. (1)	Communes - 10 000 habitants	Syndicats SIVOM Districts	Régies	Ville de Paris	E.P.R.	Ensemble	S.T.P. (ODAL)
	Opérations sur biens et services										
P 20. Consommation intermédiaire	3 756,3	15,7	2 783,4	168,4	1 971,0	499,9	392,4	483,8	-	10 070,9	41,5
R 10. Salaires	1 559,7	11,4	3 191,0	127,7	2 322,5	462,4	941,9	926,0	-	9 542,6	8,9
R 20. Impôts liés à la production et à l'importation	1,6	0,6	17,6	2,6	13,7	7,8	25,5	0,1	-	69,5	0,8
Opérations courantes de répartition											
R 30. Subventions d'exploitation	733,9	-	512,7	0,6	361,6	-	-	1 295,7	-	2 904,5	-
R 51. Primes nettes d'assurance-dommages	2,3	-	5,4	-	3,6	-	-	-	-	11,3	-
R 613. Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0,2	-	0,8	-	0,5	-	20,9	0,7	-	23,1	-
R 64. Prestations sociales	3,0	1,2	0,1	11,3	-	-	-	-	-	15,6	-
R 65. Transferts courants entre A.P.U...	576,7	-	417,6	0,7	260,2	1 007,7	17,6	5,8	-	2 286,3	-
R 66. Transferts courants aux administrations privées	14,8	-	33,5	-	6,1	-	-	-	-	54,4	-
R 69. Transferts courants divers	2,3	-	13,6	3,9	7,5	219,8	3,5	-	-	250,6	4 636,6
R 41. Intérêts effectifs	-	1,9	-	138,0	-	1 229,1	41,4	-	-	1 410,4	-
Autres dépenses indirectes	63,7	-	338,6	-	243,7	-	-	-	-	646,0	-
Sous-total	6 714,5	30,8	7 314,3	453,2	5 190,4	3 426,7	1 443,2	2 712,1	-	27 285,2	4 687,8
Opérations en capital											
P 411. Formation brute de capital fixe..	8 011,5	4,8	5 103,2	506,4	3 733,3	1 819,6	282,8	140,1	391,6	19 993,3	3,8
P 71. Acquisitions nettes de terrains ..	139,3	-	131,8	3,7	64,0	75,2	0,4	-	-	414,4	-
P 72. Acquis. nettes d'actifs incorp....	-	-	4,6	-	3,9	7,4	-	-	-	15,9	-
R 71. 72. 73. 79. Autres transferts	45,3	0,9	101,9	6,1	62,4	526,9	6,2	10,3	-	760,0	26,5
P 42. Variation des stocks	-	-	-	16,5	-	-	97,9	-	-	114,4	-
Sous-total	8 196,1	5,7	5 341,5	532,7	3 863,6	2 429,1	387,3	150,4	391,6	21 298,0	30,3
TOTAL	14 910,6	36,5	12 655,8	985,9	9 054,0	5 855,8	1 830,5	2 862,5	391,6	48 583,2	4 718,1

Source : Comptabilité Publique - OEST.

(1) S.C.D. : Services à comptabilité distincte.

(2) C.U. : Communautés Urbaines.

TABLEAU 179

LES DEPENSES DES A.P.U.L. EN VOIRIE (Les dépenses sont données suivant la nature de l'organisme qui les effectue. Les transferts ne sont pas consolidés).

En millions de francs (ITC)

Année 1983	Départements	S.C.D. (1) départementaux	Communes + 10 000 habitants et CU (2)	S.C.D. (1) communaux	Communes moins de 10 000 habitants	Syndicats Districts SIVOM	Régies	Ville de Paris	Ensemble
	Opérations sur biens et services								
P 20. Consommation intermédiaire	3 696,8		2 525,9		1 314,0	275,4	0,1	483,6	8 295,8
R 10. Salaires	1 525,8		2 788,2		1 548,3	264,3	0,2	926,0	7 052,8
R 20. Impôts liés à la production et à l'importation	1,6		12,3		9,1	3,7	-	0,1	26,8
Opérations courantes de répartition									
R 30. Subventions d'exploitation	0,6		31,9		241,1	-	-	-	273,6
R 51. Primes nettes d'assurance-dommages	2,3		4,9		2,4	-	-	-	9,6
R 613. Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0,1		0,8		0,3	-	-	0,7	1,9
R 64. Prestations sociales	3,0		-		-	-	-	-	3,0
R 65. Transferts courants entre A.P.U...	511,4		85,4		173,5	137,4	-	5,8	913,5
R 66. Transferts courants aux adminis- trations privées	0,1		2,5		4,1	-	-	-	6,7
R 69. Transferts courants divers	2,1		12,9		5,0	18,2	-	-	12,2
R 41. Intérêts effectifs	-		-		-	210,2	0,5	-	210,7
Autres dépenses indirectes	58,3		291,0		162,5	-	-	-	511,8
Sous-total	5 802,1		5 755,8		3 460,3	909,2	0,8	1 416,2	17 344,4
Opérations en capital									
P 411. Formation brute de capital fixe..	7 988,8		4 247,4		2 488,9	773,0	3,3	120,4	15 621,8
P 71. Acquisitions nettes de terrains ..	138,6		125,0		42,6	29,5	-	-	335,7
P 72. Acquis. nettes d'actifs incorp....	-		4,4		2,6	0,9	-	-	7,9
R 71. 72. 73. 79. Autres transferts	21,9		68,5		41,6	301,9	-	10,3	444,2
Sous-total	8 149,3		4 445,3		2 575,7	1 105,3	3,3	130,7	16 409,6
TOTAL	13 951,4	0	10 201,1	0	6 036,0	2 014,5	4,1	1 546,9	33 754,0

Source : Comptabilité Publique - DEST.

(1) S.C.D. : Services à comptabilité distincte.

(2) C.U. : Communautés Urbaines.

TABLEAU 180

LES DÉPENSES DES A.P.U.L. EN TRANSPORT HORS VOIRIE (Les dépenses sont données suivant la nature de l'organisme qui les effectue. Les transferts ne sont pas consolidés).

En millions de francs (TTC)

Année 1983	Départements	S.C.D.	Communes	S.C.D.	Communes	Syndicats	Régies	Ville de Paris	E.P.R.	Ensemble	S.T.P. (ODAL)
		(1)	+ 10 000 habitants et CU (2)	(1)	- 10 000 habitants	SIVOM Districts					
Opérations sur biens et services											
P 20. Consommation intermédiaire	59,5	15,7	257,5	168,4	657,0	224,5	392,3	0,2	-	1 775,1	41,5
R 10. Salaires	33,9	11,4	402,8	127,7	774,2	198,1	941,7	-	-	2 489,8	8,9
R 20. Impôts liés à la production et à l'importation	-	0,6	5,3	2,6	4,6	4,1	25,5	-	-	42,7	0,8
Opérations courantes de répartition											
R 30. Subventions d'exploitation	733,3	-	480,8	0,6	120,5	-	-	1 295,7	-	2 630,9	-
R 51. Primes nettes d'assurance-dommages	-	-	0,5	-	1,2	-	-	-	-	1,7	-
R 613. Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0,1	-	-	-	0,2	-	20,9	-	-	21,2	-
R 64. Prestations sociales	-	1,2	0,1	11,3	-	-	-	-	-	12,6	-
R 65. Transferts courants entre A.P.U...	65,3	-	332,2	0,7	86,7	870,3	17,6	-	-	1 372,8	-
R 66. Transferts courants aux administrations privées	14,7	-	31,0	-	2,0	-	-	-	-	47,7	-
R 69. Transferts courants divers	0,2	-	0,7	3,9	2,5	201,6	3,5	-	-	212,4	4 636,6
R 41. Intérêts effectifs	-	1,9	-	138,0	-	1 018,9	40,9	-	-	1 199,7	-
Autres dépenses indirectes	5,4	-	47,6	-	81,2	-	-	-	-	134,2	-
Sous-total	912,4	30,8	1 558,5	453,2	1 730,1	2 517,5	1 442,4	1 295,9	-	9 940,8	4 687,8
Opérations en capital											
P 411. Formation brute de capital fixe..	22,7	4,8	855,8	506,4	1 244,4	1 046,6	279,5	19,7	391,6	4 371,5	3,8
P 71. Acquisitions nettes de terrains ..	0,7	-	6,8	3,7	21,4	45,7	0,4	-	-	78,7	-
P 72. Acquis. nettes d'actifs incorp....	-	-	0,2	-	1,3	6,5	-	-	-	8,0	-
R 71. 72. 73. 79. Autres transferts	23,4	0,9	33,4	6,1	20,8	225,0	6,2	-	-	315,8	26,5
P 42. Variation des stocks	-	-	-	16,5	-	-	97,9	-	-	114,4	-
Sous-total	46,8	5,7	896,7	532,7	1 287,9	1 323,8	384,0	19,7	391,6	4 888,4	30,3
TOTAL	959,2	36,5	2 454,7	985,9	3 018,0	3 841,3	1 826,4	1 315,6	391,6	14 829,2	4 718,1

Source : Comptabilité Publique - OEST.

(1) S.C.D. : Services à comptabilité distincte.

(2) C.U. : Communautés Urbaines.

TABLEAU 181 : RENDEMENT FISCAL DES TAXES SUR LES TRANSPORTS

Millions de francs					
	1980	1981	1982	1983	1984
ROUTE					
R223 Taxe à l'essieu	386	388	393	400	410
R223 Certificats d'immatriculation des véh. des entreprises et administrations ..	411	428	535	559	564
R69 Certificats d'immatriculation des véhicules des particuliers	1 042	1 076	1 375	1 624	1 985
R69 Permis de conduire	143	133	152	173	208
R69 Redevances des transporteurs	2	-	-	-	-
R223 Vignette sur les véhicules des entre- prises et des administrations	1 377	1 403	1 681	1 880	1 938
R613 Vignette sur véh. des particuliers ..	4 123	4 200	5 122	5 702	5 593
R221 Taxe sur les contrats d'assurance automobile (1)	828	1 244	2 546	2 854	3 429
R223 Droits de timbre sur les contrats de transport	62	108	164	256	326
R613 Taxe véh. de tourisme des sociétés ..	1 293	1 254	1 592	1 684	1 851
R69 Produits des amendes forfaitaires de la police de la circulation	201	176	261	312	355
VOIES NAVIGABLES					
R221 Taxe sur la navigation intérieure(2)	61	62	64	70	63
AVIATION CIVILE					
P12 Redevances pour utilisation de l'espace aérien et aéroport de Paris	407	564	892	1 029	1 227

Source : INSEE

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

TABLEAU 182 : RENDEMENT FISCAL DES TAXES SUR LES HYDROCARBURES

Millions de francs					
	1980	1981	1982	1983	1984
TAXE INTERIEURE SUR LES PRODUITS PETROLIERS prélevée en ressources :					
R221 du Budget Général	41 458	46 467	52 261	57 553	64 194
R221 du Fonds Spécial d'Investissements Routiers ...	5 111	-	-	-	-
R221 du Fonds de Soutien des Hydrocarbures	235	234	347	360	244
R221 de l'Agence Franç. pour Maîtrise de l'Energie ..	203	143	129	139	553
P12 de l'Institut Français du Pétrole	333	393	518	593	695
TAXE SPECIALE SUR LES PRODUITS PETROLIERS					
R221 du Fonds Spécial des Grands Travaux	-	-	82	848	1 196

Source : INSEE

TABLEAU 183 : PRODUIT DU VERSEMENT TRANSPORTS

Millions de francs					
	1980	1981	1982	1983	1984
M11 Communes (moins de 10000 habitants) ..	54	59	67	78	89
M12 Communes (plus de 10000 habitants) ...	322	345	380	445	502
C.U. (Communautés urbaines)	386	475	556	651	735
Syndicats	715	831	1 100	1 287	1 453
ODAL (Notamment S.T.P.)	3 317	3 674	4 119	4 831	5 450
TOTAL	4 794	5 384	6 222	7 292	8 229

Source : INSEE

8 - LE TRANSPORT INTERNATIONAL

TABLEAU 184
LES ECHANGES EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORT*

	Millions de francs									
	1981		1982		1983		1984		1985	
ACHATS EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORT										
Transports ferroviaires	711		773		833		924		962	
Transport fluvial (1)	265		252		289		304		314	
Transports maritimes	14 510	15 020	15 305	16 248	16 442					
Transports aériens	7 939	8 913	10 269	10 979	11 733					
Services de transport non ventilés (2)....	35 867	47 360	47 014	53 748	51 669					
Total des achats de services de transport.	59 292	72 318	73 710	82 203	81 120					
Achats effectifs de services	96 765	115 798	125 770	140 142	143 282					
VENTES EFFECTIVES DE SERVICES DE TRANSPORT										
Transports ferroviaires	2 136	2 221	2 332	2 603	2 814					
Transport fluvial (1)	76	95	96	98	93					
Transports maritimes	10 210	11 823	11 976	12 723	12 698					
Transports aériens	10 911	12 463	14 495	16 401	17 680					
Services de transport non ventilés (2)....	30 788	37 661	38 940	42 284	41 866					
Total des ventes de services de transport.	54 121	64 263	67 839	74 109	75 151					
Ventes effectives de services	107 570	130 077	144 521	163 409	168 671					
SOLDE DES ECHANGES DE SERVICES										
Transports ferroviaires	1 425	1 448	1 499	1 679	1 852					
Transport fluvial	- 189	- 157	- 193	- 206	- 221					
Transports maritimes	- 4 300	- 3 197	- 3 329	- 3 525	- 3 744					
Transports aériens	2 972	3 550	4 226	5 422	5 947					
Services de transport non ventilés (2)....	- 5 079	- 9 699	- 8 074	-11 464	- 9 803					
Solde des échanges effectifs de transport	- 5 171	- 8 055	- 5 871	- 8 094	- 5 969					
Solde des échanges effectifs de services	10 805	14 279	18 751	23 267	25 389					

1. Les achats comprennent les prestations réalisées par 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 transports routiers, les services annexes (services des ports et aéroports, remorquage et pilotage) et les services auxiliaires des transports.

Source : Direction de la Prévision

* Les achats effectifs de services comprennent la valeur des services de transport et d'assurance rendus par des non-résidents et inclus dans la valeur C.A.F. des importations.

Les ventes effectives de services ne comprennent pas la valeur des services de transport et d'assurance rendus par des résidents et inclus dans la valeur C.A.F. des importations.

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

TABLEAU 185

ECHANGES EXTERIEURS PAR MODE DE TRANSPORT*

Tonnage : en millions de tonnes

Valeur : en milliards de francs

	IMPORTATIONS CAF				EXPORTATIONS FAB			
	En tonnage	% du total	En valeur	% du total	En tonnage	% du total	En valeur	% du total
TRANSPORT MARITIME :								
1981	177,2	73,6	286,3	41,8	51,8	39,5	208,5	37,2
1982	165,3	72,1	320,2	40,4	44,9	36,7	222,9	34,3
1983	149,6	69,5	316,5	37,5	48,6	37,4	264,8	34,7
1984	152,5	69,3	354,0	36,9	48,7	36,7	295,2	32,3
1985	153,3	68,6	362,4	35,0	52,9	38,2	305,7	32,0
TRANSPORT FERROVIAIRE :								
1981	16,0	6,7	49,6	7,2	24,7	18,8	59,1	10,6
1982	15,0	6,5	59,0	7,4	22,5	18,5	61,9	9,5
1983	14,9	6,9	60,3	7,2	23,0	17,6	61,1	8,0
1984	15,8	7,2	62,8	6,5	24,9	18,8	71,1	7,8
1985	14,9	6,7	63,2	6,1	24,1	17,4	74,8	7,8
TRANSPORT ROUTIER :								
1981	37,2	15,4	264,8	38,6	36,1	27,5	200,0	35,7
1982	38,6	16,8	325,3	41,0	36,9	30,2	259,1	39,8
1983	40,5	18,8	362,3	42,9	41,1	31,6	306,3	40,2
1984	41,2	18,7	416,4	43,4	41,2	31,0	372,4	40,8
1985	44,8	20,0	468,3	45,3	43,2	31,2	395,1	41,4
TRANSPORT AERIEN :								
1981	0,25	0,1	73,9	10,8	0,25	0,2	79,8	14,2
1982	0,18	0,1	76,8	9,7	0,22	0,2	92,4	14,2
1983	0,23	0,1	91,0	10,8	0,29	0,2	113,2	14,9
1984	0,22	0,1	111,1	11,6	0,28	0,2	157,0	17,2
1985	0,21	0,1	126,6	12,2	0,29	0,2	160,6	16,8
TRANSPORT FLUVIAL :								
1981	10,0	4,2	10,7	1,6	18,4	14,0	12,6	2,3
1982	10,4	4,5	12,0	1,5	17,6	14,4	14,3	2,2
1983	10,0	4,7	13,5	1,6	17,2	13,2	16,8	2,2
1984	10,3	4,7	15,3	1,6	17,6	13,3	17,3	1,9
1985	10,2	4,6	14,3	1,4	17,9	12,9	19,0	2,0
ENSEMBLE DES MODES :								
1981	240,7	100	685,4	100	131,4	100	560,1	100
1982	229,4	100	793,3	100	122,1	100	650,6	100
1983	215,2	100	843,6	100	130,2	100	762,2	100
1984	320,0	100	959,7	100	132,7	100	913,2	100
1985	223,4	100	1034,8	100	138,4	100	955,2	100

* Source : Direction générale des Douanes. Non compris les envois de moins d'une tonne.

TABLEAU 186

EVOLUTION DE LA PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LE TRANSPORT DU COMMERCE EXTERIEUR
(trafic tiers exclu)

En % du pavillon français par rapport au transport total par mode

	Importations CAF					Exportations FAB				
	1981	1982	1983	1984	1985	1981	1982	1983	1984	1985
TRANSPORT MARITIME :										
Sur tonnage	24,9	25,5	24,2	21,0	15,9	18,5	21,2	20,7	21,7	20,9
Sur valeur	30,0	29,4	26,9	24,7	22,5	41,0	44,5	43,1	42,6	44,7
TRANSPORT ROUTIER :										
Sur tonnage	44,5	42,2	42,6	42,8	41,9	46,1	44,8	46,1	49,7	46,3
Sur valeur	45,3	41,2	39,8	40,7	39,5	59,3	57,8	56,9	56,9	56,2
TRANSPORT AERIEN :										
Sur tonnage	55,1	46,1	47,2	56,7	40,7	58,1	65,1	72,2	66,2	66,6
Sur valeur	45,2	42,7	43,0	46,9	40,1	41,8	45,0	47,2	42,6	45,6
TRANSPORT FLUVIAL :										
Sur tonnage	33,4	35,0	28,9	27,5	24,7	18,9	19,6	20,5	18,5	20,9
Sur valeur	33,8	35,0	30,5	27,7	27,5	33,9	38,9	35,8	37,4	33,5

Source : Direction générale des Douanes.

S'agissant de la concurrence France-Etranger, l'année 1985 n'est pas aussi bonne que 1984 pour le pavillon français où sa part s'était quelque peu redressé sur certains modes, tel le transport routier. Pour mesurer cette compétitivité, il ne faut pas toutefois se limiter aux données en tonnage, mais prendre en compte les données en valeur qui mettent en évidence des résultats moins négatifs que ceux en tonnage, notamment dans le transport maritime où le pavillon français voit ses parts de marché diminuer en valeur, mais moins fortement qu'en tonnage, du fait de son maintien relatif sur les produits finis à forte valeur.

9 - LES DONNEES SOCIALES

TABLEAU 187
SALARIES DU TRANSPORT AFFILIES A L'UNEDIC

	Effectifs au 31 décembre				
	1981	1982	1983	1984	1985
68. Transports ferroviaires	2 397	2 280	2 189	2 368	2 130
69.1 Transports routiers de marchandises ..	156 657	160 960	163 287	164 235	166 683
69.2 Autres transports terrestres	115 025	118 159	119 837	119 344	120 494
70. Navigation intérieure	2 396	2 307	2 081	2 047	1 761
71. Transports maritimes, navig. côtière ..	25 025	25 124	25 415	23 238	21 215
72. Transports aériens	18 210	19 275	19 602	19 566	20 131
73. Activités annexes des transports et entrepôts	34 134	35 029	35 041	35 456	35 750
74. Auxiliaires de transport (non compris les agences de voyages)...	116 547	117 659	112 091	109 738	109 491
ENSEMBLE	470 391	480 793	479 543	475 992	477 655

Source : UNEDIC

TABLEAU 188
GRANDES ENTREPRISES NATIONALES DE TRANSPORTS - EFFECTIFS

	Moyenne annuelle en milliers				
	1981	1982	1983	1984	1985
S.N.C.F.	248,5	252,4	252,2	248,3	242,1
R.A.T.P.	36,0	37,6	39,1	39,2	39,2
AIR FRANCE	27,1	27,8	28,3	28,7	29,2
AIR INTER	5,6	6,0	6,6	6,9	7,0
ENSEMBLE	317,2	323,8	326,2	323,1	317,5

Source : INSEE

TABLEAU 189
EFFECTIFS DE LA BRANCHE TRANSPORT ET DE L'ENSEMBLE DES BRANCHES*

	Moyenne annuelle en milliers				
	1981	1982	1983	1984	1985
Effectifs de la branche transport	866,0	880,3	883,1	883,7	877,8
dont non salariés	63,6	62,5	63,6	64,8	66,1
Effectifs de l'ensemble des branches	21 728,3	21 753,3	21 662,4	21 461,2	21 397,1
dont non salariés	3 545,4	3 490,9	3 424,9	3 371,9	3 341,9

Source : INSEE

* La série des effectifs des branches a été révisée à la suite du calage sur les résultats du recensement de population de 1982.

TABLEAU 190

DURÉE HEBDOMADAIRE MOYENNE HABITUELLE DE TRAVAIL DES SALARIÉS A TEMPS COMPLET DU SECTEUR DES TRANSPORTS (T 31)
PAR SEXE ET PAR STATUT

Durée en heure et dixième d'heure

		Mars 1983		Mars 1984		Mars 1985	
		Nombre de salariés	Durée habituelle	Nombre de salariés	Durée habituelle	Nombre de salariés	Durée habituelle
SALARIÉS DU PRIVE	HOMMES	283 319	43,69	272 064	43,13	278 276	42,82
	FEMMES	65 805	39,57	67 631	39,48	66 133	39,21
	ENSEMBLE	349 124	42,92	339 695	42,40	353 409	42,15
SALARIÉS DU PUBLIC	HOMMES	251 824	38,88	252 007	38,98	246 144	38,45
	FEMMES	34 736	37,53	32 396	38,39	35 359	38,56
	ENSEMBLE	286 560	38,72	384 403	38,92	281 503	38,47
TOUS SALARIÉS	HOMMES	535 143	41,43	524 071	41,13	533 420	40,81
	FEMMES	100 541	38,87	100 027	39,13	101 492	38,99
	ENSEMBLE	635 684	41,02	624 098	40,81	634 912	40,52

Source : ENQUÊTE EMPLOI - INSEE

TABLEAU 191

REPARTITION DES SALAIRES DU SECTEUR DES TRANSPORTS SELON L'HORAIRE HEBDOMADAIRE DE TRAVAIL HABITUEL - SALAIRES DU PRIVE

Sexe	N.R.	00 h	1-14 h	15-34h	35 h	36 h	37 h	38 h	39 h	40 h	41 h	42 h	43 h	44 h	45 h et +	Ens.
Mars 1983																
Hommes	4 762	51 387	1 272	3 324	4 543	1 263	4 296	10 286	97 991	43 176	5 708	17 611	4 485	4 401	90 167	344 672
%	1,4	14,9	0,4	1,0	1,3	0,4	1,2	3,0	28,4	12,5	1,7	5,1	1,3	1,3	26,2	100
Femmes	1 176	2 147	2 302	9 193	587	-	1 466	4 792	41 198	9 853	2 776	2 283	696	561	1 308	80 338
%	1,5	2,7	2,9	11,4	0,7	-	1,8	6,0	51,3	12,3	3,5	2,8	0,9	0,7	1,6	100
Ensemble	5 938	53 534	3 574	12 517	5 130	1 263	5 762	15 078	139 189	53 029	8 484	19 894	5 181	4 962	91 475	425 010
%	1,4	12,6	0,8	2,9	1,2	0,3	1,4	3,5	32,7	12,5	2,0	4,7	1,2	1,2	21,5	100
Mars 1984																
Hommes	6 412	53 240	1 172	6 590	6 670	3 023	3 044	6 752	96 622	48 217	6 643	14 416	2 787	4 614	77 000	337 202
%	1,9	15,8	0,3	1,9	2,0	0,9	0,9	2,0	28,7	14,3	2,0	4,3	0,8	1,4	22,8	100
Femmes	1 224	2 233	483	10 245	1 328	327	1 579	3 715	40 139	11 937	3 686	2 800	-	-	2 784	82 480
%	1,5	2,7	0,6	12,4	1,6	0,4	1,9	4,5	48,7	14,5	4,5	3,4	-	-	3,4	100
Ensemble	7 636	55 473	1 655	16 835	7 998	3 350	4 623	10 467	136 761	60 154	10 329	17 216	2 787	4 614	79 784	419 682
%	1,8	13,2	0,4	4,0	1,9	0,8	1,1	2,5	32,6	14,3	2,5	4,1	0,7	1,1	19,0	100
Mars 1985																
Hommes	5 408	60 276	2 255	8 161	7 344	3 946	4 410	5 781	110 022	49 166	4 468	14 028	2 477	3 432	77 652	358 829
%	1,5	16,8	0,6	2,3	2,1	1,1	1,2	1,6	30,7	13,7	1,2	3,9	0,7	1,0	21,6	100
Femmes	958	5 778	2 808	10 175	3 198	282	1 198	2 975	38 838	11 641	695	2 250	637	320	2 454	84 207
%	1,1	6,9	3,3	12,1	3,8	0,4	1,4	3,5	46,1	13,8	0,8	2,7	0,8	0,4	2,9	100
Ensemble	6 366	66 054	5 063	18 339	10 549	4 228	5 608	8 756	148 860	60 807	5 163	16 278	3 114	3 752	80 106	443 036
%	1,4	14,9	1,1	4,1	2,4	1,0	1,3	2,0	33,6	13,7	1,2	3,7	0,7	0,8	18,1	100

Source : Enquête Emploi INSEE

TABLEAU 192
 RÉPARTITION DES SALAIRES DU SECTEUR DES TRANSPORTS SELON L'HORAIRE HEBDOMADAIRE DE TRAVAIL HABITUEL - SALAIRES DU PUBLIC

Sexe	N.R.	00 h	1-14 h	15-34h	35 h	36 h	37 h	38 h	39 h	40 h	41 h	42 h	43 h	44 h	45 h et +	Ens.
Mars 1983																
Hommes	7 619	51 424	3 161	4 274	3 874	3 170	4 544	25 175	167 516	26 843	1 253	2 006	930	621	10 106	312 516
%	2,4	16,5	1,0	1,4	1,2	1,0	1,5	8,1	53,6	8,6	0,4	0,6	0,3	0,2	3,2	100
Femmes	299	2 960	1 293	5 920	624	874	1 669	6 053	18 669	2 531	-	295	-	-	1 385	42 572
%	0,3	7,0	3,0	13,9	1,5	2,1	3,9	14,2	43,9	5,9	-	0,7	-	-	3,3	100
Ensemble	7 918	54 384	4 454	10 194	4 498	4 044	6 213	31 228	186 185	29 374	1 253	2 301	930	621	11 491	355 088
%	2,2	15,3	1,3	2,9	1,3	1,1	1,7	8,8	52,4	8,3	0,4	0,6	0,3	0,2	3,2	100
Mars 1984																
Hommes	5 784	43 790	1 603	6 100	6 627	6 923	8 017	21 945	162 328	23 002	308	3 074	366	1 303	12 013	303 183
%	1,9	14,4	0,5	2,0	2,2	2,3	2,6	7,2	53,5	7,6	0,1	1,0	0,1	0,4	4,0	100
Femmes	1 265	2 864	2 140	4 366	348	613	983	5 666	19 503	1 635	-	379	-	-	1 627	41 389
%	3,0	6,9	5,2	10,5	0,8	1,5	2,3	13,7	47,1	4,0	-	0,9	-	-	3,9	100
Ensemble	7 049	46 654	3 743	10 466	6 975	7 536	9 000	27 611	181 831	24 637	308	3 453	366	1 303	13 640	344 572
%	2,0	13,5	1,1	3,0	2,0	2,2	2,6	8,0	52,8	7,1	0,1	1,0	0,1	0,4	4,0	100
Mars 1985																
Hommes	3 892	36 339	2 756	4 475	21 589	5 053	7 297	19 789	156 522	20 859	305	647	284	687	7 117	287 611
%	1,4	12,6	1,0	1,6	7,5	1,8	2,5	6,9	54,4	7,2	0,1	0,2	0,1	0,2	2,5	100
Femmes	522	3 976	1 554	61 51	959	0	1 154	5 604	22 284	2 874	0	0	0	0	891	45 969
%	1,1	8,6	3,4	13,4	2,1	-	2,5	12,2	48,5	6,3	-	-	-	-	1,9	100
Ensemble	4 414	40 315	4 310	10 626	22 548	5 053	8 451	25 393	178 806	23 733	305	647	284	687	8 008	333 580
%	1,3	12,1	1,3	3,2	6,8	1,5	2,5	7,6	53,6	7,1	0,1	0,2	0,1	0,2	2,4	100

Source : Enquête Emploi INSEE

ANNEXE

Le coût pour la collectivité des transports routiers

Une étude produite en mai 1985 par un groupe de Travail présidé par l'Ingénieur Général Paul JOSSE du Conseil Général des Ponts et Chaussées (affaire n° 83-60) avait pour objet de préciser le coût pour la collectivité des transports routiers⁽¹⁾. Il s'agit d'établir des comptes globaux des coûts engendrés par la construction et l'usage de la route, aussi bien pour les gestionnaires de l'infrastructure routière, que pour les utilisateurs. Le rapport fait apparaître les transferts entre les différents agents économiques, et notamment entre les utilisateurs des véhicules et les Pouvoirs Publics.

Pour les nuisances on n'a pris en compte que les flux financiers effectivement constatés, qui correspondent à la réparation des dommages ou à la mise en oeuvre des mesures de prévention, afin d'être cohérent avec le cadre de la Comptabilité Nationale. La même position a été prise pour les coûts de congestion. On a cependant tenté d'évaluer les conséquences économiques des nuisances dues à la route.

Le rapport est organisé de la façon suivante :

1. Mesure des dépenses liées à l'usage des véhicules,
2. Mesure des dépenses engagées par les Pouvoirs Publics,
3. Mesure des dépenses des autres agents (sécurité sociale, assurance),
4. Ventilation de chaque poste de dépenses selon les agents qui en sont bénéficiaires (trafics léger et lourd, marchandises ou voyageurs).

Dans chaque cas sont indiquées les difficultés d'évaluation liées aux lacunes statistiques (dépenses du compte propre de transport de marchandises, dépenses de fonctionnement de certaines collectivités territoriales...).

A. Les dépenses liées à l'usage des véhicules

On a distingué : les voitures particulières ou commerciales (V.P.C.) ; les véhicules utilitaires légers (moins de 3 tonnes de charge utile) ; les autocars ; les poids lourds (plus de 3 tonnes de charge utile).

Les dépenses sont présentées dans le tableau 193. On notera que :

- la ventilation des dépenses d'assurance et de réparation automobile entre catégories de véhicules résulte d'estimations.
- la seule source sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers est l'enquête faite par le D.S.T. en 1983.
- les dépenses liées à l'usage des poids lourds et des autocars pour compte d'autrui sont obtenues à partir des enquêtes annuelles d'entreprises.
- pour le compte propre, on est parti des données disponibles sur le trafic et on a appliqué des ratios pour évaluer les dépenses techniques.

(1) Le rapport du Groupe de Travail qui détaille la méthodologie utilisée a été publié en juillet 1986 par les Editions du Journal Officiel.

Pour les dépenses salariales on s'est limité à estimer le salaire du conducteur pour la partie de son temps qui correspond à la conduite : c'est là une estimation plus restrictive que pour le compte d'autrui.

TABLEAU 193
DEPENSES LIEES A L'USAGE DES VEHICULES

Année 1982	Millions de francs					
	(1) Achat véhi- cules H.T.	(2) Carbu- rants H.T.	(3) Taxes sur carbu- rants	(4) Assu- rances H.T.	(5) Taxes sur assu- rances	(6) Dépen- ses sala- riales
Voitures particulières, commerciales	79 679	46 330	47 610	16 694	5 881	39 000
Poids lourds compte d'autrui.....	3 451	6 334	4 585	1 000	350	19 974
compte propre.....	3 606	6 100	4 415	790	277	28 000
Utilitaires légers	17 990	9 536	8 303	1 660	580	14 385
Autocars compte d'autrui	1 993	1 086	787	200	60	8 767
Autocars compte propre .	330	162	118	35	10	1 100
Cycles motorisés	2 332	1 201	1 411	710	250	-
TOTAL	109381	70 749	67 229	21 089	7 408	111.226

	(7) Péages d'auto- routes H.T.	(8) Autres dépen- ses d' utili- sation	(9) Fisca- lité spé- fici- que	(10) T.V.A.	(11) TOTAL T.T.C.
Voitures particulières, commerciales	4 595	68 660	9 284	35 078	352 811
Poids lourds compte d'autrui	740	17 160	557	9 387	63 538
Poids lourds compte propre .	550	3 497	370	1 623	49 228
Utilitaires légers	690	14 512	105	5 514	73 275
Autocars compte d'autrui ...	230	4 235	100	871	18 329
Autocars compte propre	50	615	20	120	2 560
Cycles motorisés	50	1 885	-	779	8 618
TOTAL	6 905	110 564	10 436	53 372	568 359

(4) Primes nettes des remboursements au titre des accidents matériels.

(8) Ces postes de dépenses ont été calculés par différence, en outre ils ne sont pas comparables pour le compte propre et le compte d'autrui compte tenu des méthodes différentes suivies pour l'appréciation de ce poste.

(9) Vignettes, taxes à l'essieu, cartes grises, taxes sur les permis, amendes, droit de timbre sur les contrats de transport, taxes sur les voitures de société... Le montant des vignettes des utilitaires légers est la différence entre le total des vignettes perçues et le montant indiqué par le C.S.C.A. retenu pour les V.P.C.

(10) T.V.A. autre que sur les carburants, pour le compte d'autrui, c'est la T.V.A. sur la vente du service de transport.

B. Les dépenses des gestionnaires des réseaux routiers

On a distingué l'Etat (qui gère le réseau national) et les collectivités locales pour les dépenses d'investissement et de fonctionnement en infrastructures. On a aussi évalué les dépenses de police de la route (des services de personnels ou de gendarmerie).

TABLEAU 194

RECAPITULATION DES DEPENSES DES POUVOIRS PUBLICS

Millions de francs

Année 1982	Etat (HT)	Collec- tivités locales (HTVA)	Soc. auto- routes	T.V.A.	TOTAL (TTC)
FONCTIONNEMENT					
Autoroutes concédées	-	-	1 964	330	2 294
Entretien ⁽¹⁾ des chaussées et des O.A.....	1 226	4 950	-	1047	7 223
Viabilité hivernale ⁽²⁾	88	269	-	61	418
Exploitation ⁽³⁾	576	186	-	130	892
Dépenses de fonctionnement non ventilées de l'Etat ⁽⁴⁾ ..	6 843	-	-	136	6 979
Ville de Paris	-	1 026	-	174	1 200
Police de la route	2 530	-	-	52	2 582
SNEPC et commissions médi- cales	179	-	-	4	183
SOUS-TOTAL FONCTIONNEMENT..	11 442	6 431	1 964	1934	21 771
INVESTISSEMENT					
Autoroutes de liaison	920	75	3 515	760	5 270
RN rase campagne	1 594	482	-	351	2 427
RN milieu urbain	1 646	1 783	-	541	3 770
Renforcements coordonnés ..	663	-	-	112	775
"Divers" F.B.C.F. ⁽⁵⁾	2 018	-	-	339	2 357
Terrains et transferts en capital ⁽⁶⁾	657	-	-	-	657
Voirie des CL (901.10)	-	7 474	-	1268	8 742
OA des CL (901.11)	-	373	-	63	436
Investissements non venti- lés (901) et moyens techni- ques (901.0) des CL ⁽⁵⁾	-	2 664	-	452	3 116
Eclairage et parkings	-	724	-	122	846
Investissements Ville de Paris	-	103	-	17	120
SOUS-TOTAL INVESTISSEMENT..	7 498	13 678	3 515	4025	28 716
TOTAL GENERAL	18 940	20 109	5 479	5959	50 487

(1) y.c. certaines grosses réparations pour les collectivités locales.

(2) Compte 936-3 et 4 "Déneigement et divers pour les collectivités locales.

(3) Pour l'Etat "Sécurité et circulation" et parcs, pour les collectivités locales, usage de la voirie 936-1.

(4) Essentiellement les dépenses de personnel.

(5) Obtenu par différence.

(6) Les subventions de l'Etat aux CL pour la voirie locale ne sont pas comptées dans les dépenses de l'Etat ; cette rubrique comporte seulement les apports en capital aux sociétés d'autoroutes.

Ce compte a été ventilé selon les catégories d'utilisateurs bénéficiant de la route, chaque type de dépense étant ventilé selon des clefs spécifiques qui résultent de critère technique. Le choix de l'épaisseur d'une chaussée ou l'entretien dépendent essentiellement de l'ampleur du trafic lourd.

C. Ventilation des dépenses des Pouvoirs Publics entre catégories de véhicules

Constructions neuves :

n°1 - routes à chaussées séparées : 1PL = 1 car = 5 VL

n°2 - routes à chaussées simples : 1PL = 1 car = 12 VL

Renforcements coordonnés :

n°3 - 90% de la dépense au trafic lourd (PL et cars)

- 10% de la dépense au trafic léger (VPC et VL)

Entretien courant :

n°4 - 80% de la dépense au trafic lourd

- 20% de la dépense au trafic léger

Police de la route : n°5 - 1 PL = 1 car = 1,5 UL = 3 VPC

Exploitation de la route (signalisation, viabilité hivernale, éclairage public, stationnement,)

n°6 - 1 PL = 1 car = 1 VL

Les résultats de la ventilation pour l'ensemble : Etat, Collectivités locales, Sociétés d'autoroutes, en appliquant les règles ci-dessus, sont indiqués dans le tableau 1982.

TABLEAU 195

DEPENSES DES POUVOIRS PUBLICS VENTILEES PAR CATEGORIES DE VEHICULES

Millions de francs

Année 1982	Dépenses H.T. à ventiler	Part V.P.C.	Part U.L.	Part car	Part P.L.
Clef n°1	4 510	1 488,3	225,5	270,6	2 525,6
Clef n°1 bis	8 180	2 863,0	409,0	368,1	4 539,9
Clef n°2	10 511	5 360,6	840,9	420,4	3 889,1
Clef n°3	663	59,7	6,7	59,6	537,0
Clef n°4	11 561	2 023,2	289,0	693,7	8 555,1
Clef n°5	3 838	2 417,9	806,0	57,5	556,5
Clef n°6	5 265	4 212,0	710,8	26,3	315,9
Total H.T.	44 528	18 425	3 288	1 896	20 919
T.V.A. *	5 959	2 458	436	254	2 811
TOTAL	50 487	20 883	3 724	2 150	23 730

* Répartie au prorata du total H.T.

D. Le compte des dommages corporels

Dans les dépenses engendrées par les accidents, on a inclus dans le compte des véhicules ce qui est imputable aux accidents corporels qui créent des dépenses directes (hospitalisation, obsèques, pensions); mais les dépenses indirectes (préjudice moral, perte de production) qui ne correspondent pas à des flux financiers mesurables n'ont pas été comptées.

Selon la définition la plus large incluant les dépenses indirectes, on considère qu'un mort "coûte" à la collectivité 1 million de francs (1980) et un blessé grave 92 000 francs (1980) ce qui représente un coût tutélaire total de 27 milliards en 1982 par les 12 000 morts et les 230 000 blessés (dont 80 000 grièvement). La moitié environ de ce montant (12,6 milliards en 1982) se traduit par des indemnités versées par les Compagnies d'Assurance auquel il faut ajouter 3,5 milliards supportés par le régime général de la Sécurité Sociale. Enfin 1,9 milliard correspond à des dépenses engagées par d'autres agents (accidents non assurés, administration,....). La ventilation de ces coûts par catégorie de véhicules s'est faite en considérant que les accidents corporels dont sont victimes les piétons et les cyclistes sont imputables aux véhicules motorisés et que les responsabilités sont partagées quand deux véhicules sont impliqués dans un accident : on trouve ainsi que les VPC sont responsables de 63 % des accidents mortels, les poids lourds de 19 % et les deux roues motorisées de 16 %.

E. Présentation récapitulative des coûts marchands

On a pu, compte tenu de ce qui précède, établir le calcul de la dépense totale engagée par chaque catégorie d'agents ainsi que celle dont chaque catégorie d'agents est responsable. Le tableau 196 présente de façon synthétique le total des dépenses supportées par catégorie d'agents.

TABLEAU 196
RECAPITULATION DES COUTS MARCHANDS

Année 1982	Milliards de francs						Total
	Pouvoir Public	Autres agents	Voyageurs		Marchandises		
			léger	lourd	léger	lourd	
Facteurs de production mis en oeuvre HT	48,0*	14,6	239,0	18,2	55,5	88,1	463,4
Transferts	-	-	86,5	1,6	12,3	13,6	114,0
T.V.A.	6,0	-	35,8	1,0	5,5	11,0	59,3
TOTAL T.T.C.....	54,0	14,6	361,3	20,8	73,3	112,7	636,7
Transferts perçus à déduire	25,7	21,1	-	-	-	-	46,8
Total trans.déduit..	28,3	- 6,5	361,3	20,8	73,3	112,7	589,9
Taxe sur carburants.	67,2	-	-	-	-	-	67,2
Charge nette au coût du marché	- 38,9	- 6,5	361,3	20,8	73,3	112,7	522,7
T.V.A. perçue	59,3	-	-	-	-	-	59,3
Charge nette au coût de production	- 98,2	- 6,5	361,3	20,8	73,3	112,7	463,4

* 48,0 : inclus la Sécurité Sociale

On a évalué l'ordre de grandeur des doubles comptes pouvant figurer dans ces tableaux (il s'agit de la part des transports routiers dans les dépenses de construction ou d'usage des chaussées, de fabrication de véhicules...) : ils sont de l'ordre de 10 milliards de francs pour les dépenses des usagers et de 2 milliards pour celle des pouvoirs publics. Le double compte vaut donc 3 % de la dépense engagée et devrait normalement s'en déduire.

Par ailleurs, il a été possible de reventiler les dépenses des pouvoirs publics selon la catégorie d'agents qui provoquent la dépense (tableau 197).

TABLEAU 197
VENTILATION DU COMPTE DES POUVOIRS PUBLICS EN 1982

	Voyageurs		Marchandises		TOTAL
	léger	lourd	léger	lourd	
Dépenses de voirie	18,4	1,9	3,3	20,9	44,5
Dépenses de la Sécurité Sociale	2,75	0,05	0,2	0,5	3,5
T.V.A.	2,5	0,25	0,45	2,8	6,0
TOTAL T.T.C.	23,65	2,2	3,95	24,2	54,0
Transferts perçus à déduire	20,1	0,5	2,3	2,8	25,7
dont :					
Taxes sur les assurances ...	(6,1)	(0,1)	(0,6)	(0,6)	(7,4)
Péages (HT) et fiscalité spécifique	(14,0)	(0,4)	(1,7)	(2,2)	(18,3)
Total transferts déduits	3,55	1,7	1,65	21,4	28,3
Taxes sur les carburants	49	0,9	8,3	9,0	67,2
Charge nette au coût du marché .	-45,45	0,8	- 6,65	12,4	- 38,9
T.V.A. perçue	38,3	1,2	6,0	13,8	59,3
Charge nette au coût de production.....	-83,75	-0,4	-12,65	- 1,4	- 98,2

On observe les points suivants :

- la charge nette au coût du marché de 439,8 milliards représentait en 1981, 14,1 % du total de la P.I.B.
- le trafic léger de voyageurs et de marchandises contribue beaucoup plus (notamment par le jeu de la T.I.P.P.) qu'il ne reçoit des pouvoirs publics C'est l'inverse dans le cas du transport routier de marchandises (si l'on ne tient pas compte de la T.V.A.).
- Néanmoins ces chiffres ne prennent pas en compte les nuisances dues à la route.