

les collections de l'insée

145

C

comptes
et planification

LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1986

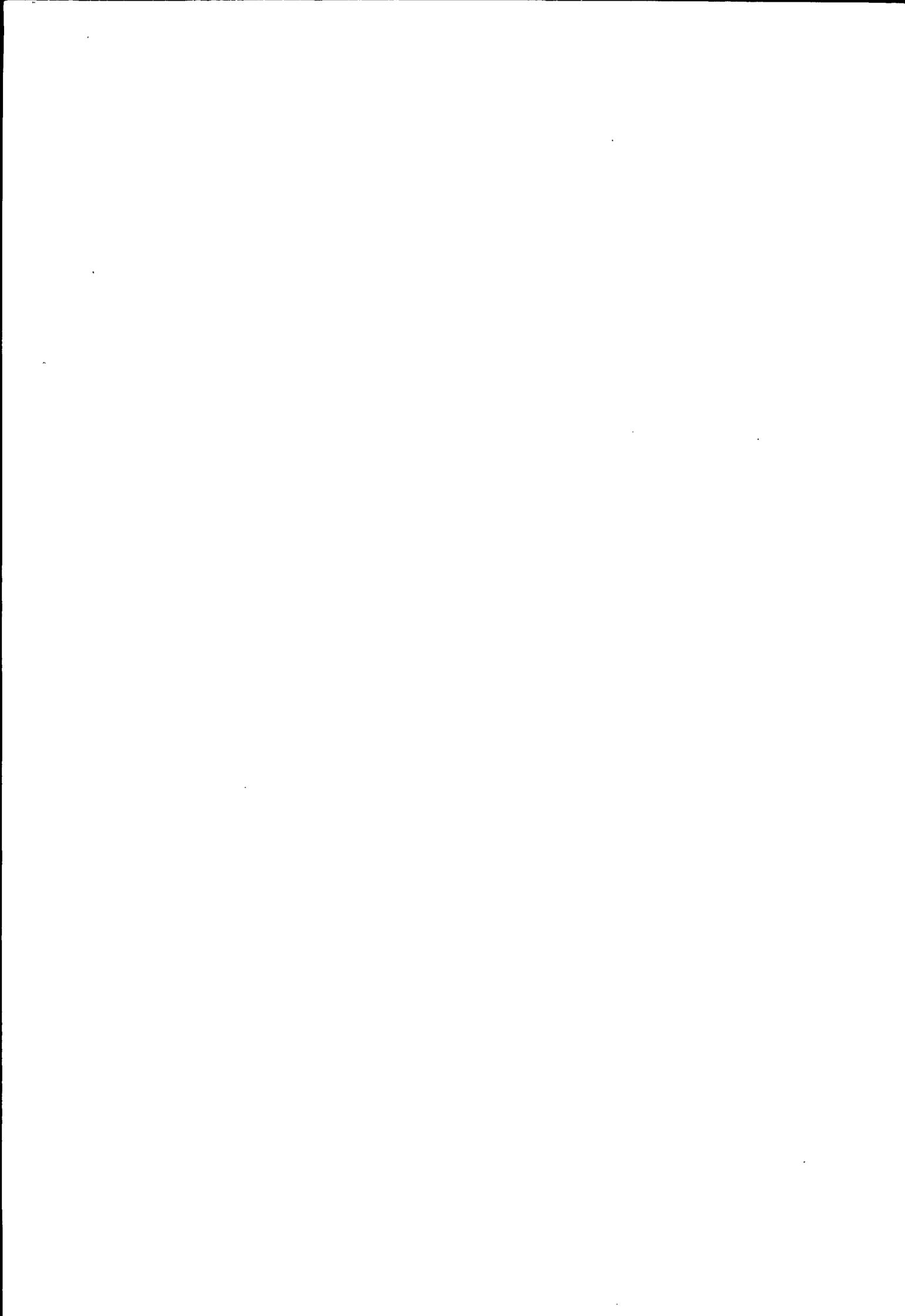
XXIV^e RAPPORT
DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

Ref. n°

H011

Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA PRIVATISATION ■ INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ■ Direction générale : 18, bd. Adolphe Pinard, 75675 PARIS CEDEX 14 ■ Directeur général : M. Edmond MALINVAUD ■ *Les collections de l'INSEE* sont diffusées par le département de la Diffusion; chef du département : M. Pierre SOUBIE; service "Plans et Produits de diffusion" : M. Bernard GENTIL; division "Publications" : M. Michel BOEDA; secrétariat technique aux impressions : Mme Brigitte PÜTZ; secrétariat de fabrication : Mlle Catherine LAGACHE; ■ VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

N° 558 des *Collections de l'INSEE*, série C, n° 145 Sept.1987

ISSN 0533-0793

**Les comptes
des transports
en 1986**

Rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

La commission des comptes des transports de la Nation s'est réunie le 2 juillet 1987 sous la présidence de Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Le rapport qui lui a été présenté a été élaboré autour des principes suivants.

1). La Nouvelle Base de Comptabilité Nationale.

Le rapport comprend neuf chapitres dont plusieurs :

- *Le compte d'autrui (chapitre 2),*
- les entreprises de transport (chapitre 3),*
- les prix et les coûts (chapitre 4),*
- les transports de voyageurs (chapitre 5) -*

intègrent les données de la Comptabilité Nationale en nouvelle base, notamment les comptes d'exploitation par branche. L'année de base est 1980. Le rapport présente des tableaux entre 1980 et 1986, accompagnés de graphiques remontant jusqu'en 1977, année la plus ancienne où les comptes en Nouvelle Base sont pour le moment disponibles à l'INSEE. L'Annexe en fin de Rapport présente les principaux changements de méthode entre la base 1971 et la base 1980.

2) Diversité des approches et synthèse.

Les chapitres nouveaux du précédent Rapport sont maintenus - le *chapitre 1* qui décrit les *trafics* et tente de relier leurs évolutions à d'autres indicateurs de l'économie, le *chapitre 7* qui situe le *transport international* entre la France et ses principaux partenaires économiques et présente des données d'échanges effectifs de transport dont la fiabilité est sensiblement meilleure qu'en ancienne base, notamment pour le transport routier. On a préféré publier des *approches diverses*, liées souvent à des conventions comptables, pour mesurer la compétitivité des transporteurs français. Le *chapitre 8* comptabilise l'ensemble des *dépenses des Pouvoirs Publics pour le transport* et le *chapitre 9* actualise le rapport 83-60 sur le *coût du transport routier pour la collectivité* pour 1983 et 1984.

Par ailleurs, La Commission des Comptes des Transports s'est efforcé de **développer certains chapitres**. S'agissant des voyageurs, le rapport précédent s'était limité aux données de Comptabilité Nationale. Le chapitre actuel intègre d'autres approches : notamment, celles de la motorisation et de l'utilisation de la voiture issue des travaux du CREDOC à partir des enquêtes INSEE; des travaux faits à l'OEST sur l'évolution de la **qualité des transports de voyageurs**. De même, le *chapitre 6 - les matériels et l'énergie* - devait traduire les évolutions significatives de l'année 1986.

L'importance accordée à ces divers chapitres met en relief certaines préoccupations de synthèse. D'abord, il s'agit de prendre en compte le transport privé de marchandises ou de voyageurs. Ensuite, l'intervention de l'Etat et des Collectivités locales dans le domaine des transports est importante. Enfin, la perspective d'ouverture des frontières du Marché Commun à l'horizon de 1992, qui affectera particulièrement les transports, incite à présenter les données du commerce extérieur des transports.

La Commission des Comptes des Transports est présidée par Monsieur Le Ministre Chargé des Transports. Le Vice-Président est Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Le Rapporteur Général est Monsieur Christian GABET. Le Secrétariat, assuré par Monsieur Michel BRAIBANT, assisté de Mesdames Eliane VONET et Nadine RUELLAND, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction de la plus grande partie du rapport. De nombreuses contributions ont été fournies par l'INSEE et l'OEST. On notera enfin une réduction des délais de présentation des données. Il en résulte parfois un caractère provisoire.

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : Le rapport

| | |
|--|-----|
| <i>Introduction</i> | 7 |
| 1. Les trafics | 9 |
| 2. Le compte d'autrui | 23 |
| 3. Les entreprises de transport | 37 |
| 4. Les prix et les coûts | 47 |
| 5. Les transports de voyageurs | 57 |
| 6. Les matériels et l'énergie | 71 |
| 7. Le transport international | 83 |
| 8. L'Etat et les Collectivités Locales | 97 |
| 9. Le coût pour la collectivité du transport routier | 107 |

DEUXIEME PARTIE : Les tableaux commentés

| | |
|---|-----|
| 1. Les trafics | 119 |
| 2. Le compte d'autrui | 127 |
| 3. Les entreprises de transport | 136 |
| 4. Les prix et les coûts | 161 |
| 5. La consommation des ménages en transport | 170 |
| 6. Les matériels et l'énergie | 173 |
| 7. Le transport international | 177 |
| 8. L'Etat et les Collectivités Locales | 180 |

| | |
|--|------------|
| ANNEXE : La Nouvelle base de Comptabilité Nationale | 189 |
|--|------------|

NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

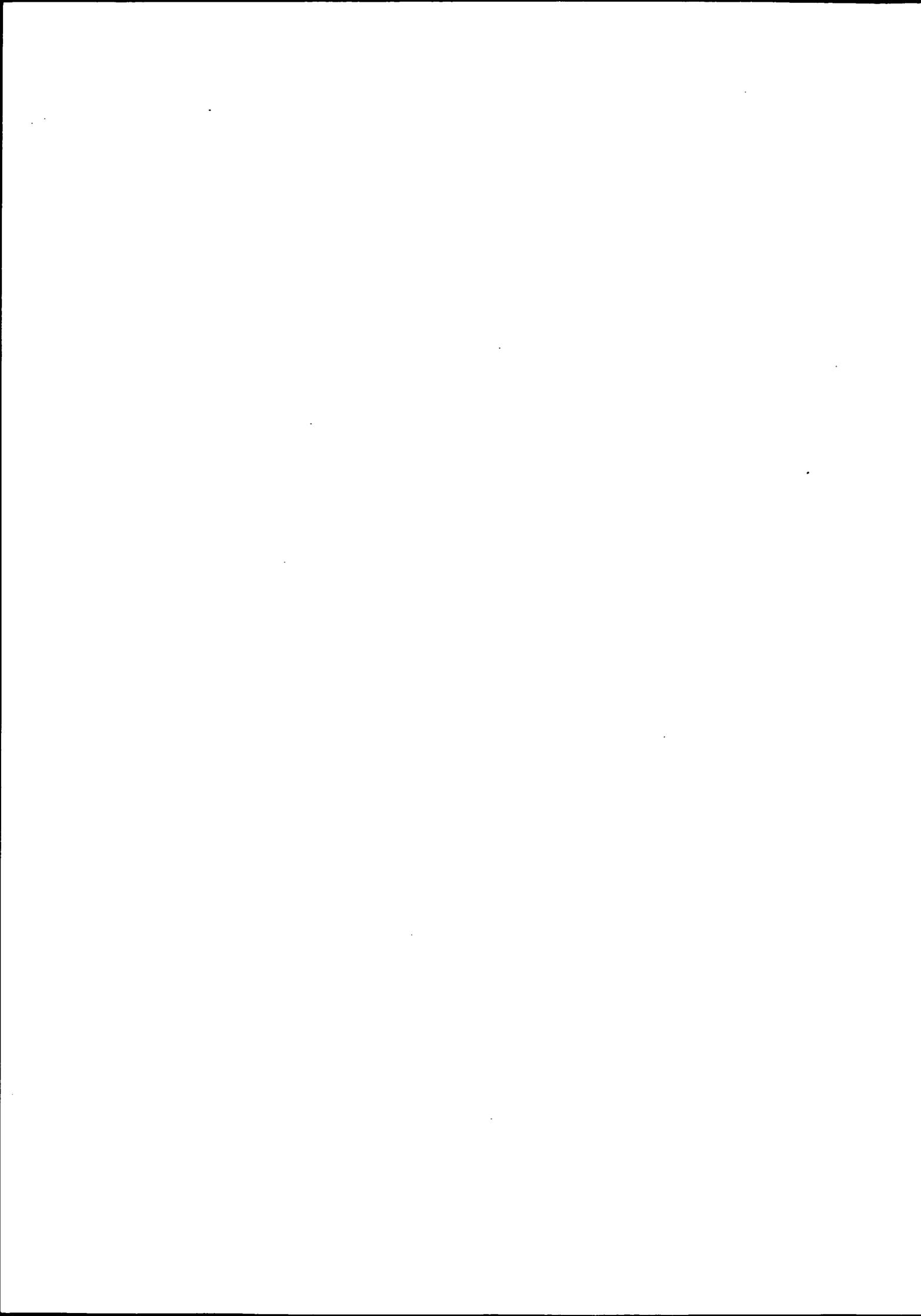
- S 68 Transports ferroviaires
 - 68.01. Transports ferroviaires de passagers
 - 68.02. Transports ferroviaires de marchandises
- S 69.1 Transports routiers de marchandises
 - 69.11. Transports routiers de marchandises zone longue
 - 69.12. Transports routiers de marchandises zone courte
- S 69.2 Autres transports terrestres
 - 69.21. Transports urbains de voyageurs
 - 69.22. Transports routiers de voyageurs
 - 69.23. Services de taxis
 - 69.24. Déménagement
 - 69.25. Location de véhicules industriels
 - 69.26. Transports par conduite
- S 70 Navigation intérieure
 - 70.01. Transports fluviaux de passagers
 - 70.02. Transports fluviaux de marchandises
- S 71. Transports maritimes et navigation côtière
 - 71.01. Transports maritimes autres que produits pétroliers
 - 71.02. Transports maritimes de produits pétroliers
 - 71.03. Navigation côtière et d'estuaire
- S 72. Transports aériens
 - 72.01. Transports aériens
- S 73-4 Services annexes et services d'auxiliaires de transport
 - 73.01. Gares routières
 - 73.02. Ports fluviaux et voies fluviales
 - 73.03. Ports maritimes
 - 73.04. Aéroports
 - 73.05. Exploitation d'ouvrages routiers à péages
 - 73.06. Exploitation de parkings
 - 73.07. Entrepôts autres que frigorifiques
 - 73.08. Entrepôts frigorifiques
 - 73.09. Remorquage et pilotage
 - 74.01. Collecte de fret maritime
 - 74.02. Collecte de fret aérien
 - 74.03. Collecte de fret terrestre et fluvial
 - 74.04. Manutention portuaire
 - 74.05. Manutention terrestre et fluvial
 - 74.06. Activités spécifiques d'auxiliaires des transports maritimes
 - 74.07. Activités spécifiques d'auxiliaires de transport aérien
 - 74.08. Autres auxiliaires de transports
 - 74.09. Agences de voyages
 - 74.10. Routage

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

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

PREMIERE PARTIE

Le rapport



INTRODUCTION

I. L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DES TRANSPORTS EN 1986 .

L'environnement économique dans lequel se situent les transports en 1986 est d'abord marqué par la forte baisse du prix du pétrole et du dollar. Le prix du pétrole brut importé en francs a baissé de 56% en 1986. Le poids de la fiscalité sur les produits pétroliers limite certes l'impact des variations des prix du pétrole brut : ainsi en 1986, la part des taxes dans les carburants gagne en moyenne 10 points. Par rapport au point haut de mai 1985, les prix du secteur énergétique ont baissé de 18,6% dont 14,5% au cours de la seule année 1986. Cette baisse du prix du pétrole brut constitue le facteur prédominant de la désinflation : la hausse des prix de détail, en moyenne annuelle, est de 2,7% en 1986 contre 5,8% en 1985 et 7,4% en 1984.

Ce ralentissement des prix a profité aux ménages. Le taux de salaire horaire des ouvriers a progressé de 4,2% dégageant un pouvoir d'achat de 1,5%, contre 0,1% en 1985. L'action des Pouvoirs Publics a en outre favorisé une redistribution en faveur des ménages : au début de 1986, l'allègement des impôts, le remboursement des intérêts de l'emprunt obligatoire de 1983, ont fortement accru les seuls gains de pouvoir d'achats directs : +2,9% en 1986 contre 0,9% en 1985. Du coup, la consommation des ménages croît de 3,1% en 1986 au lieu de 2,4% en 1985, notamment celle de biens d'équipements et d'automobiles -. De même, l'investissement des entreprises augmente de 3,5% en 1986, soit un point de plus qu'en 1985. Certes nos exportations de produits manufacturés en volume n'ont progressé que de 0,3% après +1,4% en 1985. En revanche, les importations ont augmenté de 8,5% en 1986, après 6,4% en 1985.

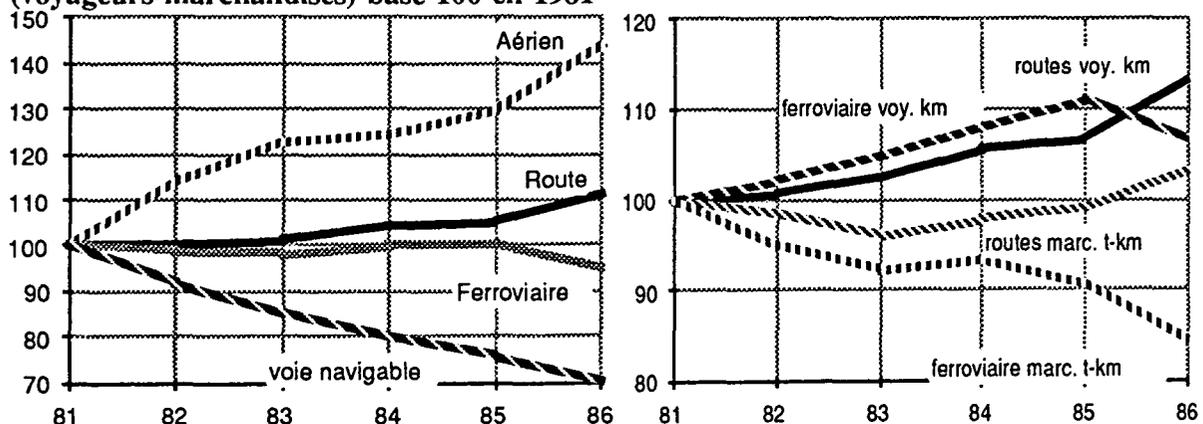
Autrement dit, cette croissance de la demande intérieure ne se transmet que très partiellement à la production qui progresse de 1% dans l'ensemble des produits agricoles et industriels. A cette évolution d'ensemble correspondent des situations contrastées selon les branches. La reprise de l'activité dans le Bâtiment et les Travaux Publics s'est confirmée en 1986 (+2% y compris la production des matériaux de construction). La production automobile et celle des biens de consommation augmentent de 1,3%. En revanche, la production des biens intermédiaires n'augmente que de 0,7% du fait d'un premier trimestre en baisse ; la production agricole et alimentaire ne progresse que de 0,3% du fait de la quasi stabilité de la production agricole.

II L'EVOLUTION DES TRANSPORTS

I. Les trafics routiers en hausse

Les kilomètres parcourus par les ménages ont fait un bond en avant important en 1986 : +4,7% contre +0,5% en 1985, s'expliquant par un accroissement du parc de l'ordre de 1,7% et par celui du kilométrage parcouru par véhicules de 2,9%. Cette hausse se retrouve pour le transport routier de marchandises : 4,1% en tonnes kilomètres, dont 5,2% pour le transport pour compte d'autrui. A l'inverse, la SNCF a perdu 4% de ses trafics voyageurs et 7,5% de son trafic marchandises, baisse analogue à celle de la voie d'eau.

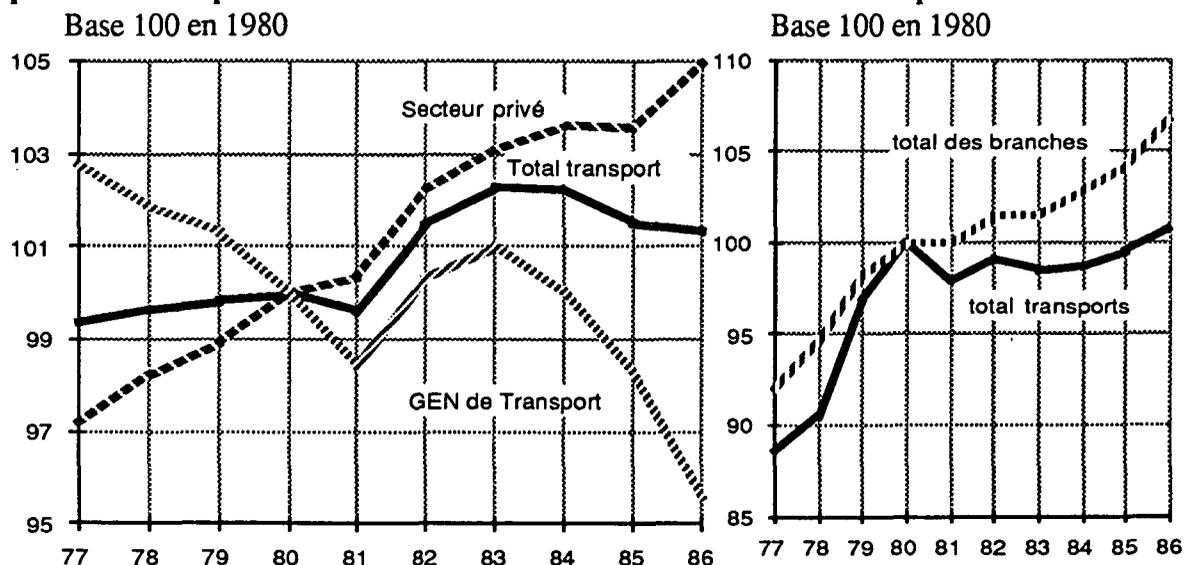
Evolution des trafics intérieurs par mode et des trafics routiers, ferroviaires (voyageurs-marchandises) base 100 en 1981



2. Evolution contrastée de la production et de l'emploi dans les entreprises privées et dans les Grandes Entreprises Nationales de transport.

La production des transports continue d'augmenter de l'ordre de 1,5% en 1986, évolution inférieure à celle de l'ensemble des branches, mais pas autant qu'entre 1980 et 1984. S'agissant des effectifs, la S.N.C.F. a supprimé près de 8000 emplois; les effectifs de la RATP, d'Air France et d'Air Inter se stabilisent. En revanche, dans les établissements privés des transports, l'emploi progresse de près de 6000 salariés en 1986 par rapport à 1985 où il avait baissé d'un millier. Ce contraste ne se retrouve pas totalement au niveau de l'investissement : certes celui des entreprises privées augmente de 8% en volume, notamment chez les entreprises de transport routier qui ont fait des achats en matériel importants mais l'investissement des GEN de transport progresse lui aussi de 5% en volume.

Evolution de l'emploi salarié dans le secteur transport "Privé-GEN" et de la production au prix de 1980 des branches marchandes et des transports



3. Le redressement financier des entreprises de transport.

Les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient de deux éléments favorables : la hausse des trafics, la baisse du prix des carburants. Sur un chiffre d'affaires d'environ 80 milliards de francs, en hausse de 3,9% sur 1985, la baisse des carburants leur procure une économie d'environ 3 milliards de francs, dont 2,2 milliards leur restent après prise en compte des différentes hausses des autres postes de leur compte de charge. L'excédent brut d'exploitation serait en hausse de 25%. De même, pour le transport routier de voyageurs, on peut estimer à 20% la hausse de l'excédent brut d'exploitation.

S'agissant du transport maritime, la production continue de régresser (-3% en volume). Cette baisse d'activité, mais surtout la baisse des cotations, ont provoqué une chute des recettes des armements de 10%. Mais les consommations intermédiaires ont baissé elles aussi : -33% sur les soutes (carburants) soit 1,5 milliards d'économie, - 10% sur les affrètements. En même temps les frais de personnel ont baissé de 5%, sous l'effet d'une baisse sensible des effectifs. L'excédent brut d'exploitation avant subvention se rapproche donc de l'équilibre et s'améliore notablement après subvention.

Enfin dans le transport aérien, Air France a subi en 1986 une situation difficile : avec un trafic stagnant et une forte concurrence internationale, il a dû répercuter intégralement sur ses tarifs, en partie libellés en dollars, la baisse de ses consommations intermédiaires, et sa valeur ajoutée a baissé de 8%, pendant que ses coûts salariaux augmentaient d'environ 2%. En revanche Air Inter a bénéficié d'une hausse de ses trafics d'environ 10%, qui a engendré une hausse équivalente de ses recettes. Le renouvellement de la flotte, l'amélioration des taux de remplissage ont limité la croissance des consommations intermédiaires et des frais salariaux. Dans ces conditions l'excédent brut d'exploitation n'a pu que croître, pour la deuxième année consécutive.

LES TRAFICS 1

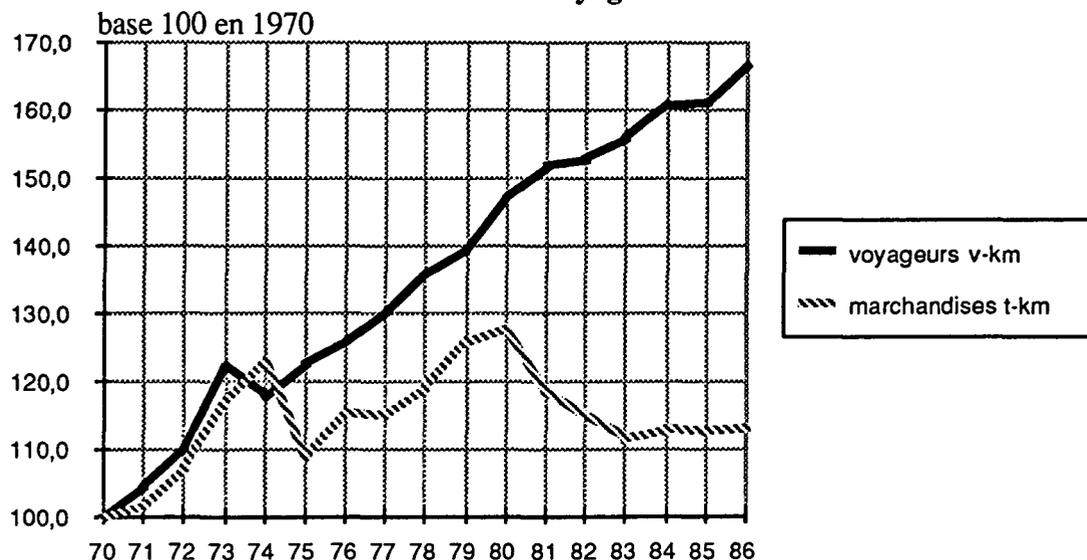
En 1986, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs marque une accélération par rapport à 1985 où la croissance des trafics avait été faible - + 0,2 % marchandises et voyageurs confondus contre + 2,8 % en 1986 - . Ce rythme est proche de celui de 1984. En 1986, cette croissance reste tirée par les trafics de voyageurs - +3,5% (tableau 1) - alors que le trafic de marchandises reste stable malgré la reprise de la production industrielle. L'écart continue ainsi de se creuser avec l'évolution du trafic de voyageurs (graphique 1).

TABLEAU 1
EVOLUTION GLOBALE DES TRAFICS INTERIEURS

| | En % | | | | |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| année | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| Trafic de voyageurs v-km | 0,6 | 2,0 | 3,0 | 0,4 | 3,5 |
| Trafic de marchandises t-km | -3,0 | -2,8 | 1,3 | -0,4 | 0,4 |
| Trafic total (v-km+t-km) | -0,3 | 0,8 | 2,6 | 0,2 | 2,8 |

Source : O.E.S.T.

Graphique 1
Trafics intérieurs de marchandises et de voyageurs



Source : O.E.S.T.

(1) Le trafic intérieur de marchandises comprend celui des trois modes : route - y.c. le trafic des véhicules de moins de 3t. de charge utile - rail et voie navigable. Il exclut donc ici le transport par oléoduc et le cabotage national.

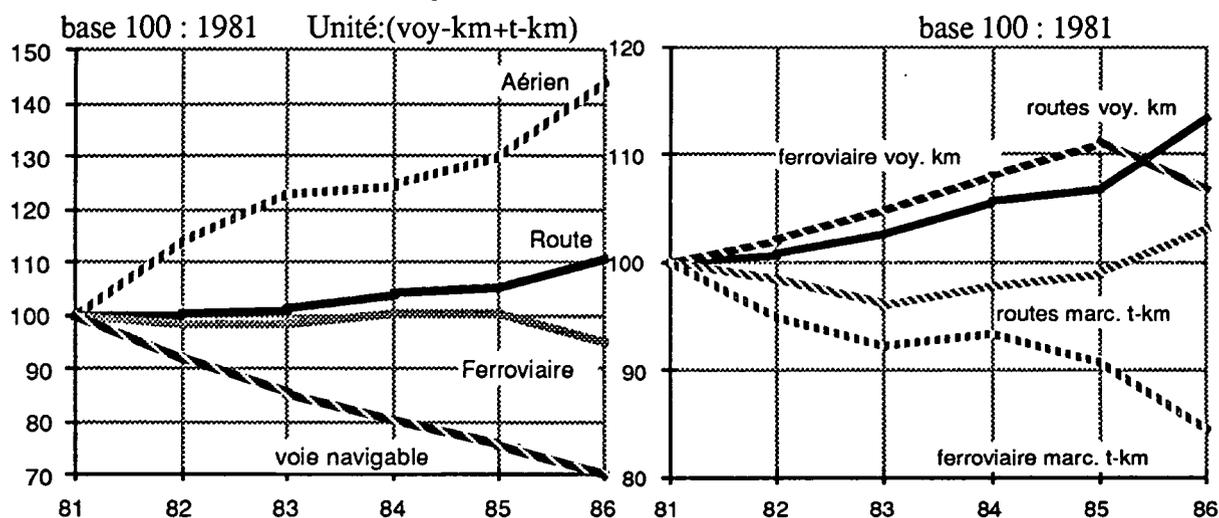
(2) le trafic de voyageurs comprend exclusivement les transport routiers - voitures particulières et transports collectifs - le transport ferroviaire, les autres transports collectifs urbains (R.A.T.P.,...) et le transport aérien des lignes intérieures.

Par mode, ce sont les transports routiers - + 5,2% en 1986 - et aériens - +11,3% - qui profitent uniquement de ce regain alors que l'indice du trafic ferroviaire subit une forte baisse - -6% -, son trafic voyageurs - -4,3% en 1986 - ne compensant plus comme entre 1981 et 1985 la baisse de son trafic de marchandises (graphique 2). La coupure est très nette en 1986 où les courbes de trafic routier de voyageurs, en hausse, et trafic ferroviaire de voyageurs, en baisse, se croisent - base 100 en 1981 - (Graphique 2).

Graphique 2

Evolution des trafic intérieurs par modes

Evolution des trafic route et fer



Source : OEST, SNCF, ONN, DGAC

I. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

I.1. Evolution

Les tonnes-kilomètres transportées par route, air, fer et voie navigable passeraient de 180,0 milliards en 1985 à 180,7 milliards en 1986. Cette évolution prend en compte une estimation du trafic routier des véhicules français de moins de 3t. de charge utile et des véhicules étrangers. Elle marque une certaine stabilité après la légère baisse de 1985. Par mode, la tendance du trafic routier reste à la hausse (+4,2%). Le transport par voie navigable continue de baisser en 1986. Le trafic ferroviaire continue, lui, de diminuer de près de 7,5%, contre -3% en 1985.

TABEAU 2
EVOLUTION DES TRAFICS DE MARCHANDISES (*)

| | Milliards de tonnes-km | | | | |
|-------------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| TRANSPORT FERROVIAIRE | 56,8 | 55,1 | 55,9 | 54,2 | 50,2 |
| TRANSPORT ROUTIER | 116,7 | 113,9 | 116,0 | 117,5 | 122,6 |
| Dont compte d'autrui (CU>3t) | 55,7 | 53,6 | 53,0 | 54,5 | 57,7 |
| compte propre (CU>3t) | 34,9 | 33,3 | 35,4 | 34,6 | 35,3 |
| véhicules de CU<3t | 16,3 | 17,0 | 17,5 | 18,1 | 18,8 |
| pavillon étranger | 9,8 | 10,0 | 10,2 | 10,3 | 10,8 |
| NAVIGATION INTERIEURE | 10,2 | 9,4 | 8,9 | 8,4 | 7,8 |
| TOTAL DES TROIS MODES | 183,6 | 178,4 | 180,8 | 180,0 | 180,6 |
| CABOTAGE | 13,1 | 12,8 | 12,4 | 12,3 | 12,5 |
| TRANSPORT PAR OLEODUCS | 25,3 | 26 | 25,7 | 24,1 | 26,9 |

Source : O.E.S.T., S.N.C.F., O.N.N.

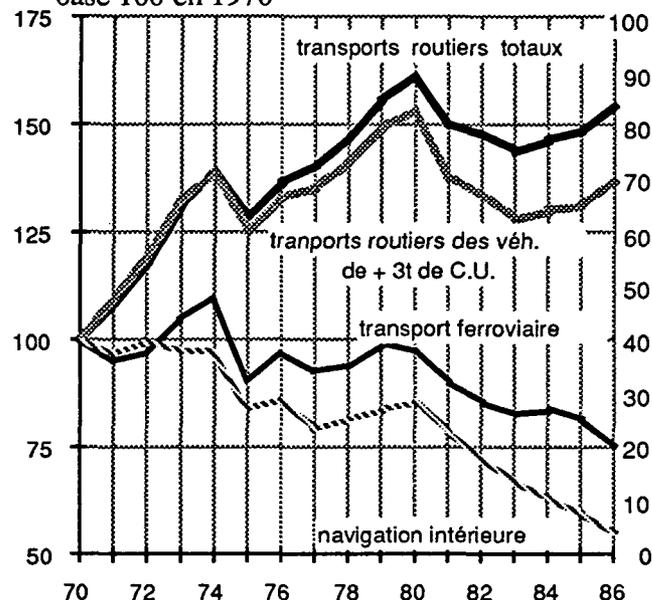
(*) La série S.N.C.F. ne prend en compte ni les wagons particuliers vides ni le transport routier ni l'expédition. La définition complète des séries figure au chapitre "données physiques" de la deuxième partie du rapport.

(*) Transport fluvial : non compris les bateaux de mer.

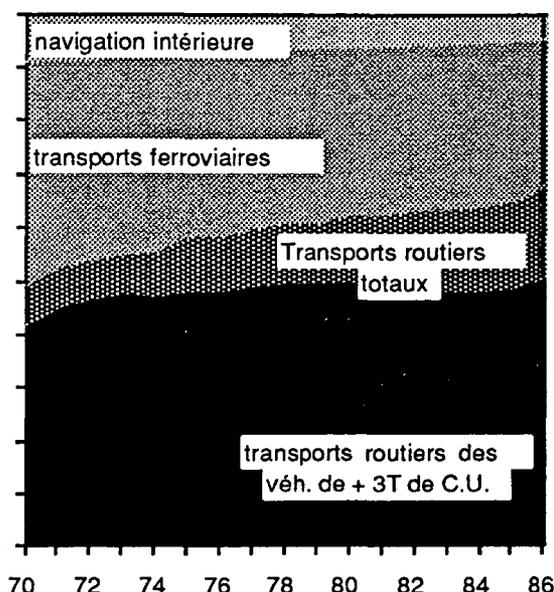
(*) Le chiffre du cabotage en 1986 est provisoire.

Du coup, après une relative stabilité depuis 1980, la part de la route - 65% du trafic - augmente sensiblement en 1986, confirmant la tendance déjà amorcée en 1985 au détriment du rail - 30% du trafic - qui perd près de 2% du trafic en 1986. La part modale de la voie d'eau tend à se stabiliser autour de 5%..

Graphique 3 :
Evolution des trafics de marchandises
base 100 en 1970



Evolution des parts modales
en %



Source : OEST, SNCF, ONN

On note surtout que la croissance du trafic international est interrompue du fait de la chute du trafic ferroviaire dont le poids est important dans ce trafic.

TABLEAU 3
TRAFFICS DOMESTIQUES ET INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES (1).

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| TRANSPORTS FERROVIAIRES | 56,8 | 55,1 | 55,9 | 54,2 | 50,2 |
| Trafic domestique | 35,2 | 33,8 | 32,8 | 32,4 | 30,4 |
| Trafic international | 21,6 | 21,3 | 23,1 | 21,8 | 19,8 |
| TRANSPORTS ROUTIERS (CU>3T.) | 90,6 | 86,9 | 88,4 | 89,1 | 93,0 |
| Trafic domestique | 81,7 | 78,2 | 78,6 | 79,2 | 82,6 |
| Trafic international | 8,9 | 8,7 | 9,8 | 9,9 | 10,4 |
| NAVIGATION INTERIEURE | 10,2 | 9,5 | 8,9 | 8,4 | 7,8 |
| Trafic domestique | 6,0 | 5,4 | 5,0 | 4,5 | 4,1 |
| Trafic international | 4,2 | 4,1 | 3,9 | 3,9 | 3,7 |
| TOTAL DES TROIS MODES | 157,6 | 151,5 | 153,2 | 151,7 | 151,0 |
| Trafic domestique | 122,9 | 117,4 | 116,4 | 116,1 | 117,1 |
| Trafic International | 34,7 | 34,1 | 36,8 | 35,6 | 33,9 |

Source: O.E.S.T., S.N.C.F., O.N.N.

Milliards de tonnes-km

(1) Il s'agit uniquement de la partie française du trafic international

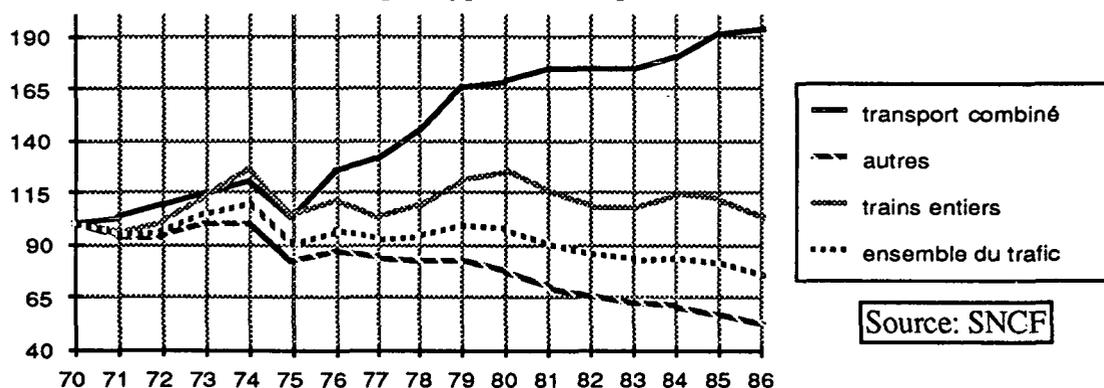
(2) Trafic domestique=origine et destination en France

Trafic interieur=trafic domestique+partie française du trafic international

a) Transports ferroviaires

En 1986 les tonnes-kilomètres transportées par rail s'élèvent à 50,2 milliards, en diminution de 7,4% par rapport à 1985. Le trafic des trains entiers est sensiblement affectée par cette baisse alors qu'il se développait auparavant (graphique 4): 22 milliards de tonnes-kilomètres en 1986 au lieu de 23,9 milliards en 1985. Ainsi, en 1986, ce n'est plus seulement le trafic par wagons isolés qui perd des parts de marché au profit de la route.

Graphique 4 :
Evolution du trafic ferroviaire par type de transport base 100 en 1970



En revanche, comme les années précédentes, la baisse du trafic n'affecte pas le transport combiné, qui croit en 1986 de 2%. Entre 1982 et 1986, c'est surtout le trafic international selon les techniques de caisse mobile et de conteneurs qui progresse (tableau 4)..

TABLEAU 4
EVOLUTION DU TRANSPORT COMBINE RAIL-ROUTE Milliards de tonnes-km

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| Moyens conteneurs et caisses mobiles de - de 20 pieds | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,2 |
| Grands conteneurs et autres caisses mobiles | 4,3 | 4,5 | 4,8 | 5,2 | 5,2 |
| Total | 4,7 | 4,9 | 5,1 | 5,5 | 5,5 |
| dont domestique | 1,3 | 1,3 | 1,1 | 1,2 | 1,5 |
| international | 3,4 | 3,6 | 4,0 | 4,3 | 4,0 |
| Semi-remorques routières sur wagons | | | | | |
| Total | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,3 |
| dont domestique | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| international | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,7 |
| Ensemble du transport combiné | | | | | |
| Total | 6,1 | 6,2 | 6,3 | 6,7 | 6,8 |
| dont domestique | 2,0 | 2,0 | 1,7 | 1,8 | 2,1 |
| international | 4,1 | 4,2 | 4,6 | 4,9 | 4,7 |

Source SNCF

b) Transports routiers

En 1986, les tonnages transportés par les véhicules routiers de plus de 3 tonnes de C.U. s'établissent à 1255 millions de tonnes (+1,8%), et les tonnes-kilomètre réalisées à 93 milliards (+4,5%). En outre, avec la baisse des prix des carburants, liée à celle du brut et du dollar, c'est le compte d'autrui, surtout la zone longue et le trafic international, qui profite de la croissance de 4,5% des trafics routiers : + 5,9% alors que le compte propre n'augmente que de 3,2%.

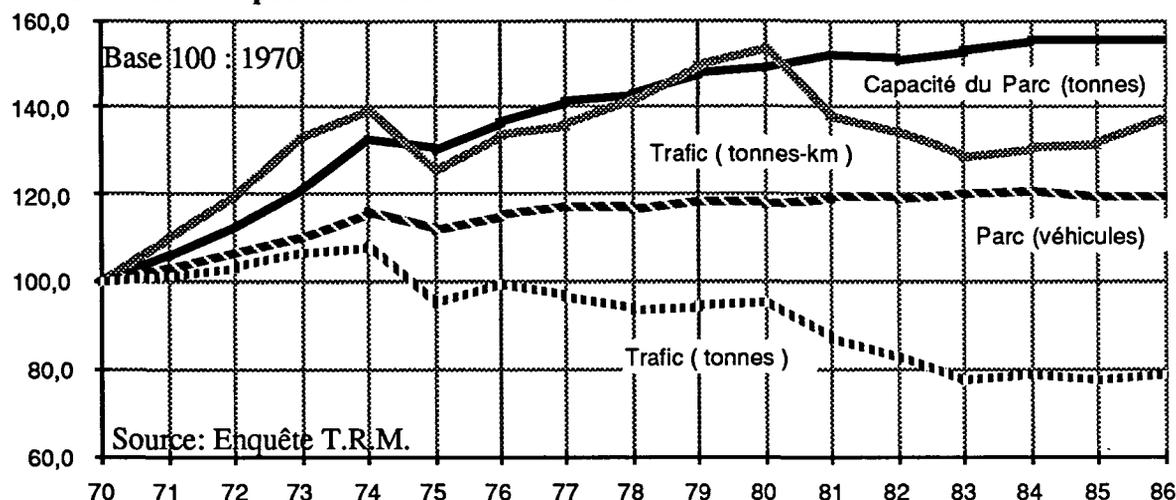
TABLEAU 5
EVOLUTION DES TONNES-KM DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Compte propre | 95,4 | 106,3 | 97,7 | 103,2 |
| Compte d'autrui | 96,3 | 98,7 | 102,8 | 105,9 |
| Zone courte domestique | 96,7 | 97,7 | 104,3 | 103,6 |
| Zone longue domestique | 95,2 | 97,4 | 102,1 | 107,0 |
| Ensemble domestique | 95,7 | 97,5 | 102,8 | 105,9 |
| International | 103,8 | 98,7 | 102,8 | 105,9 |
| Ensemble (compte propre + compte d'autrui) | 95,9 | 101,7 | 100,8 | 104,5 |

Source : OEST

Le graphique 5 montre aussi une croissance de la capacité de transport plus rapide que celle du parc, écart dû à la taille croissante des véhicules; un décrochage de 1980 à 1983 des trafics par rapport à la capacité, phénomène qui se mêle des causes structurelles et conjoncturelles. 1986 marque un redressement de ce point de vue.

Graphique 5 :
Evolution de la capacité et du trafic routier de marchandises



c) Navigation intérieure

Le trafic de la navigation fluviale, sauf sur le Rhin, continue de baisser de 5% à 8% l'an depuis plusieurs années. 1986 prolonge cette tendance : -7,4% en moyenne annuelle. Par produits, si les matériaux de construction continuent de connaître une évolution favorable, +6,4%, le trafic des produits agro-alimentaires est de nouveau en baisse -17,6% après une hausse en 1985.

TABLEAU 6
TRAFIC FLUVIAL PAR NATURE

En milliards de t-km

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| trafic intérieur | 6,0 | 5,4 | 5,0 | 4,5 | 4,1 |
| Exportation | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,8 | 1,6 |
| Importation | 1,4 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| transit | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,8 |
| total | 10,2 | 9,5 | 8,9 | 8,4 | 7,8 |

Source : ONN

d) Transports aériens

Le fret aérien progresse assez fortement + 11.1% contre seulement + 2.4% en 1985, retrouvant ainsi un rythme proche de celui de 1984 (+ 11.8%)

e) Transports maritimes

En 1986, le trafic mondial en tonnes-milles progresse selon un rythme de 4,6% (+2,2% en tonnage) contre seulement 0,7% en 1985. S'agissant du commerce extérieur de la France acheminé par bateaux, les trafics en tonnes-milles augmentent pour la première fois depuis 1976 : +1,3% contre - 6,2% en 1986.. En fait, ce sont surtout les hydrocarbures qui expliquent ce léger regain : Leur baisse des prix relance les importations surtout en provenance du Moyen Orient, entraînant un allongement des distances. (tableau 7).

TABLEAU 7
COMMERCE EXTERIEUR PAR VOIE MARITIME

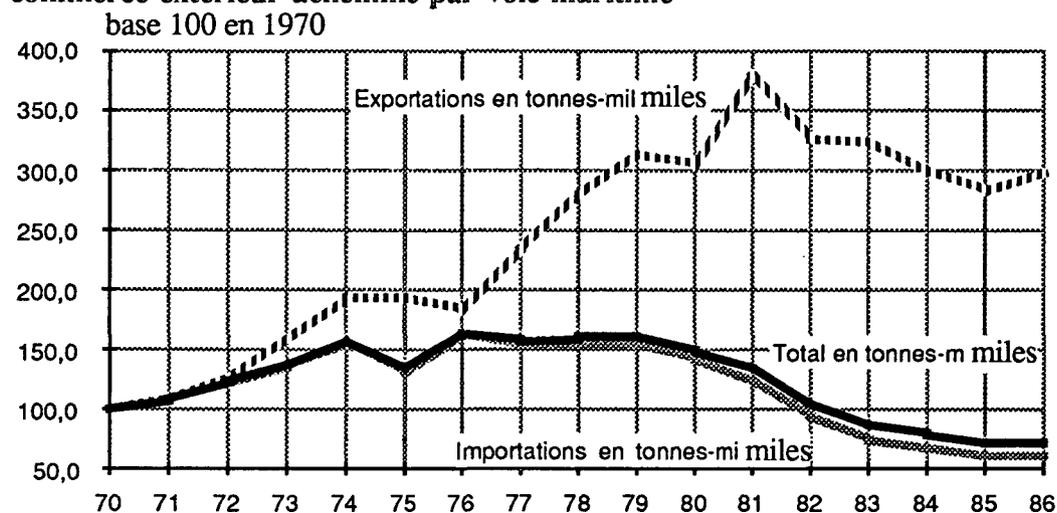
milliards de tonnes-miles

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986* | Pour 1986 les résultats sont encore provisaires |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| Importations..... | | | | | | |
| Hydrocarbures | 518,2 | 399,6 | 315,1 | 280,2 | 285,0 | |
| vraies secs | 204,9 | 167,9 | 198,8 | 185,5 | 180,0 | |
| diverses | 83,4 | 75,3 | 71,3 | 55,4 | 60,0 | |
| TOTAL | 806,5 | 642,8 | 585,2 | 521,1 | 525,0 | |
| Exportations..... | | | | | | |
| Hydrocarbures | 16,2 | 8,1 | 7,7 | 12,1 | 12,5 | |
| vraies secs | 46,8 | 50,6 | 44,9 | 41,7 | 45,0 | |
| diverses | 76,7 | 79,5 | 75,2 | 67,2 | 70,0 | |
| TOTAL | 139,7 | 138,2 | 127,8 | 121,0 | 127,5 | |

Source : Secrétariat d'Etat chargé de la mer

A moyen terme, la baisse du commerce extérieur acheminé par voie maritime était toutefois de moindre ampleur depuis 1984 qu'entre 1980 et 1983.

Graphique 6
commerce extérieur acheminé par voie maritime



Pour l'activité des ports maritimes de commerce métropolitain, la progression du trafic est aussi en léger regain : 280,9 millions de tonnes en 1986 contre 274,3 millions de tonnes en 1985, soit une hausse de 2,4% .

TABLEAU 8
LE TRAFIC COMMERCIAL DE L'ENSEMBLE DES PORTS METROPOLITAINS

Millions de tonnes

| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Marchandises déb. | | | | | | |
| total | 224,2 | 206,0 | 196,5 | 202,2 | 199,1 | 205,8 |
| dont hydrocarbures | 143,5 | 130,7 | 128,7 | 128,1 | 125,4 | 133 |
| Marchandises emb. | | | | | | |
| total | 75,4 | 65,5 | 70,0 | 70,5 | 75,2 | 75,1 |
| dont hydrocarbures | 25,3 | 19,6 | 19,0 | 17,8 | 18,7 | 19,9 |
| TOTAL | 299,6 | 271,5 | 266,5 | 272,7 | 274,3 | 280,9 |

Source : Direction de la Flotte de Commerce - Secrétariat d'Etat à la Mer.

Aux entrées, les trafics sont en hausse : 205,8 millions de tonnes contre 199,1 millions en 1985 (3,4%). Aux sorties, les marchandises transportées connaissent en revanche une stabilité. Globalement, si les "autres marchandises" continuent d'être en hausse (+4,2% en 1986), les marchandises en vrac solide baissent de 4,8%, tandis que les hydrocarbures progressent de nouveau de 5,7%. Cette croissance globale affecte surtout les 6 ports autonomes (+3,3%) dont l'activité représente en 1986, 83,1% du trafic contre 82,3% en 1985.

I.2. Quelques facteurs d'évolution du trafic par mode

Le trafic global dépend largement de la production transportable. Celle-ci 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- et du poids relatif des quantités transportées des diverses branches dans le trafic global. Concrètement, la production transportable peut être estimée en multipliant les tonnes-kilomètres des différents produits d'une nomenclature donnée, soit par le taux de croissance des ressources - la production effective et les importations - en volume des branches correspondantes, soit par le taux de croissance de la production effective. On a retenu ici sept ensembles : produits agro-alimentaires ; combustibles et minéraux solides ; produits pétroliers ; biens intermédiaires ; produits du bâtiment ; machines et matériels de transport ; produits manufacturés (ces données par produits figurent dans les tableaux commentés)

Il apparait alors que la production transportable calculée à partir des ressources (+1,7% en 1986), progresse plus vite que les trafics (+0,4%), divergence déjà observée en 1985. En revanche, la production transportable issue du taux de croissance de la seule production se rapproche des trafics réalisés. Elle reste certes à un niveau supérieur, traduisant en partie l'écart entre des trafics exprimés en volume et en quantité (tonnes-km).

TABLEAU 9
PRODUCTION TRANSPORTABLE ET TRAFICS REALISES

Milliards de tonnes-km

| | 1983 | 1984 | | | 1985 | | | 1986 | | |
|----------------------------------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | t-km* | tx c** | pr*** | t-km | tx c** | pr*** | t-km | tx c** | pr*** | t-km |
| PRODUCTION EFFECTIVE | | | | | | | | | | |
| TOTAL (y.c. véh. de -3T.) | 169,0 | | 170,6 | 171,2 | | 170,7 | 170,4 | | 171,4 | 170,9 |
| RESSOURCES | | | | | | | | | | |
| TOTAL (y.c. véh. de -3T.) | 169,0 | | 170,8 | 171,2 | | 172,0 | 170,4 | | 173,3 | 170,9 |
| dont Transport ferroviaire | 55,7 | 101,3 | 56,4 | 56,6 | 99,4 | 56,2 | 54,9 | 100,3 | 55,0 | 50,8 |
| Route compte d'autrui | 53,6 | 100,8 | 54,0 | 53,0 | 99,9 | 52,9 | 54,5 | 100,8 | 54,9 | 57,7 |
| Route compte propre | 33,3 | 100,7 | 33,5 | 35,4 | 99,9 | 35,3 | 34,6 | 100,7 | 34,8 | 35,3 |
| Voie navigable | 9,4 | 100,8 | 9,5 | 8,9 | 98,6 | 8,7 | 8,4 | 99,7 | 8,4 | 7,8 |

* y.c. le trafic des véhicules de moins de 3T. de C.U., n.c. le trafic des véhicules étrangers

** Evolution des productions effectives ou des ressources en volume en %

*** Production transportable

Toutefois les évolutions les plus intéressantes sont par mode : en 1986, la production des biens intermédiaires, énergie et combustibles continue de stagner voire baisse. En revanche, les machines et matériels de transport et les produits manufacturés ont une croissance proche de 1,5%. Ces évolutions favorisent plutôt le transport routier où la part de ces produits est relativement importante, notamment dans le transport pour compte d'autrui. Au contraire, le transport ferroviaire où les produits agricoles et alimentaires, les produits énergétiques et les biens intermédiaires représentent les trois quarts du trafic, subissent le contre-coup de la stagnation de ces branches comme en 1985.

Mais en 1985 et surtout en 1986 la route gagne des parts de marché plus que ne le laisserait prévoir les évolutions de la production transportable. Ainsi, alors que les véhicules de plus de 3T. de C.U. auraient dû seulement réaliser 58,7% du trafic mesuré en 1986 au lieu de 58,5% en 1985, du fait des effets de structure, ils en ont fait 61,3%. En revanche le transport ferroviaire n'a réalisé que 33,5% du trafic mesuré au lieu de 35,9%. Sont principalement affectés par cette évolution favorable à la route, les biens intermédiaires et les produits agro-alimentaires où le transport routier continue de gagner des parts de marché : 2 points de plus que ne le laissait escompter l'évolution de leur production transportable. La voie navigable gagne aussi des parts de marché pour les produits liés au bâtiment. Seuls, les transports ferroviaires de produits manufacturés résistent assez bien. Ces évolutions confirment la perte sensible de compétitivité du fer à partir de 1985.

II. TRANSPORT DE VOYAGEURS

II.1. Evolution

Le trafic global de voyageurs, y compris les véhicules particuliers, mesuré par le nombre de voyageurs-kilomètre croît de 3,5% en 1986 contre seulement 0,5% en 1985 (Tableau 10). L'année 1986 voit surtout se rompre l'évolution relativement parallèle entre 1980 et 1984 des transports routiers et collectifs, favorable même au trafic ferroviaire en 1985. La SNCF subit de plein fouet la concurrence de la route à partir du second trimestre 1986. Alors qu'au premier trimestre, les trafics voyageurs du fer progressent et la circulation motorisée recule, le mouvement s'inverse ensuite et s'accélère. Sur l'année, les pertes du trafic ferroviaire sont de 4,4% dont une bonne partie est imputable aux grèves. Le trafic routier des véhicules particuliers progresse, lui, de 4,5% en 1986 et le trafic aérien intérieur de 11,5%, évolution nettement plus forte que celle du trafic international.

TABEAU 10
EVOLUTION DU TRAFIC INTERIEUR DE VOYAGEURS (*)

Milliards de voyageurs-km

| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Véhicules particuliers | 467,5 | 467,9 | 477,4 | 491,7 | 494,4 | 517,3 |
| urbain | 143,0 | 140,3 | 147,0 | 157,0 | 155,4 | 160,2 |
| interurbain | 324,5 | 327,6 | 330,4 | 334,7 | 339,0 | 357,1 |
| Autobus, autocar | 38,5 | 39,2 | 39,1 | 40,3 | 38,4 | 39,1 |
| urbain | 4,2 | 4,6 | 5,3 | 5,2 | 5,3 | |
| interurbain | 6,3 | 5,6 | 5,6 | 5,8 | 5,7 | |
| Ile de France | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 0,9 | |
| scolaire | 5,6 | 5,6 | 5,5 | 6,1 | 5,2 | |
| personnel | 6,0 | 5,5 | 5,4 | 5,3 | 4,6 | |
| occasionnel | 13,3 | 14,8 | 14,1 | 14,8 | 14,6 | |
| autobus R.A.T.P. | 2,0 | 2,0 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,2 |
| Transports ferrés | 63,7 | 65,5 | 67,2 | 69,3 | 71,3 | 69,0 |
| S.N.C.F. | 55,8 | 57,0 | 58,6 | 60,4 | 62,1 | 59,9 |
| T.G.V. | 0,6 | 3,3 | 5,3 | 7,7 | 8,7 | 8,8 |
| réseau principal sauf T.G.V. | 47,7 | 46,0 | 45,3 | 44,5 | 44,9 | 42,5 |
| banlieue parisienne | 7,5 | 7,7 | 8,0 | 8,2 | 8,5 | 8,6 |
| R.A.T.P. réseau ferré | 7,8 | 8,3 | 8,4 | 8,7 | 8,9 | 8,7 |
| Métro de province | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,4 |
| Transports aériens | 5,7 | 6,5 | 7,0 | 7,1 | 7,4 | 8,3 |
| Total trafic intérieur | 575,4 | 579,1 | 590,7 | 608,4 | 611,5 | 633,7 |

Source : SNCF, RATP, OEST

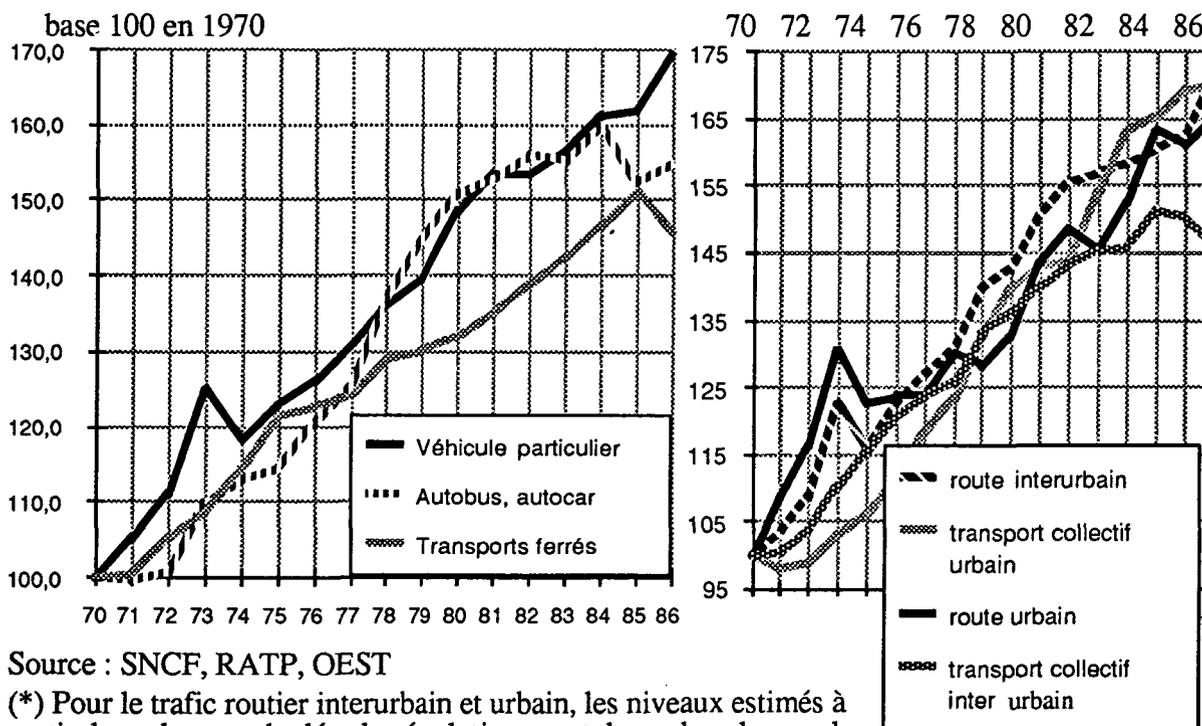
(*) Les données des autocars et autobus sont provisoires pour 1986.

S'agissant des trafics urbains et interurbains, les évolutions par mode - route et transports collectifs terrestres - divergent quelque peu des évolutions globales. D'un côté, le trafic routier interurbain progresse de nouveau - +5,6% en 1986 - ; celui des transports collectifs terrestres, SNCF, autocars (-2%), régresse - alors que les évolutions étaient relativement parallèles entre 1980 et 1984, notamment du fait de l'effet TGV. D'autre part le trafic des transports collectifs urbains continuent de progresser de 0,5% en 1986.

Graphique 7

Evolution du trafic terrestre de voyageurs.

Trafic urbains et interurbains - route(VP) et transports collectifs (*).



Source : SNCF, RATP, OEST

(*) Pour le trafic routier interurbain et urbain, les niveaux estimés à partir duquel sont calculées les évolutions sont des ordres de grandeur.

a) Le transport par véhicules particuliers

La hausse des trafics des véhicules privés de 4,7%, en regain par rapport à 1985 - +0,5% - est le produit d'une augmentation du parc automobile de 1,7% et du kilométrage moyen (+2,9%).

TABLEAU 11
PARC AUTOMOBILE . Source CSCA

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Parc automobile en milliers | 20025 | 20450 | 20700 | 20945 | 21295 |

TABLEAU 12
TRAFIC DES VEHICULES PRIVEES En milliards de voy-km

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| parcours annuel moyen (milliers km) | 12,63 | 12,62 | 12,84 | 12,76 | 13,13 |
| taux d'occupation | 1,85 | 1,85 | 1,85 | 1,85 | 1,85 |
| trafic = parc*parcours*1,85/1000 | 467,9 | 477,4 | 491,7 | 494,4 | 517,3 |

Source : OEST, CREDOC

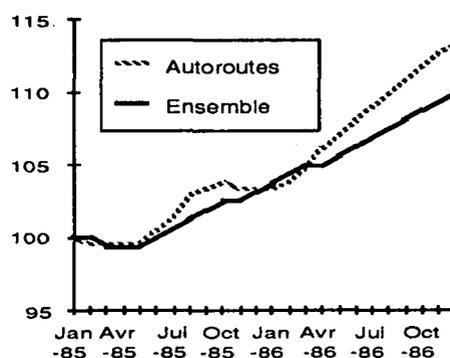
La progression du parcours annuel moyen par véhicule - celle du kilométrage moyen par ménage est toutefois plus rapide du fait du développement de la bimotorisation - n'est pas aussi forte que ne le laissait prévoir la baisse sensible du prix des carburants. Il est vrai que c'est au second semestre que la route connaît une forte poussée : la croissance en glissement annuel est plus forte. La forte hausse des achats de voiture limite quelque peu pour des raisons budgétaires l'utilisation. S'agissant des motifs, c'est pour les déplacements domicile-travail et les achats - qui sont de courte distance - que le pourcentage des voitures utilisées a le plus augmenté.

TABLEAU 13
POURCENTAGE DU PARC UTILISE PAR LES
MENAGES POUR LES DIFFERENTS MOTIFS.
EN %

| | Mai-85 | Nov-85 | Mai-86 | Nov-86 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Achats | 83,9 | 84,5 | 84,5 | 84,8 |
| Prom-vac. | 82,5 | 82,4 | 82,2 | 82,0 |
| Travail | 64,3 | 64,1 | 64,8 | 65,6 |
| Profes. | 27,4 | 27,2 | 26,9 | 26,6 |

Source : enquête IACM, exploitation CREDOC

Indice de Circulation



L' évolution du trafic urbain, mesurée à partir d'un panel portant sur les agglomérations de plus de 20000 habitants hors Paris, assez forte entre 1980 et 1984 - +3,5% , interrompue en 1985, semble reprendre en 1986 : +2,5% (Tableau 14). S'agissant de la région parisienne, la croissance des trafics serait de 3%, marquant ainsi une relative saturation. Au total, le trafic en zone urbaine progresserait autour de 3%.

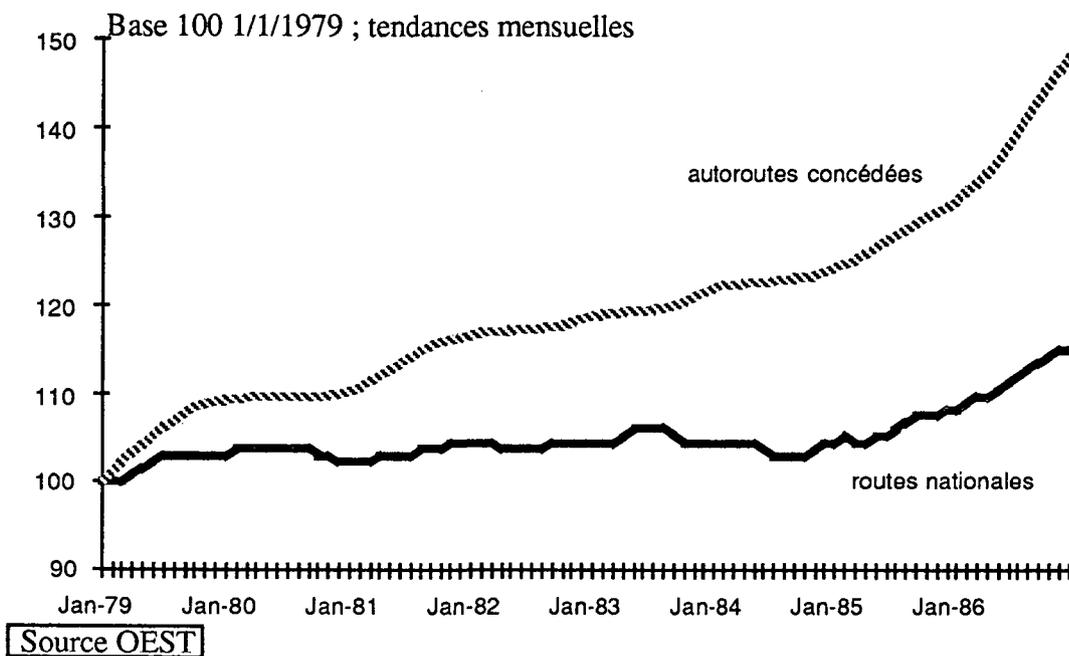
TABLEAU 14
EVOLUTION DES TRAFICS DE VOYAGEURS PAR RESEAU en milliards de voyageurs-km

| | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Interurbain | | | | | |
| autoroutes de liaison | 57,2 | 59,6 | 61,3 | 63,6 | 70,7 |
| autoroutes de dégagement | 50,1 | 52,4 | 54,7 | 57,5 | 61,3 |
| routes nationales | 136,5 | 136,9 | 135,4 | 137,3 | 144,4 |
| ensemble réseau national | 243,8 | 248,8 | 251,4 | 258,3 | 276,4 |
| chemins départementaux | 83,8 | 81,6 | 83,4 | 80,7 | 80,7 |
| total interurbain | 327,6 | 330,4 | 334,7 | 339,0 | 357,1 |
| urbain | | | | | |
| total urbain | 140,3 | 147,0 | 157,0 | 155,4 | 160,2 |
| total trafic | 467,9 | 477,4 | 491,7 | 494,4 | 517,3 |

Source : OEST, DTT, CETUR, ONSCC

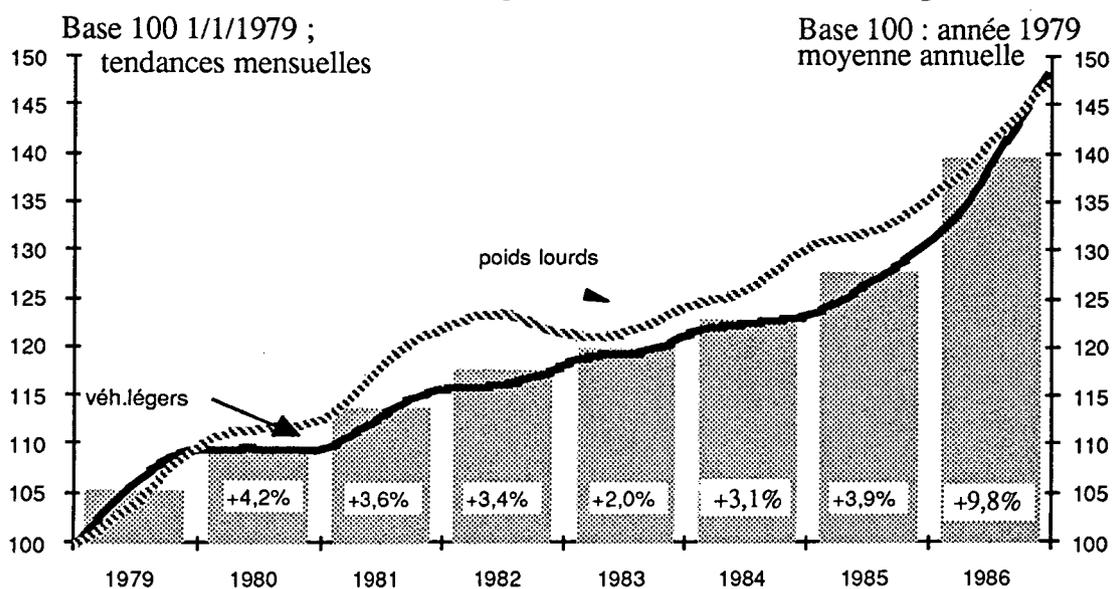
Sur le réseau routier national, on a enregistré en 1986 une hausse du trafic de 6,8% en terme de parcours. Cette forte croissance a surtout bénéficié aux autoroutes (+9%) alors que le trafic sur les routes nationales augmentait de 5,2%. Ainsi, peut on observer que le réseau routier national qui ne représente que 4% de la longueur de l'ensemble des réseaux écoule 53% du trafic routier de voyageurs.

Graphique 8
Evolution du trafic total sur les autoroutes concédées et routes nationales



Cette croissance de 1986 est encore plus spectaculaire en glissement annuel pour les véhicules légers. Leur trafic progresse de 12% entre décembre 1985 et décembre 1986, contre 9% pour les poids lourds. Une analyse plus détaillée montrerait encore que tous les réseaux ont profité de cette croissance forte, notamment les réseaux Nord et Sud-Est.

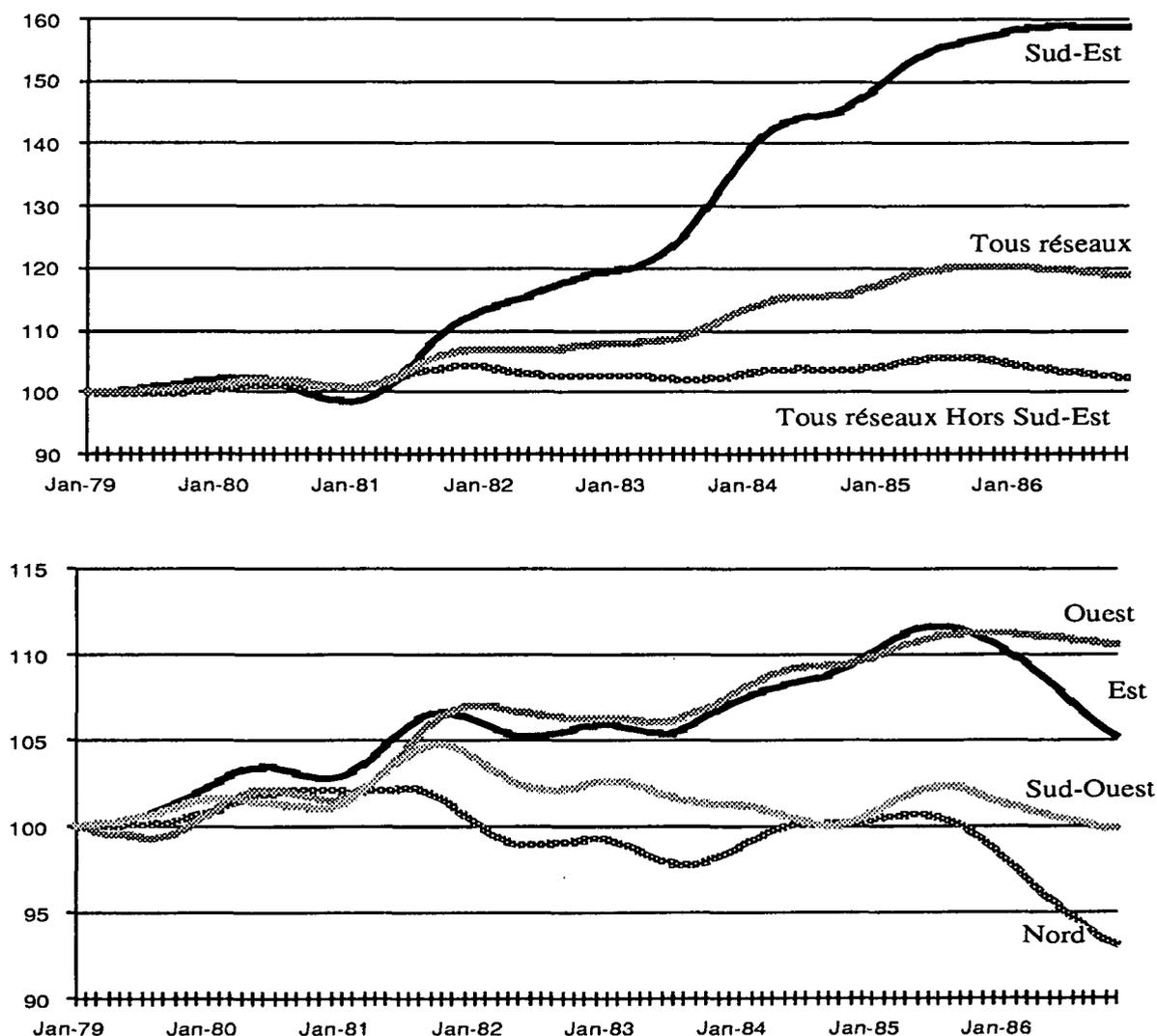
Graphique 8 bis
Trafic sur les autoroutes concédées des poids lourds et des véhicules légers



b) Le transport ferroviaire

Avec 59,9 milliards de voyageurs-kilomètre en 1986, le trafic voyageurs de la SNCF baisse de 3,6% par rapport à 1985. Cette évolution indique une rupture (+2,8% en 1985). D'autant que les évolutions infra-annuelles sont encore plus marquées : le trafic subit un retournement sensible à la baisse à partir du second trimestre 1986. Le volume de trafic se maintient en banlieue parisienne alors qu'il avait augmenté de 3,5% en 1985. C'est sur le réseau principal que la croissance s'est ralentie : -6% contre 2,8% en 1985. On note que cette baisse affecte surtout les trafics des réseaux Nord et Est qui portent sur des distances assez courtes alors que le trafic voyageurs sur le T.G.V. progresse légèrement, signe d'un net ralentissement : 8,8 milliards de voyageurs-kilomètre au lieu de 8,7 en 1985, + 1% contre +13 % en 1985.

Graphique 9
Evolution des trafics ferroviaires par réseau
Base 100 au 1er janvier 1979



Source : SNCF

c) Les autres transports collectifs terrestres.

Ceux-ci comprennent les transports urbains - RATP et transports collectifs de province - et les transports routiers non urbains. Le trafic de la RATP régresse légèrement contre +0,9% en 1985. Le nombre de voyageurs est de 2224,5 millions, 2 millions de moins qu'en 1985. S'agissant des réseaux urbains de province, les voyageurs continuent d'augmenter en 1985 de 2% mais cette croissance provient surtout des agglomérations de taille inférieure à 100000 habitants, en rapport avec l'abaissement récent du seuil du versement transport (tableau 15).

TABLEAU 15
EVOLUTION DES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE

unité : millions

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Voyages | | | | | | |
| > 700000 hbts | 369,9 | 380,9 | 388,8 | 396,2 | 404,4 | 409,9 |
| 300-700000 hbts | 404,4 | 419,1 | 435,5 | 439,2 | 441,9 | 449,8 |
| 100-300000 hbts | 445,8 | 474,3 | 495,3 | 513,0 | 523,4 | 531,4 |
| < 100000 hbts | 109,1 | 114,3 | 116,4 | 120,2 | 122,5 | 131,2 |
| <i>total</i> | <i>1329,2</i> | <i>1388,6</i> | <i>1436,0</i> | <i>1468,6</i> | <i>1492,2</i> | <i>1522,3</i> |
| Veh-Kms | | | | | | |
| > 700000 hbts | 86,2 | 86,2 | 88,4 | 89,8 | 94,3 | 96,9 |
| 300-700000 hbts | 103,9 | 107,6 | 111,3 | 115,0 | 113,5 | 112,1 |
| 100-300000 hbts | 127,5 | 135,0 | 143,0 | 149,4 | 152,2 | 155,6 |
| < 100000 hbts | 32,3 | 34,6 | 36,2 | 38,7 | 39,5 | 41,5 |
| <i>total</i> | <i>349,9</i> | <i>363,4</i> | <i>378,9</i> | <i>392,9</i> | <i>399,5</i> | <i>406,1</i> |
| Places-km offertes | | | | | | |
| > 700000 hbts | 8247,4 | 8363,4 | 8605,9 | 8700,9 | 9239,2 | 9620,0 |
| 300-700000 hbts | 9235,2 | 9855,0 | 10255,2 | 10981,9 | 10907,0 | 10837,0 |
| 100-300000 hbts | 11458,3 | 12287,8 | 13309,5 | 14139,5 | 14557,6 | 14893,1 |
| < 100000 hbts | 2707,7 | 2863,6 | 3060,8 | 3322,9 | 3365,3 | 3574,0 |
| <i>total</i> | <i>31649</i> | <i>33370</i> | <i>35231</i> | <i>37145</i> | <i>38069</i> | <i>38924</i> |

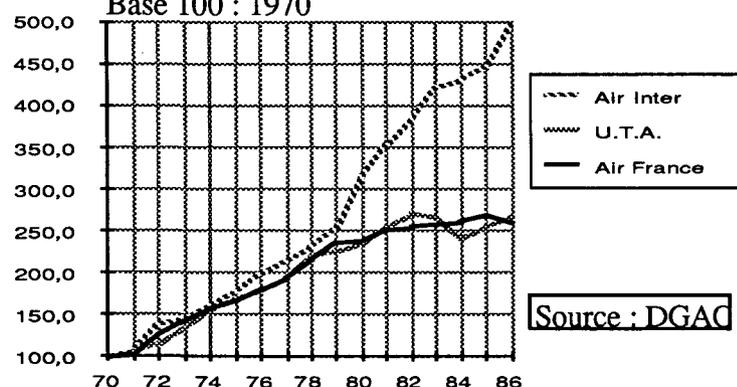
Source : fichier des 101 réseaux

Pour le transport routier non urbain, les derniers résultats de l'enquête TRV feraient apparaître un regain après la baisse de 4% en 1985 et la hausse de 4,5% en 1984. Le trafic reste assez stable depuis 1983 malgré des fluctuations non négligeables d'une année à l'autre et de fortes disparités selon les activités : ramassage de personnel et transport interurbain continuent d'être en déclin alors que le ramassage scolaire et le transport occasionnel progressent.

d) Les transports aériens

En 1986, le trafic des trois grandes compagnies - 39,5 milliards de voyageurs kilomètre - régresse de 0,5% contre +2,7% en 1985 et une stabilité en 1984. Cette évolution résulte d'évolution contrastée entre le trafic intérieur qui croît de 10% alors que le trafic international régresse, notamment le trafic d'Air France. Ces tendances rappellent ainsi les évolutions observées entre 1979 et 1983 (graphique 10). En revanche, les petites compagnies continuent, elles, de connaître une croissance très forte.

Graphique 10
Trafic des compagnies aériennes
Base 100 : 1970



Source : DGAC

TABLEAU 16
TRAFIC DES COMPAGNIES
unité : milliards de passager-km

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Air France | 27,7 | 28,0 | 28,7 | 27,6 |
| U.T.A. | 5,3 | 4,8 | 5,2 | 5,5 |
| Air Inter | 5,5 | 5,5 | 5,8 | 6,4 |
| Total | 38,5 | 38,3 | 39,7 | 39,5 |

Les résultats des aéroports de Paris sont liés à l'activité des compagnies aériennes : le déclin de l'international (-2,2% en 1986) correspond au profil des trafics d'Air France. A l'opposé, l'activité intérieure progresse fortement (+9,1%) comme celle d'Air Inter. Les passagers qui ont transité par les aéroports de Paris augmentent de 2% au lieu de 4,9 % en 1985.

e) Les transports maritimes

Le trafic de voyageurs s'est élevé à 21,8 millions de voyageurs embarqués et débarqués dans les ports français, soit une nette progression par rapport à 1985 (20,7 millions).

II.2 L'impact des prix sur les transports individuels et collectifs.

Avec la baisse du prix des carburants, le trafic routier augmente mais l'élasticité "trafic/prix" est largement inférieure à 1. En effet, sur le trafic autoroutier où la réaction à la baisse des prix est nettement plus marquée que sur les autres réseaux (en Ile de France l'élasticité n'est que de un quart), l'indice de la circulation progresse de 13% entre la mi-85 et fin 86 alors que les prix des carburants baissent de plus de 20%. En outre, le trafic a réagi avec un décalage de plusieurs mois - il augmente surtout durant l'été 1986 - à la baisse des prix.

Graphique 11

Evolution des trafics autoroutiers et des prix des essences base 100 au 1/1/85

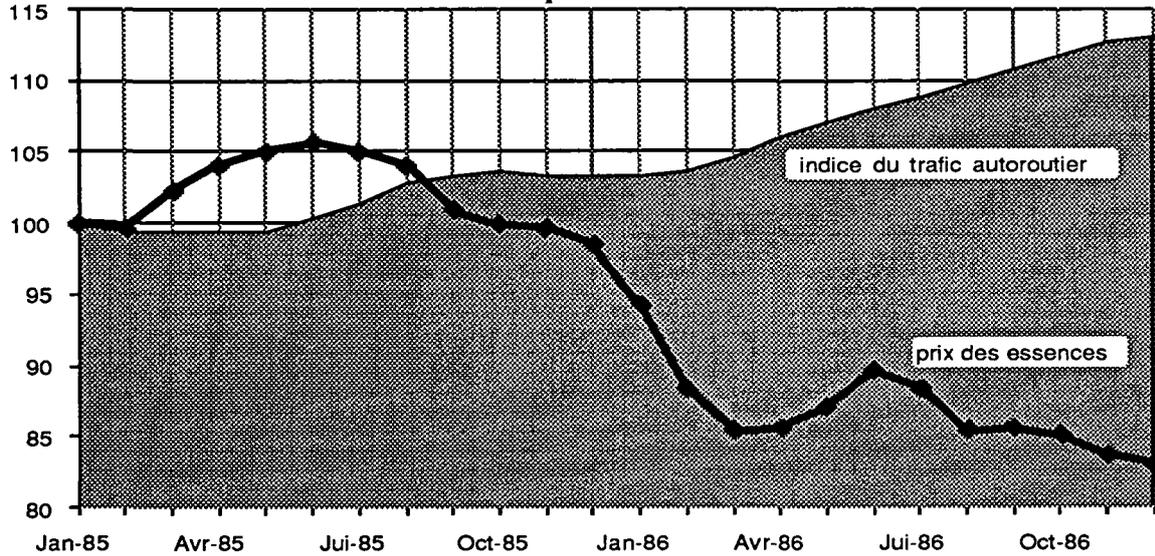


TABLEAU 17

TRAFFIC ROUTIER ET PRIX DES CARBURANTS EN ILE DE FRANCE

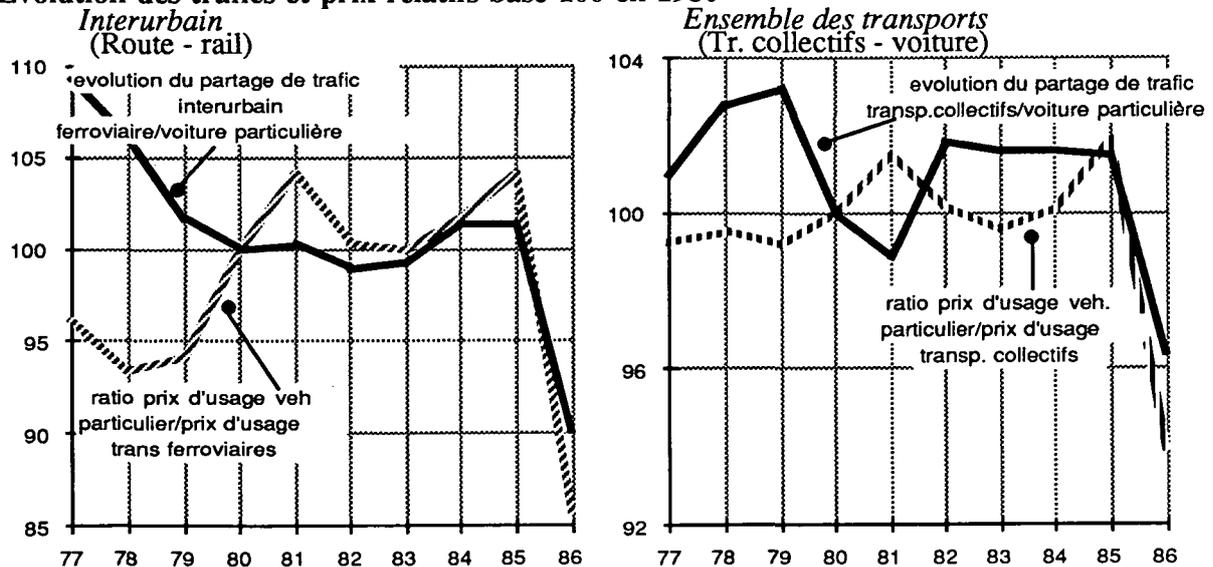
| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| trafic routier en Ile de France (milliards de veh-km) | 32,70 | 32,60 | 33,70 | 34,20 | 35,10 | 36,20 |
| prix du supercarburant en Ile de France (en francs) | 3,90 | 4,43 | 4,82 | 5,07 | 5,63 | 4,96 |

Source : Direction D'Equipement de l'Ile de France.

La substitution relative entre trafic des voitures particulières et transports collectifs en fonction de leurs prix relatifs semble assez nette pour l'ensemble des modes en 1986 : le prix relatif des carburants baisse de 10 points et le trafic relatif des transports collectifs perd 6 points. De même, pour une comparaison plus fine - l'interurbain route/rail - la substitution apparaît aussi.

graphique 12

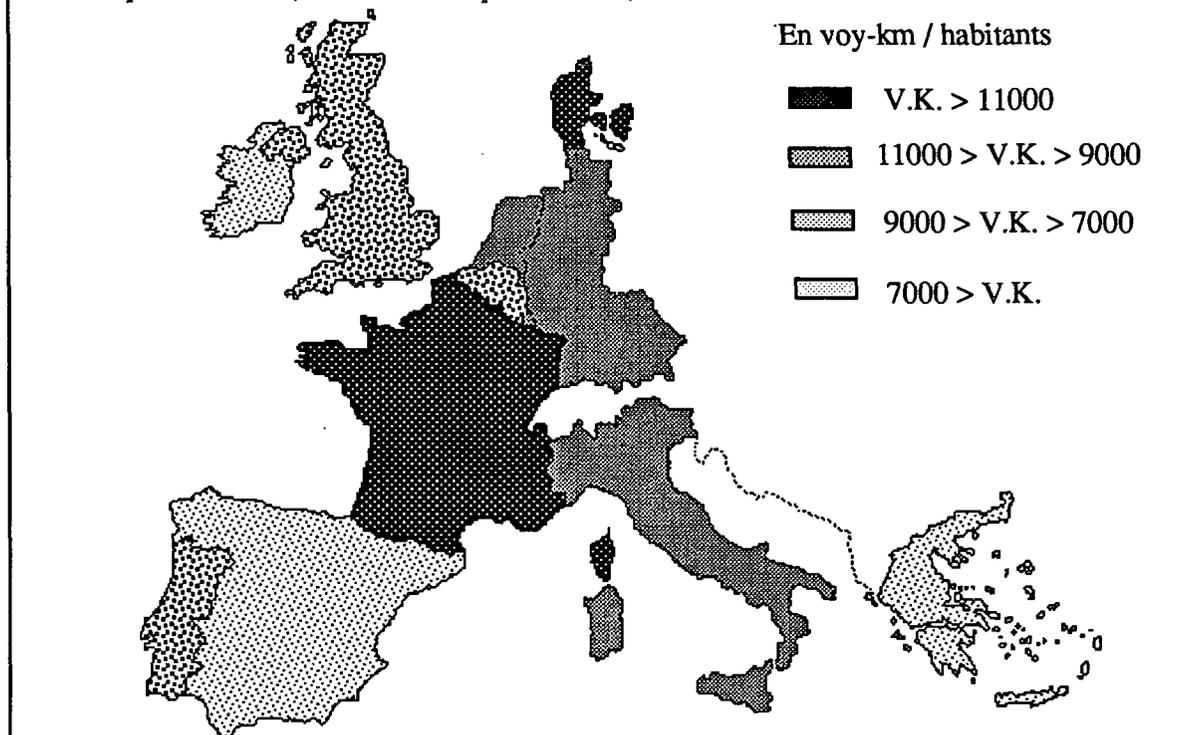
Evolution des trafics et prix relatifs base 100 en 1980



III. LES TRAFICS EN FRANCE DANS LE CADRE EUROPEEN.

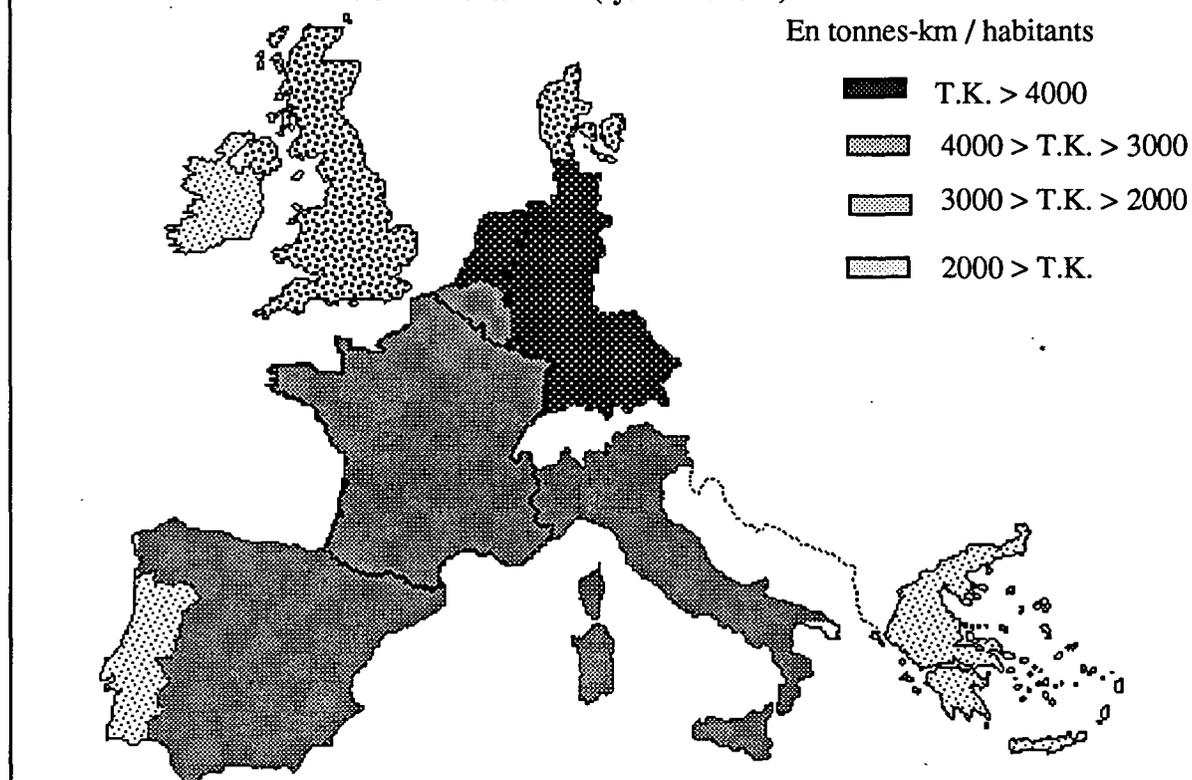
Des évolutions et des niveaux précédents de trafic, il apparaît que la France est caractérisée par un trafic-voyageurs le plus élevé des pays de la CEE : 11037 voyageurs-km par habitants.

Graphique 13
Trafic voyageurs en 1985 dans la CEE (chemins de fer, autobus-autocars, voitures particulières, hors le transport aérien).



En revanche, pour les marchandises, les trafics sont supérieurs en Allemagne, la France se situant en dessous du fait notamment d'une stabilité relative des trafics depuis 1975 (Chapitre 7).

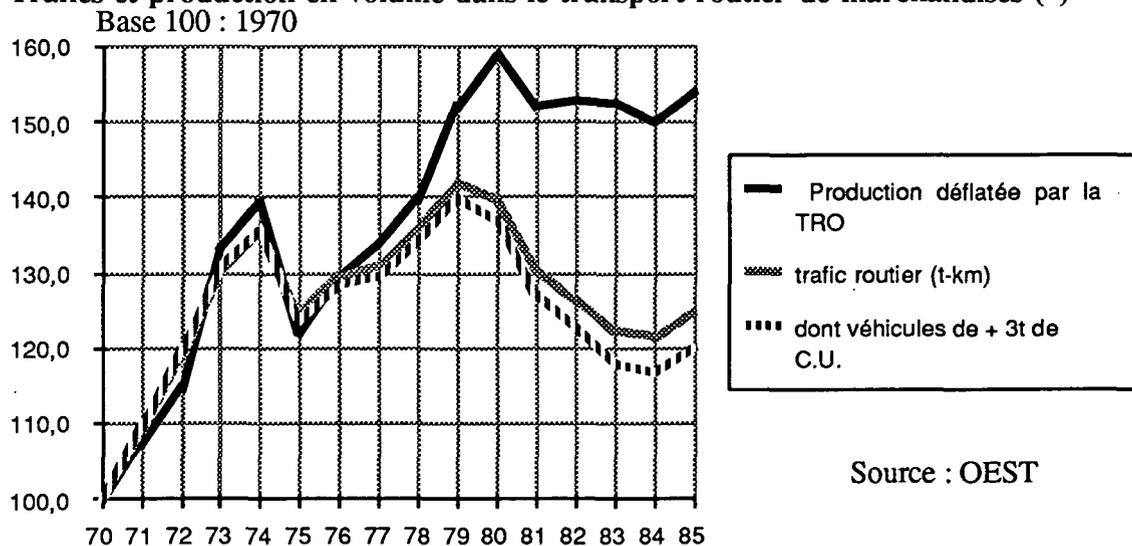
Graphique 13 bis
Trafic marchandises en 1985 dans la CEE (y.c. oléoducs).



La mesure du compte d'autrui par la Comptabilité Nationale présente d'abord l'intérêt de connaître la valeur et surtout le volume de transport, non sa quantité. Cette nuance semble essentielle lorsqu'on veut étudier l'évolution des transports depuis la crise, notamment dans le transport routier de marchandises en compte d'autrui : Entre 1976 et 1985, les indices de volume de cette branche, obtenus approximativement en déflatant la production en valeur par l'indice de la Tarification Routière Obligatoire progresseraient de 19% alors que les quantités exprimées en t-km, diminuent de 4%, voire 7% pour le trafic des véhicules de plus de 3t. de C.U.. Ces mouvements contradictoires entre les trafics et les productions en volume des entreprises peuvent en partie s'expliquer par des problèmes de mesures statistiques, telle la fiabilité de la distinction entre compte propre et compte d'autrui dans l'enquête T.R.M. . Mais ces évolutions traduisent aussi les mutations importantes dans les transports : d'une part, croissance relative des trafic "riches" (produits manufacturés, transport international ...) au détriment des transports de produits lourds et pauvres; d'autre part, amélioration de la qualité des prestations transport - délais plus court, gestion des transports ...-. Il est certes difficile d'apprécier l'impact de chacun de ces points, mais il faut les avoir désormais à l'esprit lorsqu'on cherche à comparer quantités et volumes, surtout, durant plusieurs années à partir des séries de trafic et des données de Comptabilité nationale.

Graphique 14

Trafics et production en volume dans le transport routier de marchandises (*)



(*) Avant 1977, on a pris les évolutions de la production en valeur de la base 1971.

I - LES COMPTES DE PRODUITS

I.1. Analyse des productions en volume

a) Principales évolutions

En 1986, la production effective de la branche transport augmente de 1,3% en volume. Cette progression est inférieure à celle de 1985, +1,8%. Tous modes confondus, on assiste alors à la poursuite de la croissance de l'activité des transports, apparue en 1984, amplifiée en 1985,

après le second choc pétrolier qui avait affecté plus les transports que les autres branches (graphique 15). Cette évolution annuelle moyenne cache néanmoins une grande disparité entre les divers modes et catégories de transports : voyageurs ou marchandises. Les évolutions significatives par modes tiennent à la croissance très élevée du transport routier de marchandises (+5,7%). A l'inverse, la dégradation se poursuit pour la navigation intérieure (-7,5%) et pour le transport maritime (-3,0%).

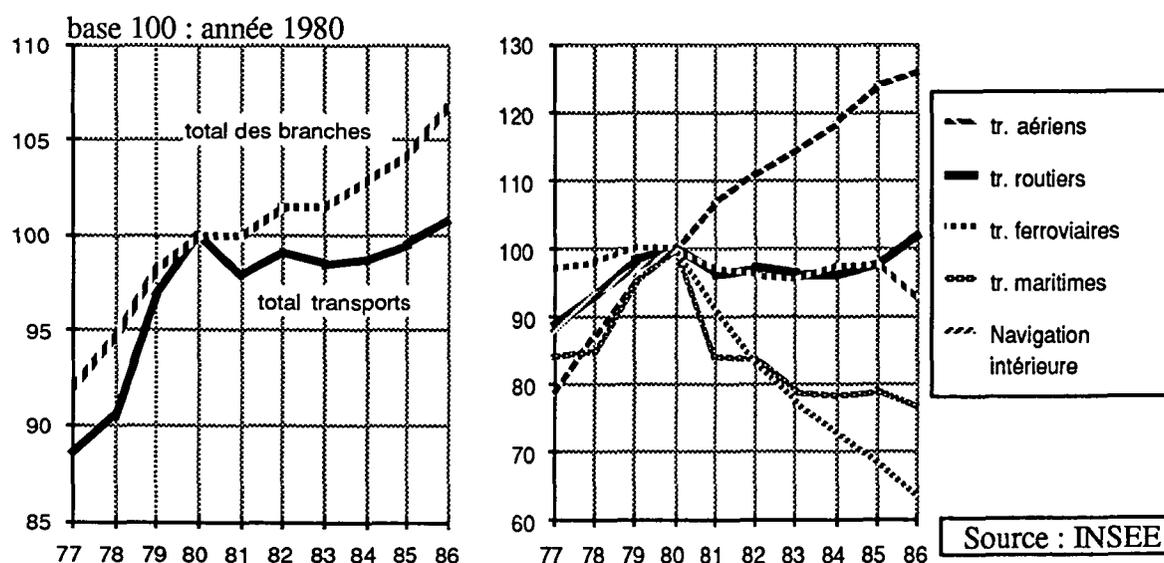
TABEAU 18
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE DES TRANSPORTS EN VOLUME
Base 100 année précédente

| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| s68 transport ferroviaire | 97,3 | 98,8 | 99,1 | 102,4 | 100,2 | 94,8 |
| s691 transport rout. de m. | 96,0 | 100,2 | 99,8 | 99,0 | 102,7 | 105,7 |
| s692 autres transports ter. | 97,1 | 102,8 | 97,6 | 100,8 | 99,8 | 101,9 |
| s70 navigation intérieure | 91,2 | 90,9 | 92,9 | 94,4 | 94,0 | 92,5 |
| s71 transports maritimes | 84,1 | 99,4 | 93,6 | 99,4 | 100,9 | 97,0 |
| s72 transports aériens | 106,7 | 104,1 | 103,3 | 103,5 | 104,4 | 101,6 |
| s73-4 activité annexe et aux. | 102,1 | 101,9 | 99,8 | 99,1 | 102,2 | 101,0 |
| total transports | 97,8 | 101,1 | 99,3 | 100,4 | 101,8 | 101,3 |

Source : INSEE

Mais les faits nouveaux sont la faible progression du transport aérien (+1,6%) et surtout la baisse de 5% de la production du transport ferroviaire. Jusqu'en 1985, la disparité selon les marchandises et les voyageurs était très marquée au sein de ce mode. Ainsi, en 1985, la progression en volume de 2,8% du transport de voyageurs compense la baisse équivalente du transport de marchandises. En 1986, les deux trafics baissent. Enfin, on note la part croissante des activités annexes et auxiliaires des transports depuis 1980 : services annexes du transport aérien, entreposage, service des péages sur les ouvrages routiers.

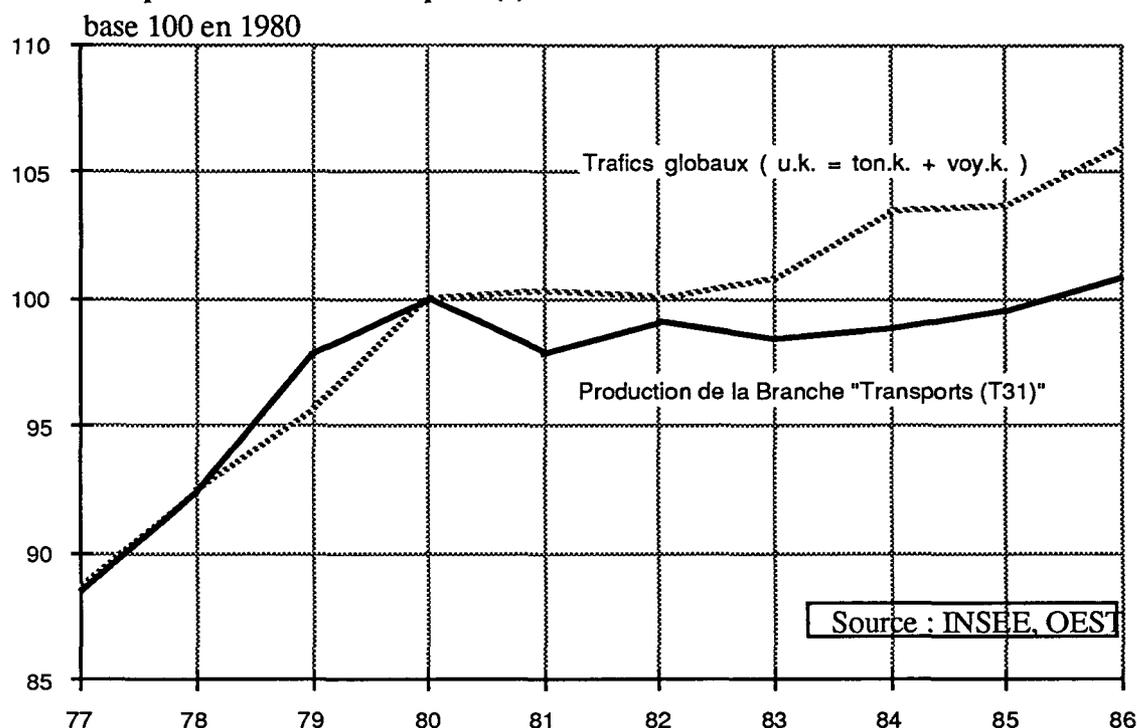
Graphique 15
Productions distribuées de l'ensemble des branches et des transports en volume base 100 en 1980



b) comparaisons avec les trafics

Jusqu'en 1980, l'évolution de la production en compte d'autrui est proche de celle des trafics mais entre 1980 et 1984, les trafics continuent d'augmenter, certes selon un rythme ralenti, alors que la production de la branche transport baisse en 1981, stagnante ensuite. Cette divergence provient d'effets de structure : En effet, l'évolution du trafic des voitures particulières qui n'est pas inclus dans la production de la branche "transport", influence fortement, par son poids, l'évolution globale des trafics. En revanche, dans le compte d'autrui, comme les entreprises de transport de voyageurs ont un poids relativement faible, par rapport aux entreprises de transport de marchandises, l'activité est sensiblement affectée par la crise.

Graphique 16
Traffics et production des transports(*)



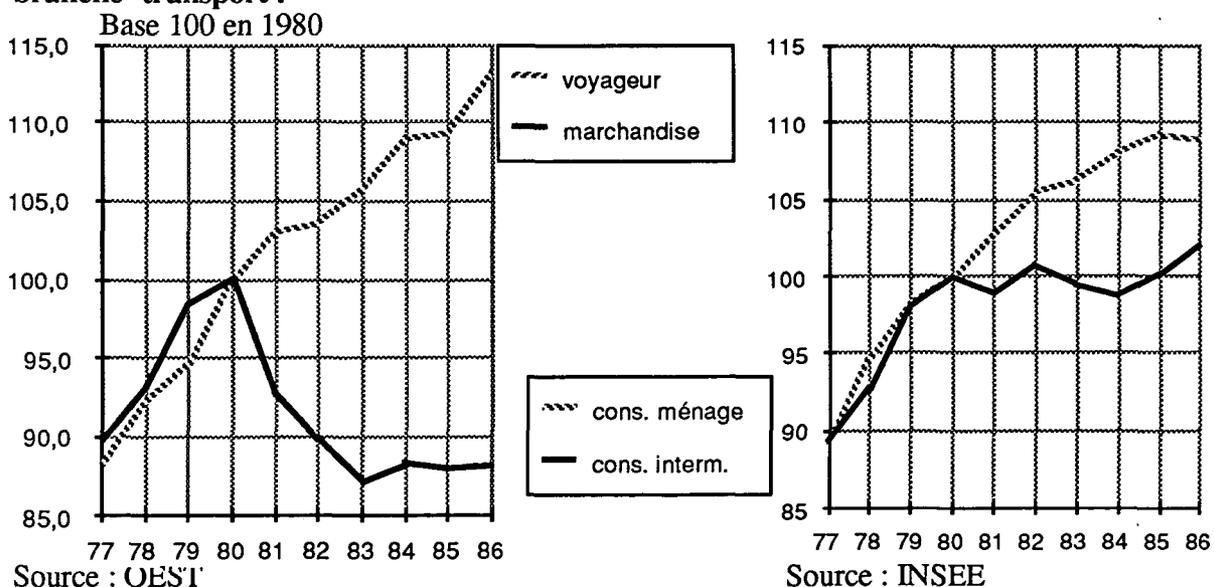
(*) Il s'agit des traffics intérieurs exprimés en unité-km avec l'hypothèse qu'un voyageur-km équivaut à une tonne-km.

I.2. Analyse de la demande de transport

a) Principales évolutions

L'analyse des composantes de la demande de transport confirme cet effet de structure : Entre 1980 et 1985, la consommation des ménages du produit transport augmente comme le trafic de voyageurs. En 1986, toutefois, elle baisse alors que le trafic de voyageurs est en hausse. Les consommations intermédiaires en transport stagnent entre 1980 et 1985 alors que les traffics de marchandises chutent, du fait de l'effet-volume, (cf. introduction du ch2), du développement plus rapide des services annexes et auxiliaires des transports que des transports eux mêmes et aussi du fait que la consommation intermédiaire inclut une partie du trafic voyageur aérien.

Graphique 17
Traffics intérieurs (y.c. compte propre) et composantes de la demande de la branche 'transport'.



En fait, le transport en compte d'autrui s'adresse surtout aux entreprises : les consommations intermédiaires représentent l'essentiel des ressources, plus de 75% en 1980. Cette structure, opposée à celle des trafics, où les voyageurs représentent la part la plus importante, explique largement le décrochage à partir de 1980. En 1985 et 1986, le point important est la croissance des consommations intermédiaires en transports (+1,9% en volume en 1986 contre -0,8% en 1984). En revanche, la consommation des ménages accuse une baisse pour la première fois -0,3% contre +1,2% en 1985, du fait de la baisse sensible de 2,5% dans le transport ferroviaire et d'une quasi-stagnation dans les autres modes.

TABLEAU 19
COMPOSANTES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT EN VOLUME

unité : millions de francs

En %

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Production distribuée | 188003 | 97,9 | 101,1 | 99,3 | 100,4 | 101,8 | 101,2 |
| Importation (CAF) | 12986 | 110,3 | 102,9 | 100,8 | 96,8 | 122,3 | 98,2 |
| Total "ressources-Emplois" | 200989 | 98,7 | 101,3 | 99,5 | 100,1 | 102,0 | 101,0 |
| Consommation ménage | 42052 | 102,9 | 102,6 | 100,7 | 101,6 | 101,2 | 99,7 |
| Exportation (FAB) | 36326 | 93,5 | 97,9 | 100,3 | 101,9 | 105,9 | 99,0 |
| Consommation intermédiaire | 126309 | 98,9 | 101,8 | 98,8 | 99,2 | 101,3 | 101,9 |

Source : INSEE - Equilibres Ressources Emplois

b) Coefficient technique des produits (1)

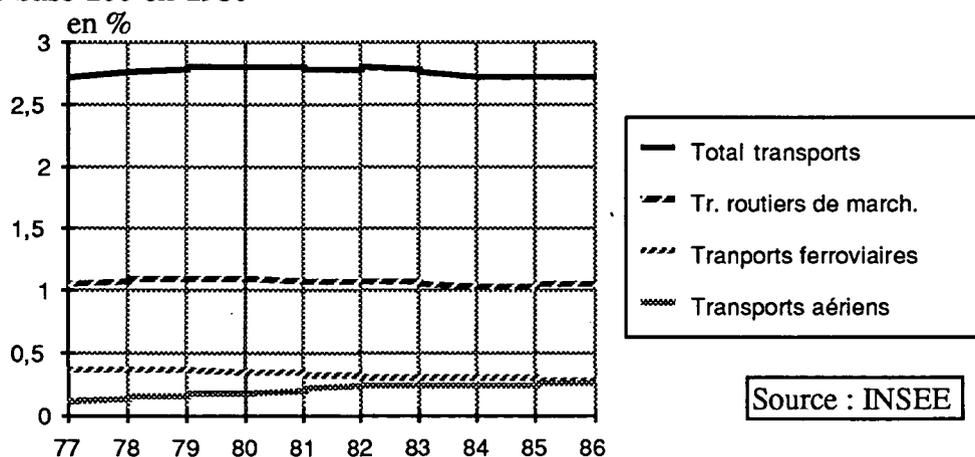
Le coefficient technique rapporte les consommations intermédiaires des produits "transports" à la production effective des branches marchandes; il permet d'apprécier la place des achats de services de transport dans la production des entreprises.

L'analyse des coefficients techniques des transports sur longue période permet de mieux cerner les principales causes d'évolution des transports destinés aux entreprises. Dans l'examen de l'évolution des coefficients techniques, il faut toutefois bien distinguer ce qui tient aux mouvements de longue période, de ce qui est provoqué par des mouvements conjoncturels.

Sur la période 1977-1986, la production des branches marchandes croît au rythme moyen annuel de 2,9%, la consommation intermédiaire en produits "transports" de 2,6% ; le coefficient technique en francs constants stagne ainsi autour de 2,7%. Cette stabilité relative fait suite à une croissance avant la crise de l'énergie. En outre, on distingue trois sous-périodes durant la dernière décennie : jusqu'en 1979, le coefficient technique des transports augmente de 10% en deux ans ce qui n'est pas négligeable. Cette hausse n'est pas un phénomène général ; elle est surtout le résultat des transports routiers de marchandises, des transports aériens alors que les coefficients des autres modes restent stables entre 1977 et 1979.

Graphique 18

Coefficients techniques en produit "transport" par les branches marchandes en volume base 100 en 1980



Source : INSEE

(1) Cette analyse ne porte que sur le transport en compte d'autrui, non sur le compte propre.

Avec le second choc pétrolier, le coefficient technique en transport baisse entre 1980 et 1984 de 2,79% à 2,70% , retrouvant son niveau de 1977. Cette baisse affecte tous les transports, particulièrement le transport routier de marchandises, sauf le transport aérien et les activités annexes et auxiliaires des transports, notamment les entrepôts et les services de collecte de frêt, dont l'activité se développe en période de difficulté des transports. Enfin, depuis 1984, le coefficient technique se stabilise. Cette évolution résulte toutefois du regain du transport routier de marchandises alors que le coefficient du transport ferroviaire accuse une baisse de 3 points.

TABLEAU 20
COEFFICIENT TECHNIQUE DES PRODUITS EN VOLUME EN PRIX 1980

| | | En % | | | | | | |
|------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| S68 | Tranports ferroviaires | 0,33 | 0,31 | 0,30 | 0,29 | 0,29 | 0,28 | 0,26 |
| S691 | Tr. routiers de march. | 1,09 | 1,06 | 1,06 | 1,05 | 1,02 | 1,04 | 1,06 |
| S692 | Autres tr. terrestres | 0,28 | 0,26 | 0,27 | 0,26 | 0,25 | 0,25 | 0,25 |
| S70 | Navigation intérieure | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,02 | 0,02 | 0,02 |
| S71 | Transports maritimes | 0,03 | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,02 | 0,02 | 0,02 |
| s72 | Transports aériens | 0,17 | 0,20 | 0,23 | 0,23 | 0,24 | 0,25 | 0,25 |
| s73-4 | Activités annexes | 0,85 | 0,87 | 0,87 | 0,87 | 0,85 | 0,83 | 0,84 |
| T31 | Total transports | 2,79 | 2,77 | 2,79 | 2,76 | 2,70 | 2,70 | 2,70 |

Source : INSEE

I.3. L'évolution conjoncturelle du transport routier en compte d'autrui

Selon les estimations mensuelles des ventes des entreprises (1), les transports routiers connaissent un profil infra-annuel assez contrasté selon les trimestres. S'agissant du transport routier de marchandises, les ventes des entreprises du fichier CA3 progressent de 4,1% en moyenne annuelle en 1986 et de 0,6% en glissement entre les quatrième trimestres 1985 et 1986. Cette évolution résulte d'une baisse de 2,1% au premier trimestre de 1986, puis d'une hausse de 2,8% durant les trois derniers trimestres. En déflatant ces indices par ceux du prix de revient du véhicule-km pour un ensemble de 38 tonnes calculé par la Direction des Transports Terrestres - 6,33F au 31 décembre 1985 et 6,13 au 31 décembre 1986, on obtient une hausse de 0,4% en volume au premier trimestre 1986 par rapport au dernier trimestre de 1985, suivi d'une hausse de 3,5 % sur les trois derniers trimestres. On retrouve ainsi en grande partie le profil bien spécifique des trafics routiers en 1986, avec notamment un très bon mois de décembre des ventes des entreprises de transport routier - y compris de voyageurs - du fait des grèves à la SNCF.

TABLEAU 21
EVOLUTION TRIMESTRIELLE* DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN VOLUME DES
ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER EN 1986

| | en % | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------------|------------------|
| | 1er trim. | 2er trim. | 3er trim. | 4er trim. | dont décembre | glissem. annuel | moyenne annuelle |
| Transport routier de marchandises s691 | | | | | | | |
| valeur ca3 | -2,1 | 0,6 | 3,6 | -1,4 | 8,2 | 0,6 | 4,1 |
| prix de revient | -2,5 | 0,6 | -1,3 | 0,0 | 0,0 | -3,2 | -1,2 |
| volume implicite | 0,4 | 0,0 | 5,0 | -1,4 | 8,2 | 3,9 | 5,4 |
| Transport routier de voyageurs s692 | | | | | | | |
| valeur ca3 | 5,8 | 1,6 | -4,6 | 2,4 | 6,7 | 5,0 | 4,6 |
| prix de revient | 0,6 | 2,1 | 0,7 | 0,1 | -0,1 | 3,6 | 3,8 |
| volume implicite | 5,1 | -0,4 | -5,4 | 2,3 | 6,8 | 1,3 | 0,8 |

Source : INSEE - fichier CA3

(1) Les estimations s'appuient sur une " nouvelle " source statistique : l'échantillon des déclarations mensuelles du chiffre d'affaires (bordereaux CA3/CA4)

II - LES FACTEURS DE PRODUCTION

II.1. L'évolution des effectifs

Les séries présentées dans ce rapport sont celles de la Comptabilité Nationale en base 1980. L'estimation de l'année 1986 reste provisoire : Elle ne tient quasiment pas compte des statistiques UNEDIC (cf. tableaux commentés) de salariés du 1er janvier 1987 qui ne seront d'ailleurs définitives qu'en septembre 1988. Ainsi, la stabilité des effectifs du transport maritime en 1986 devra probablement être corrigée d'une baisse de 2000 emplois dans les comptes définitifs. En revanche, la croissance des effectifs du transport routier est trop faible.

a) les effectifs salariés du secteur "transport"

En 1986, le contraste est très net entre la baisse sensible des effectifs des Grandes Entreprises Nationales de transport (GEN) et la croissance des salariés des entreprises privées de transport. Globalement, les salariés employés dans les transports diminuent de 1300 personnes en 1986, contre moins 6000 en 1985. Ce mouvement provient de la SNCF, où la baisse des effectifs, déjà forte en 1985, s'est amplifiée en 1986 : si l'on y comptait 3 800 suppressions d'emplois en 1984, on en a dénombré 6 300 en 1985 et surtout 8700 en 1986. A la RATP, les effectifs baissent de 200 pour la première fois depuis 1980 après une stabilité entre 1983 et 1985. Les effectifs des compagnies aériennes se stabilisent après avoir augmenté de 600 emplois en 1985, et 700 emplois en 1984. Ainsi, fin 1986, les effectifs des GEN de transport ne représentaient plus que 37% des salariés des transports contre 41% en 1977 et encore 39% en 1984.

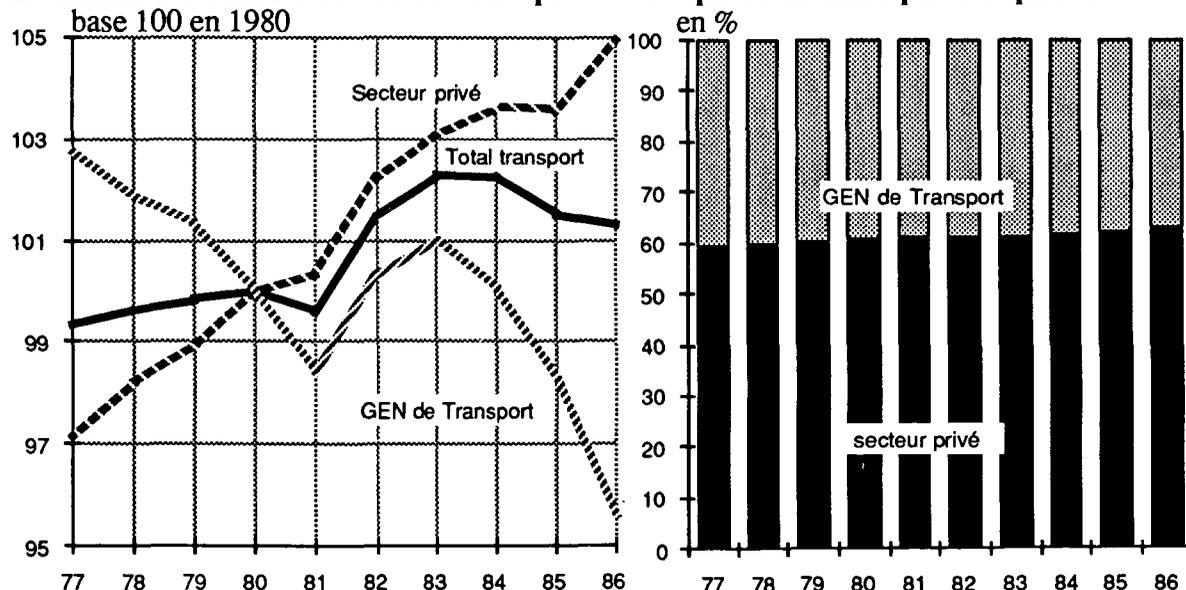
TABLEAU 22
EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE DANS LES TRANSPORTS PAR SECTEUR
en milliers

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--------------------------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| GEN de Transport | | | | | | | |
| . SNCF | 254,4 | 248,9 | 252,4 | 252,2 | 248,4 | 242,1 | 233,4 |
| . RATP | 36,0 | 36,0 | 37,6 | 39,1 | 39,2 | 39,2 | 39,0 |
| . AIR FRANCE | 28,0 | 28,1 | 28,8 | 29,1 | 29,4 | 29,8 | 29,8 |
| . AIR INTER | 5,3 | 5,6 | 6,0 | 6,6 | 6,9 | 7,1 | 7,2 |
| total des GEN | 323,7 | 318,6 | 324,8 | 327,0 | 323,9 | 318,2 | 309,4 |
| <i>en évolution</i> | | 98,4 | 101,9 | 100,7 | 99,1 | 98,2 | 97,2 |
| Secteur privé transport | 498,7 | 500,5 | 509,9 | 514,2 | 516,8 | 516,5 | 523,6 |
| <i>en évolution</i> | | 100,4 | 101,9 | 100,8 | 100,5 | 99,9 | 101,4 |
| Total transport | 822,4 | 819,1 | 834,7 | 841,2 | 840,7 | 834,7 | 833,0 |
| <i>en évolution</i> | | 99,6 | 101,9 | 100,8 | 99,9 | 99,3 | 99,8 |
| Total de L'économie | 18276,8 | 18186,8 | 18273 | 18245,6 | 18099,5 | 18048,3 | 18133,1 |
| <i>en évolution</i> | | 99,5 | 100,5 | 99,9 | 99,2 | 99,7 | 100,5 |

source : INSEE

Grafiqne 19

Evolution des salariés du secteur transport et répartition entre privé et public



S'agissant du secteur privé des transports, l'analyse d'un échantillon constante d'entreprises à partir des résultats provisoires de l'Enquête annuelle d'entreprise 1985 montre que la stabilité globale des effectifs en 1985, observée au niveau du secteur, se retrouve dans ces entreprises. En outre, par taille, les secteurs où les grandes entreprises - plus de 200 salariés - réduisent le plus leurs effectifs sont la navigation intérieure (S 70), les activités auxiliaires des transports maritimes (R 7401, R 7404, R 7406). Leurs effectifs passent ainsi de 8,1 milliers en 1984 à 7,5 milliers en 1985. Les effectifs des grandes entreprises de transports routiers diminuent aussi, mais moins qu'en 1984. En outre, ceux des activités auxiliaires des transports routiers progressent de nouveau après une baisse en 1983 et 1984 (cf XXIII ème Rapport).

TABLEAU 23

EVOLUTION DES EFFECTIFS DES ENTREPRISES APPARIEES DE TRANSPORT

en milliers

| | 1984 | | | | | 1985 | | | | |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|------------|-------------|--------------|--------------|
| | 0-9 | 10-49 | 50-199 | >200 | total | 0-9 | 10-49 | 50-199 | >200 | total |
| 691 Tr. routiers de marc | 17,4 | 61,7 | 31,8 | 28,2 | 139,1 | 18,6 | 63,5 | 31,8 | 27,6 | 141,5 |
| 6921-22 Tr. urb., rout. de voy | 3,6 | 14,6 | 14,4 | 33,8 | 66,4 | 3,8 | 14,5 | 14,1 | 33,5 | 65,9 |
| 6925 Location de véh. ind. | 1,8 | 7 | 5,8 | 4 | 18,6 | 1,8 | 7,6 | 5,9 | 4,1 | 19,4 |
| s70 Navigation intérieure | 0 | 0 | 0,2 | 1,7 | 1,9 | 0 | 0 | 0,1 | 1,5 | 1,6 |
| S71 Transport maritime | 0,1 | 0,6 | 1,3 | 15,9 | 17,9 | 0,1 | 0,5 | 1,3 | 13,1 | 15 |
| s72 Transports aériens | 0,1 | 0,4 | 0,8 | 43,3 | 44,6 | 0,2 | 0,5 | 1 | 43,2 | 44,9 |
| 7401-04-06 Auxil. du tr. mar. | 1,3 | 4,4 | 5 | 8,1 | 18,8 | 1,3 | 4,5 | 4,9 | 7,6 | 18,3 |
| 7403-7405 Auxil. du tr. ter. | 2,1 | 8,5 | 11,4 | 34,4 | 56,4 | 2,3 | 8,9 | 11,2 | 34,6 | 57 |
| T31 Total transports | 26,4 | 97,2 | 70,7 | 169,4 | 363,7 | 28,1 | 100 | 70,3 | 165,2 | 363,6 |

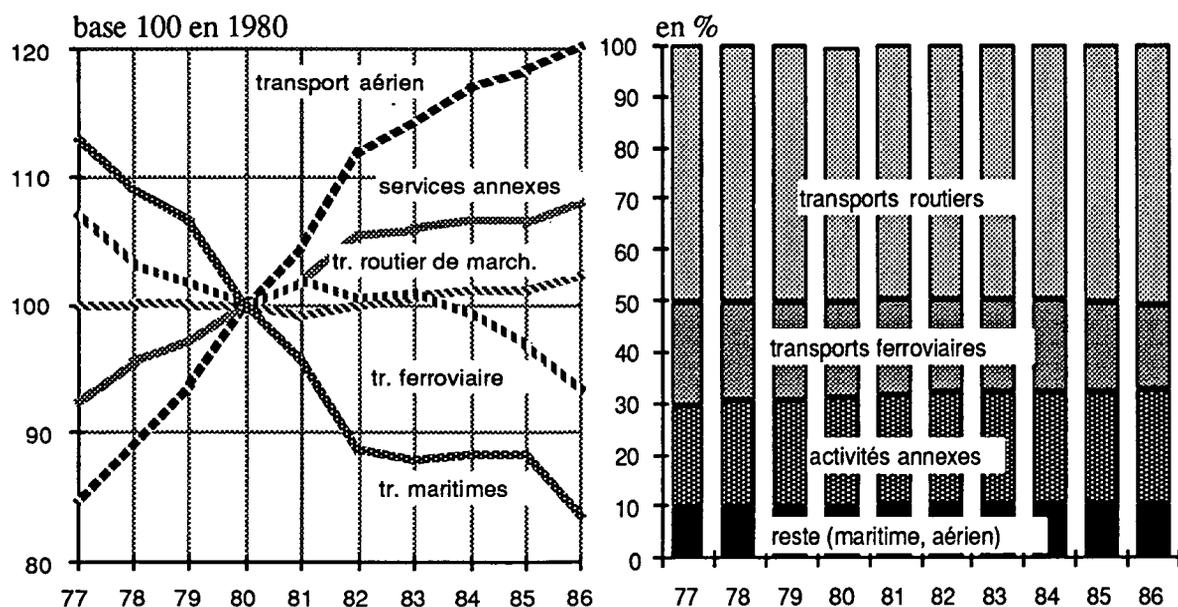
source : OEST - Enquête annuelle d'entreprise - (Echantillon constant provisoire).

b) les effectifs de la branche "transport"

Dans le transport ferroviaire, l'emploi diminue de 4900 en 1986. Les effectifs du transport routier de marchandises augmentent de 1%. Ils progressent aussi dans les activités annexes et auxiliaires - alors qu'ils étaient restés stables en 1985 - dont la part dans les effectifs totaux des transports ne cessent de croître. Dans l'ensemble, l'emploi progresse en 1986 dans les branches où la production augmente, tel le transport routier, permettant des gains de productivité importants. A contrario, l'emploi baisse dans le transport ferroviaire, mais moins que la production. Ces évolutions sont toutefois d'ordre conjoncturelle : A moyen terme, la productivité du transport ferroviaire continue de progresser de 2 à 3 % par an entre 1980 et 1986 (cf infra).

Grahique 20

Evolution de l'emploi par branche et répartition entre ses composantes



Source : INSEE, emploi par branche

TABLEAU 24
EMPLOI DE LA BRANCHE TRANSPORT (*)

unité : en milliers

| Branche transports | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Salariés | | | | | | | |
| . S 68 Transports ferroviaires | 142,7 | 145,4 | 143,4 | 144,0 | 141,7 | 138,1 | 133,2 |
| . S 69.1 Transports routiers marchandises | 179,7 | 178,1 | 179,6 | 180,8 | 181,8 | 181,5 | 183,9 |
| . S 69.2 Autres transports terrestres | 150,7 | 150,9 | 153,7 | 156,5 | 157,6 | 157,4 | 159,0 |
| . S 70 Navigation intérieure | 3,5 | 3,5 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,7 | 3,7 |
| . S 71 Transports maritimes | 24,6 | 23,5 | 21,8 | 21,6 | 21,7 | 21,7 | 20,5 |
| . S 72 Transports aériens | 45,2 | 47,3 | 50,6 | 51,7 | 52,9 | 53,5 | 54,3 |
| . S 73.4 Services annexes et auxiliaires | 159,7 | 162,6 | 168,4 | 169,2 | 170,4 | 170,1 | 172,7 |
| .T 31 total transport | 706,1 | 711,3 | 721,1 | 727,4 | 729,7 | 726,0 | 727,3 |
| Non salariés | | | | | | | |
| . S 68 Transports ferroviaires | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| . S 69.1 Transports routiers | 24,6 | 24,4 | 24,1 | 24,3 | 24,8 | 25,1 | 25,1 |
| . S 69.2 Autres transports terrestres (taxis) | 30,2 | 30,8 | 31,2 | 31,4 | 32,0 | 32,4 | 32,4 |
| . S 70 Navigation intérieure | 4,9 | 4,6 | 4,4 | 4,4 | 4,5 | 4,6 | 4,6 |
| . S 71 Transports maritimes | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| . S 72 Transports aériens | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| . S 73.4 Services annexes et auxiliaires | 3,3 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,1 |
| .T 31 total transport | 63,6 | 63,3 | 63,0 | 63,6 | 64,8 | 65,7 | 65,7 |
| total T.31 salariés + non-salariés | 769,7 | 774,6 | 784,1 | 791,0 | 794,5 | 791,7 | 793,0 |
| Total des branches | | | | | | | |
| salariés | 18276,8 | 18186,8 | 18273,0 | 18245,6 | 18099,5 | 18048,3 | 18133,3 |
| Non salariés | 3570,3 | 3529,4 | 3478,6 | 3422,0 | 3367,5 | 3332,6 | 3306,4 |
| Total | 21847,1 | 21716,2 | 21751,6 | 21667,6 | 21467,0 | 21380,9 | 21439,7 |

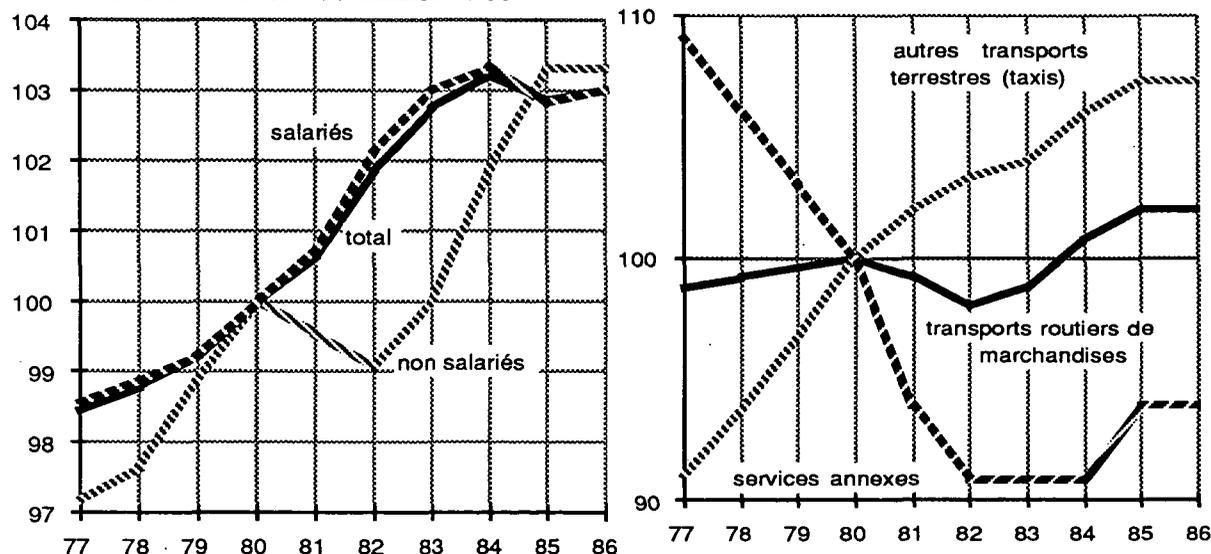
Source : INSEE

(*) L'écart entre l'emploi du transport ferroviaire (s68) et de la SNCF s'explique par un "Passage Secteur-Branche" important notamment dans l'entretien. Ainsi en 1982, 56,8% des effectifs de la SNCF font du transport ferroviaire, 16,1% de l'entretien du matériel roulant (s312), 23% de l'entretien des voies (s55), 4,1% des activités auxiliaires (SERNAM, s73-4)...

S'agissant de l'emploi non-salarié, l'évolution essentielle reste l'augmentation des non-salariés des transports depuis 1982. Elle avait atteint 1 100 emplois en données annuelles moyennes de 1983 à 1984. Le solde net est de 900 emplois en 1985. Parmi les différents secteurs, ce sont les autres transports terrestres surtout les taxis qui ont le plus créé d'emplois non-salariés. On dénombre près de 2 000 emplois créés dans ces activités entre 1980 et 1985. Dans les transports routiers de marchandises la progression, certes plus faible, contraste avec la stabilité antérieure à 1982.

Graphique 21

Salariés et non salariés des transports .. et non salariés de ce certains modes
en évolution base 100 année 1980



c) Baisse légère de la durée hebdomadaire du travail en 1986

Selon l'INSEE, la durée hebdomadaire du travail à temps plein des salariés des transports - qui reste difficile à connaître surtout dans les entreprises de transport routier - aurait diminué de 0,3% en 1986. Elle est passée en moyenne de 39,60 heures pour 1985 à 39,49 heures pour 1986. Rappelons que cette durée avait très peu varié de 1983 à 1984, alors qu'elle avait baissé de près d'une heure en 1982 et de trente minutes en 1983.

TABLEAU 25
DE LA DUREE DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS AUX HEURES TRAVAILLEES

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| effectifs des Transports en milliers | 769,7 | 774,6 | 784,1 | 790,9 | 794,5 | 791,7 | 793,0 |
| évolution année n/n-1 | | 100,6 | 101,2 | 100,9 | 100,5 | 99,6 | 100,2 |
| Durée hebdomadaire du travail (en heures) | 41,55 | 41,31 | 40,15 | 39,83 | 39,79 | 39,60 | 39,49 |
| Durée annuelle effective (h. par sal.) | 1796 | 1776 | 1707 | 1693 | 1698 | 1681 | 1678 |
| volume annuel d'heures travaillées (en millions d'heures) | 1422 | 1415 | 1380 | 1382 | 1392 | 1375 | 1375 |
| évolution année n/n-1 | | 99,5 | 97,5 | 100,1 | 100,7 | 98,8 | 100,0 |

La durée effective tient compte du temps partiel, des congés annuels et des principales causes d'absentéisme (maladies, accidents du travail, grèves ...).

Le volume d'heures travaillées est égal à la somme :

1. Le volume d'heures salariés
2. Le volume d'heures travaillées des non salariés
3. Le travail "au noir"

Source : INSEE

Enfin, selon l'enquête emploi et les services statistiques du personnel des Grandes Entreprises Nationales, le travail à temps partiel continue de se développer dans les transports. On estime en effet que 3,3% - 5,3% dans les transport routier - des salariés travaillaient à temps partiel en 1984 contre 3,0% en 1981.

d) La productivité horaire du travail

La productivité horaire du travail croît de 3,9% dans les transports en 1985 et de 0,1% en 1986 après deux années de stabilité. Ce regain en 1985 résulte d'une croissance de la valeur ajoutée de 2,5% alors que l'activité de la main d'oeuvre diminue de 1,4%.

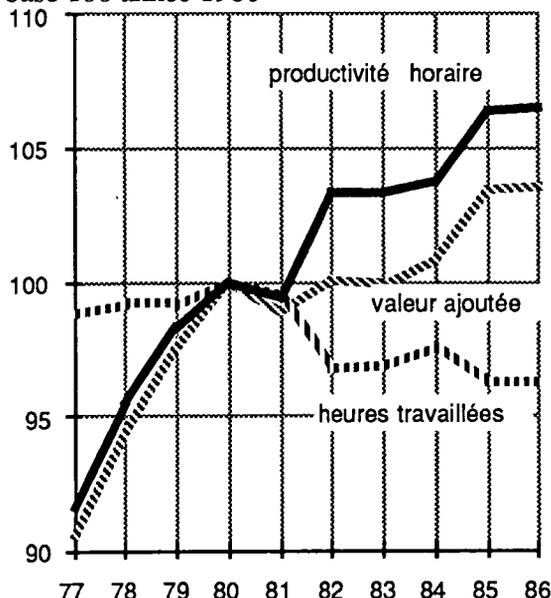
TABLEAU 26
EVOLUTION DE LA PRODUCTIVITE
HORAIRE DU TRAVAIL

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------------|------|------|------|------|
| Transport | | | | |
| valeur ajoutée | -0,2 | 1,0 | 2,5 | 0,1 |
| activité | 0,1 | 0,8 | -1,4 | 0,0 |
| productivité | -0,2 | 0,2 | 3,9 | 0,1 |
| Ensemble des branches | | | | |
| valeur ajoutée | 1,0 | 1,8 | 1,6 | 1,8 |
| activité | -1,0 | -1,0 | -1,6 | -0,1 |
| productivité | 2,0 | 2,8 | 3,2 | 1,9 |

L'activité de la main d'oeuvre correspond aux volume d'heures travaillées par les salariés et les non-salariés. C'est le produit des effectifs par la durée annuelle effective

Source : INSEE

Graphique 22
Productivité dans les transports
base 100 année 1980



On peut décomposer ces gains de productivité de l'ensemble des transports selon les divers modes. Il apparaît alors que les gains sont importants en 1985 surtout dans le transport ferroviaire (+3,9%), le transport routier de marchandises (+5,9%), le transport maritime (+3,9%) et le transport aérien (+7,0%). En revanche la productivité continue de baisser dans la navigation fluviale et progresse faiblement dans les autres transports terrestres du fait des nombreuses créations de petites entreprises. 1986 marquerait un arrêt de la croissance des gains de productivité dans la plupart des modes sauf le transport routier. Notons toutefois que ces calculs prennent en compte les effectifs de la branche, encore provisoires en 1986.

TABLEAU 27
EVOLUTION DE LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL PAR MODES en indice

| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| transport ferroviaire s68 | | | | | | |
| taux de croissance n/n-1. | 97,4 | 103,4 | 102,2 | 105,8 | 103,9 | 97,1 |
| taux de croissance n/1980 | 97,4 | 100,7 | 102,9 | 108,9 | 113,1 | 109,8 |
| routier de marchandise s691 | | | | | | |
| taux de croissance n/n-1. | 97,1 | 106,5 | 97,7 | 95,9 | 105,9 | 105,3 |
| taux de croissance n/1980 | 97,1 | 103,4 | 101,0 | 96,9 | 102,6 | 108,0 |
| autre transport terres. s692 | | | | | | |
| taux de croissance n/n-1. | 96,8 | 106,7 | 94,7 | 97,8 | 101,0 | 103,6 |
| taux de croissance n/1980 | 96,8 | 103,3 | 97,9 | 95,8 | 96,7 | 100,2 |
| navigation fluviale s70 | | | | | | |
| taux de croissance n/n-1. | 93,8 | 94,6 | 97,6 | 97,4 | 93,8 | 95,3 |
| taux de croissance n/1980 | 93,8 | 88,7 | 86,6 | 84,3 | 79,1 | 75,4 |
| transport maritime s71 | | | | | | |
| taux de croissance n/n-1. | 81,5 | 107,9 | 97,5 | 113,5 | 103,8 | 100,0 |
| taux de croissance n/1980 | 81,5 | 88,0 | 85,8 | 97,3 | 101,0 | 101,0 |
| transport aérien s72 | | | | | | |
| taux de croissance n/n-1. | 116,3 | 99,9 | 102,9 | 103,6 | 107,0 | 99,4 |
| taux de croissance n/1980 | 116,3 | 116,2 | 119,6 | 124,0 | 132,7 | 131,9 |

Source : INSEE, OEST

e) Les évolutions conjoncturelles de l'emploi en 1986 dans les transports.

L'effectif des salariés des établissements de transport (n.c. S.N.C.F. et R.A.T.P.), corrigé des variations saisonnières, est au nombre de 558 000 au 1er octobre 1986 d'après les statistiques de l'I.N.S.E.E. , soit 7500 emplois de plus qu'au 1er octobre 1985, chiffre stable durant l'année 1985. Avec la reprise du trafic au mois de mars de 1986, le rythme des créations d'emplois augmente fortement dans les entreprises privées de transport routier (+10000 en 1986 en glissement annuel d'après les statistiques UNEDIC). En revanche, les établissements de transport maritime perdent 2500 emplois. Les offres d'emplois non satisfaites des transports, estimées à partir des statistiques du Ministère du Travail, progressent aussi entre les mois d'avril et d'octobre 1986. Cette évolution contraste avec la baisse de 10000 emplois à la SNCF entre les 1er octobre 1985 et 1986.

TABLEAU 28
EMPLOIS DANS LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT (n.c. SNCF et RATP)
Milliers d'effectifs

| | 1er janvier | 1er avril | 1er juillet | 1er octobre | Moyenne annuelle |
|-------------------------------------|-------------|-----------|-------------|-------------|------------------|
| transports (n.c. SNCF, RATP) | | | | | |
| 1985 | 550,6 | 549,2 | 549,9 | 550,5 | 550,1 |
| 1986 | 552,1 | 554,9 | 558,3 | 558,0 | 555,8 |
| SNCF et RATP | | | | | |
| 1985 | 284,4 | 282,5 | 280,0 | 279,0 | 281,5 |
| 1986 | 276,9 | 274,2 | 271,4 | 269,1 | 272,9 |
| total Transports | | | | | |
| 1985 | 835,0 | 831,7 | 829,9 | 829,5 | 831,5 |
| 1986 | 829,0 | 829,1 | 829,7 | 827,1 | 828,7 |

Source : INSEE, SNCF, RATP

A contrario, les demandes d'emplois non satisfaites des transports diminuent sensiblement au milieu de l'année 1986 mais elles augmentent fortement - comme au niveau national - de plus de 5 000 au dernier trimestre, avec une forte progression dans le transport maritime, confirmant les difficultés de ce secteur en fin d'année. Au total, durant 1986, le chômage progresse dans les transports de 9,1% en glissement annuel contre 9,8% dans l'ensemble de l'économie.

TABLEAU 29

DEMANDES D'EMPLOIS NON SATISFAITES DES TRANSPORTS EN 1986 en milliers *

| | 1er trimestre | 2ème trimestre | 3ème trimestre | 4ème trimestre | Moyenne annuelle | taux de chômage (en %) |
|---|---------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------------|
| S68 Transport ferroviaire | 2,2 | 2,0 | 2,4 | 2,8 | 2,3 | 0,7 |
| S69 Transport routier | 34,4 | 31,0 | 32,7 | 36,1 | 33,5 | 9,4 |
| S70 Navigation intérieure | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 9,5 |
| S71 Transports maritimes | 2,9 | 2,7 | 3,0 | 3,6 | 3,0 | 11,5 |
| S72 Transports aériens | 1,5 | 1,1 | 1,4 | 1,9 | 1,5 | 2,7 |
| S73-4 Activités annexes et auxiliaires des transports | 5,7 | 5,3 | 6,0 | 6,6 | 5,9 | 3,2 |
| T31 TRANSPORTS | 47,3 | 42,5 | 46,1 | 51,7 | 46,9 | 5,4 |
| Ensemble de l'économie | 1838,9 | 1728,8 | 1892,9 | 2022,6 | 1870,8 | 10,6 |

Source : Ministère des Affaires sociales et de l'Emploi

(*) On a estimé les statistiques des trois premiers trimestres en utilisant les coefficients de redressement, calculés au niveau national - cf. mode de calcul adopté en octobre 1986, suite au rapport établi par M. Malinvaud, Directeur Général de l'INSEE, sur les statistiques de l'emploi et du chômage (juillet 1986).

II.2.L'investissement de la branche "Transports".

a) Le regain de l'investissement en 1986 contraste avec sa baisse antérieure...

Après une période de baisse sensible en volume, l'évolution de l'investissement, surtout en matériels, marque un net regain en 1986. Il progresse de 6,8% en volume, au lieu d'une baisse de 4% par an entre 1980 et 1985. En valeur, la F.B.C.F. progresse de 11,2% en 1986 contre 4,8% en 1985. Cette évolution résulterait en 1986 d'une hausse de 10% de l'investissement des Grandes Entreprises Nationales et de 11,9% des entreprises privées. Ce regain en 1986 peut être rapproché de celui des matériels, notamment des achats de véhicules utilitaires (+14%).

TABLEAU 30

EVOLUTION DE L'INVESTISSEMENT (F.B.C.F.) DE LA BRANCHE TRANSPORT EN VALEUR AU PRIX COURANT ET AU PRIX 1980.

en millions de francs

| <i>francs courants</i> | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Transport | 36364 | 40273 | 44105 | 43218 | 43059 | 45142 | 50192 |
| <i>en évolution n/n-1</i> | | 10,7 | 9,5 | -2,0 | -0,4 | 4,8 | 11,2 |
| SQS-EI privées | 21577 | 23575 | 26829 | 25509 | 26156 | 27521 | 30793 |
| GEN | 14787 | 16698 | 17276 | 17709 | 16903 | 17621 | 19399 |
| Ensemble des branches | 334203 | 360886 | 404894 | 421212 | 441674 | 473456 | 506672 |
| <i>en évolution n/n-1</i> | | 8,0 | 12,2 | 4,0 | 4,9 | 7,2 | 7,0 |
| <i>prix 1980</i> | | | | | | | |
| Transport | 36364 | 36293 | 35382 | 31778 | 29822 | 29638 | 31665 |
| <i>en évolution n/n-1</i> | | -0,2 | -2,5 | -10,2 | -6,2 | -0,6 | 6,8 |
| SQS-EI privées | 21577 | 21277 | 21515 | 18796 | 18155 | 18047 | 19374 |
| GEN | 14787 | 15016 | 13867 | 12982 | 11667 | 11591 | 12291 |
| Ensemble des branches | 334203 | 324673 | 324503 | 310327 | 303729 | 309376 | 321867 |
| <i>en évolution n/n-1</i> | | -2,9 | -0,1 | -4,4 | -2,1 | 1,9 | 4,0 |

Source : INSEE

Au total, le taux d'investissement en volume, rapport entre la FBCF et la valeur ajoutée perd plus de 10 points dans les transports entre 1977 et 1986 contre 2 dans l'ensemble des branches.

Graphique 23

Evolution de l'investissement dans les transports et l'ensemble des branches

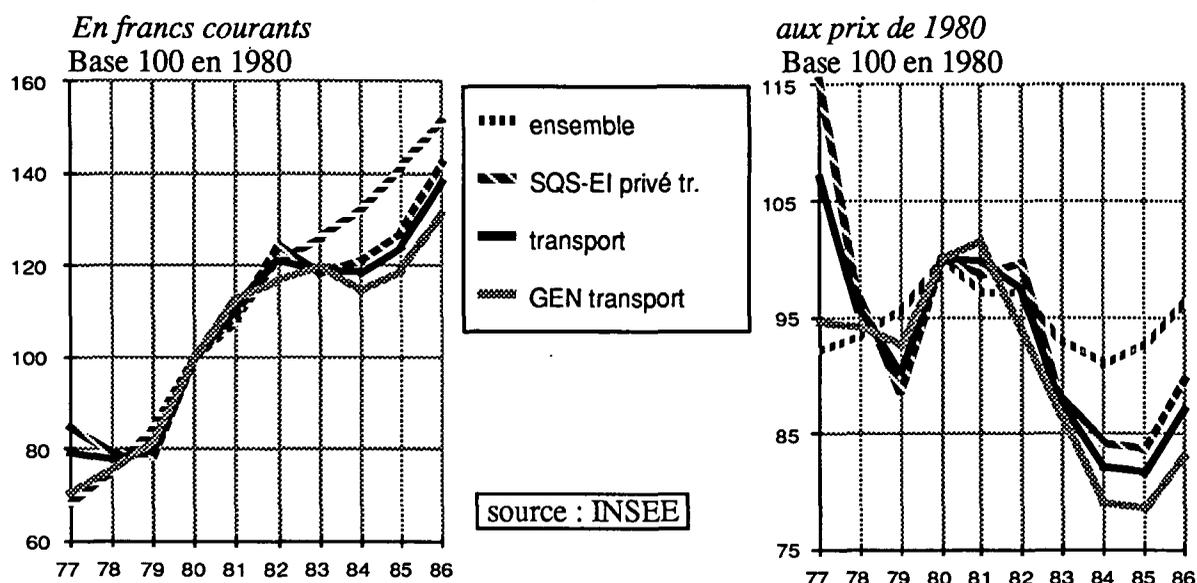


TABLEAU 31

EVOLUTION DU TAUX D'INVESTISSEMENT AUX PRIX DE 1980

En %

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Transport t31 | 38,7 | 33,5 | 30,3 | 32,8 | 33,0 | 31,8 | 28,6 | 26,5 | 26,1 | 27,8 |
| Ensemble | 13,0 | 12,8 | 12,7 | 13,1 | 12,5 | 12,2 | 11,6 | 11,2 | 11,2 | 11,4 |

Source : INSEE

b) mais inclut une forte progression de l'Informatisation des PME de transport

Le taux d'informatisation des entreprises de transport routier, passe de 6% en 1981 à 44% en 1986 pour les entreprises de 5 à 200 salariés. Ce taux est voisin de celui du BTP, mais il est inférieur à celui de l'industrie, des services. En revanche, les entreprises de services liés au transport sont en haut de l'échelle : en 1986, leur taux d'informatisation est le plus élevé de l'économie : ce taux passe de 24% en 1981 à 82% en 1986, soit la croissance la plus forte. signe d'une restructuration du secteur des transports.

TAUX D'INFORMATISATION DES PME (*)

TABLEAU 32

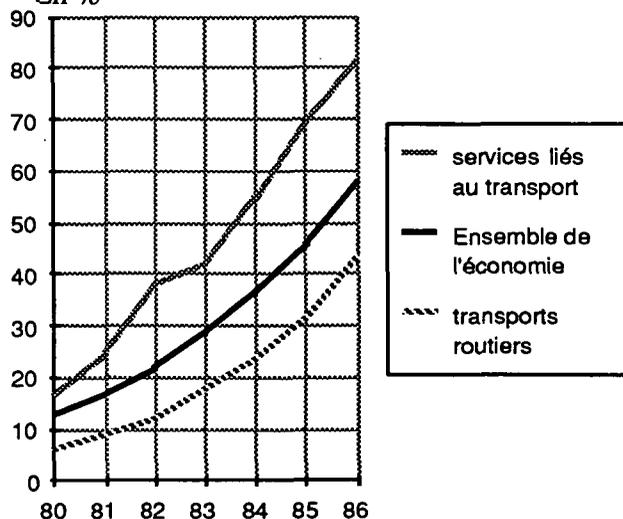
En %

| | 1980 | 1983 | 1986 |
|-------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Industrie | 14 | 30 | 60 |
| Services | 16 | 34 | 65 |
| Commerce de Gros | 27 | 46 | 78 |
| BTP | 6 | 16 | 40 |
| Transport routier | 6 | 18 | 44 |
| Service du transport | 17 | 42 | 82 |
| Moyenne générale | 13 | 29 | 58 |

Source : Enquête UFB-LOCABAIL
(*) Nombre d'entreprise à ordinateur

Graphique 24 : taux d'informatisation

En %



III. ANALYSE PAR SOUS-BRANCHES DES TRANSPORTS

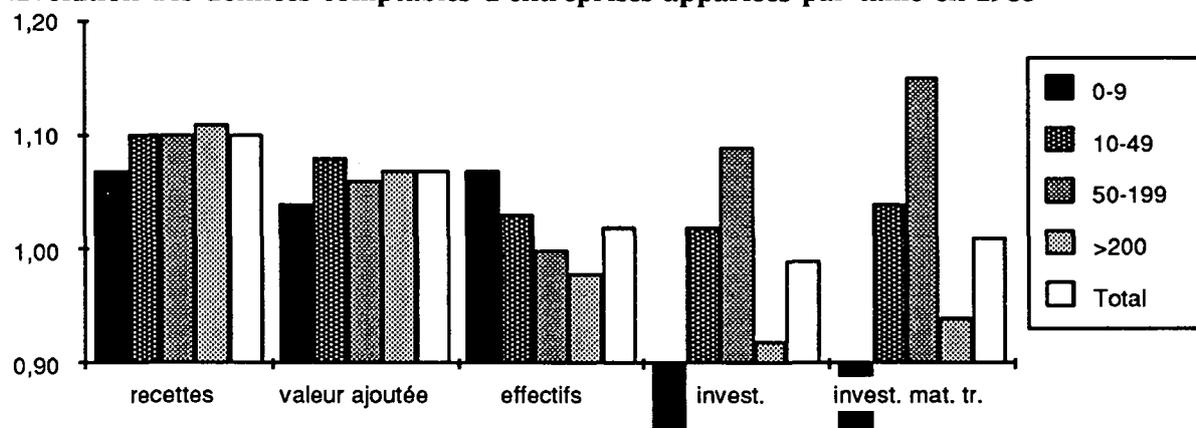
III.1. Le transport routier de marchandises (r6911, r6912)

La progression du chiffre d'affaires - +9% en 1985 - s'explique en grande partie par une évolution positive du trafic : +2,7% en 1985. En 1986, d'après l'Enquête TRM, les volumes du trafic domestique augmentent de 6,2%. Mais en 1985, alors que les trafics en zone longue et zone courte progressaient selon des rythmes assez proches - de l'ordre de 2,9% - en 1986, le trafic en zone longue évolue nettement plus vite (+9,5%) qu'en zone courte (+2,5%). Le trafic international croît plus vite (+7,9%) que le trafic domestique .

Ce regain semble surtout profiter aux entreprises de taille grande ou moyenne plus qu'aux petites : En 1985, les recettes des entreprises appariées de 0 à 9 salariés augmentent de 7% contre 10,5% pour les autres. S'agissant des facteurs de production, l'investissement baisse sensiblement en 1985, surtout dans les entreprises appariées de petite taille ainsi que dans les entreprises de plus de 200 salariés.

graphique 25

Evolution des données comptables d'entreprises appariées par taille en 1985



III.2. Le transport routier de voyageurs (r6921, r6922)

La hausse des prix peut être estimée à 3,6% en transport interurbain et 5,7% en transport urbain. Avec une expansion de 1,5% environ du volume de l'activité, cela conduit à une croissance du chiffre d'affaires de 5,5%. Cette progression serait donc plus modérée que celle du transport de marchandises du fait de la forte concurrence de la voiture particulière.

III.3. La navigation intérieure (r7002).

La navigation fluviale continue d'être orientée à la baisse malgré le répit de 1985 au niveau des recettes et des trafics. La forte baisse des investissements - 41% en 1985 - voir des effectifs - 12% - traduit ces difficultés. Ce sont surtout les grandes compagnies qui perdent des emplois mais la productivité horaire du travail continue de baisser de l'ordre de 3 à 4% car si les recettes progressent de 2% en valeur, la valeur ajoutée diminue de 13% soit - 17 à -18% en volume en 1985. Tout au mieux, ces pertes de productivité sont moins importantes que celles calculées sur la branche (-6% en 1985 cf. infra)

TABLEAU 33

EVOLUTION DES DONNEES D'ENTREPRISES APPARIEES PAR TAILLE EN 1985

| | recettes | valeur ajoutée | effectifs | invest. | invest. mat. tr. |
|--------------|-------------|----------------|-------------|-------------|------------------|
| 0-9 | 1,09 | 1,03 | 1,00 | 1,94 | 2,12 |
| 10-49 | 0,88 | 0,84 | 0,83 | 0,26 | 0,40 |
| >50 | 1,02 | 0,87 | 0,88 | 0,46 | 0,46 |
| Total | 1,02 | 0,88 | 0,88 | 0,59 | 0,65 |

Source : OEST

III.4. Les transports maritimes.

En 1985, les recettes des entreprises augmentent de 3% selon le CCAF. la valeur ajoutée dimi-

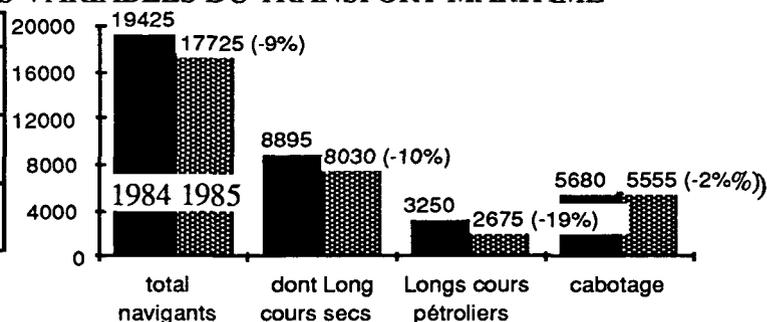
-nuerait de 5%. Les effectifs des personnels navigants baissent encore plus fortement de l'ordre de 9% - avec -19% sur les pétroliers - permettant des gains de productivité de près de 4%. Mais c'est surtout la baisse des achats de navires qui est significative : -61%.

TABLEAU 34

EVOLUTION DES PRINCIPALES VARIABLES DU TRANSPORT MARITIME

| | 1984 | 1985 | 85/84 |
|--------------------|-------|-------|-------|
| chiffre d'affaires | 19668 | 20293 | 103,1 |
| valeur ajoutée | 4842 | 4580 | 0,95 |
| Achats de navires | 1716 | 670 | 0,39 |

Source : CCAF



III.5. Les transports aériens (r7201).

En 1985, le transport aérien connaît un net regain, surtout les petites entreprises. Les recettes des grandes entreprises nationales augmentent de 10% mais comme les effectifs restent stables, les gains de productivité évoluent de l'ordre de 5% à 6%. 1986 interrompt cette croissance.

TABLEAU 35

EVOLUTION DES DONNEES D'ENTREPRISES APPARIEES PAR TAILLE EN 1985

| | recettes | valeur ajoutée | effectifs | invest. | invest. mat. tr. |
|--------------|-------------|----------------|-------------|-------------|------------------|
| 0-9 | 1,19 | 0,59 | 1,47 | 0,60 | 0,64 |
| 10-49 | 1,41 | 1,26 | 1,34 | 1,45 | 1,38 |
| 50-199 | 1,07 | 1,10 | 1,37 | 2,20 | 2,05 |
| >200 | 1,10 | 1,08 | 1,00 | 1,18 | 1,03 |
| Total | 1,11 | 1,08 | 1,01 | 1,19 | 1,04 |

Source : EAE; Echantillon constant 1985/1984

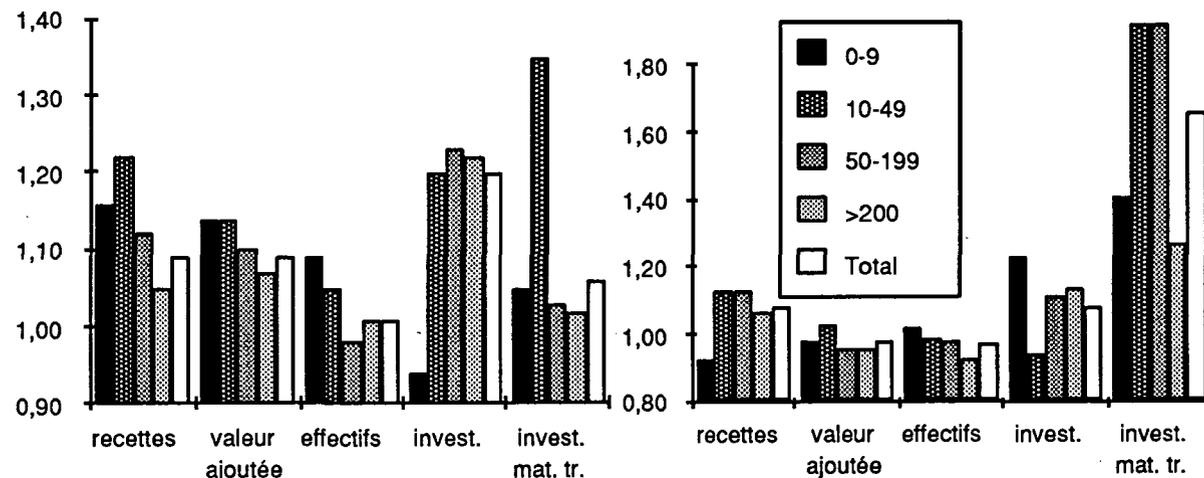
III.6. Les auxiliaires des transports maritimes et routiers

Dans le contexte de reprise des trafics, 1985 est une assez bonne année pour la production des auxiliaires de transports routiers : Les ventes des entreprises appariées de 9% avec des investissements importants - +20% - qui ne sont pas en véhicules, évolution qui corrobore les investissements importants en informatique déjà observés. Les gains de productivité sont de l'ordre de 2 à 3% dans ces entreprises. Les recettes des entreprises appariées des activités auxiliaires maritimes augmentent de 8% en 1985, soit entre 1 et 2% en volume. Mais la valeur ajoutée baisse en valeur de 1 à 2% ce qui interdit tout gain de productivité sauf dans les grandes entreprises où les effectifs diminuent de 7%. En outre, les investissements augmentent de 8%.

graphique 26

Evolution des données comptables d'entreprises appariées par taille en 1985

Les activités auxiliaires des transports routiers Les activités auxiliaires de transport maritime



I - LA DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

Le nombre d'entreprises et d'établissements dans les transports est difficile à estimer. Les statistiques fiscales des entreprises assujetties aux bénéfices industriels et commerciaux (BIC) et les données de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) permettent d'estimer ce nombre en valeur absolue. Principale faiblesse : ces deux sources ne permettent pas de suivre les variations récentes. Elles sont aujourd'hui disponibles jusqu'à l'année 1984 incluse. L'évolution récente du nombre d'entreprises et d'établissements est alors cernée avant tout à l'aide du fichier SIRENE. Celui-ci est certes peu utilisable en valeur absolue mais il permet de suivre le dénombrement récent des créations et disparitions d'entreprises.

I.1. Depuis 1970, la croissance du nombre d'entreprises est due aux taxis.

Entre 1970 et 1984, le nombre d'entreprises de transport augmente malgré les chutes de 1973 et 1981 liés au chocs pétroliers. Les transports de voyageurs et autres transports terrestres - taxis - enregistrent une croissance importante du nombre d'entreprises. L'évolution des entreprises des transports routiers de marchandises entre 1970 et 1983 traverse plusieurs périodes : jusqu'en 1975, ce nombre diminue sensiblement, puis se stabilise. Il augmente depuis 1983.

Graphique 27
Evolution du nombre d'entreprises de transport.

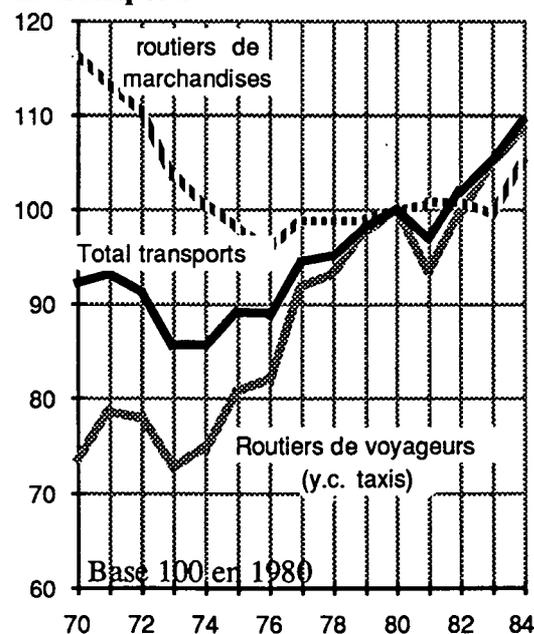


TABLEAU 36
NOMBRE D'ENTREPRISES DE TRANSPORT.

| | 1970 | 1975 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tot. transport | 62893 | 60877 | 66278 | 69600 | 71855 | 74630 |
| E.i. | 53791 | 49731 | 51505 | 54380 | 56329 | 58200 |
| SOCIETES | 9102 | 11146 | 14773 | 15220 | 15526 | 16430 |
| dont | | | | | | |
| Routier march. | 28362 | 23909 | 24565 | 24588 | 24309 | 25700 |
| Routier voyageur | 23016 | 25291 | 29275 | 31169 | 32852 | 34000 |
| Navigation intér. | 3220 | 2922 | 2578 | 2655 | 2517 | 2400 |
| Transports marit. | 326 | 280 | 333 | 322 | 312 | 310 |
| Transport aérien | 62 | 125 | 170 | 168 | 164 | 170 |
| Activités auxil. | 7829 | 8284 | 9295 | 10644 | 11651 | 12000 |

Source : Statistiques fiscales (BIC), 1984 provisoire

I.2. L'évolution récente

Selon le fichier SIRENE, le nombre d'entreprises créées dans les transports progresse de 14% par an entre 1984 et 1986. Cette progression est nettement supérieure en 1986 à celle de l'ensemble des secteurs de l'économie (+8,8%) contre +13,2% pour les transports (tableau 37). Toutefois, plus des deux tiers de cette croissance provient d'entreprises sans salarié.

TABEAU 37
CREATIONS ANNUELLES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DEPUIS 1984
 (Selon le fichier SIRENE)

| | 1984 | | | 1985 | | | 1986 | | |
|-------------------------------|---------------------|----------|----------|---------------------|----------|----------|---------------------|----------|----------|
| | créations nouvelles | reprises | Ensemble | créations nouvelles | reprises | Ensemble | créations nouvelles | reprises | Ensemble |
| ENSEMBLE DE L'ECONOMIE | 166959 | 50430 | 217389 | 192204 | 52315 | 244519 | 208595 | 57485 | 266080 |
| <i>evolution</i> | | | | 15,1% | 3,7% | 12,5% | 8,5% | 9,9% | 8,8% |
| transport | 5684 | 764 | 6448 | 6506 | 746 | 7252 | 7386 | 820 | 8206 |
| <i>evolution</i> | | | | 14,5% | -2,4% | 12,5% | 13,5% | 9,9% | 13,2% |

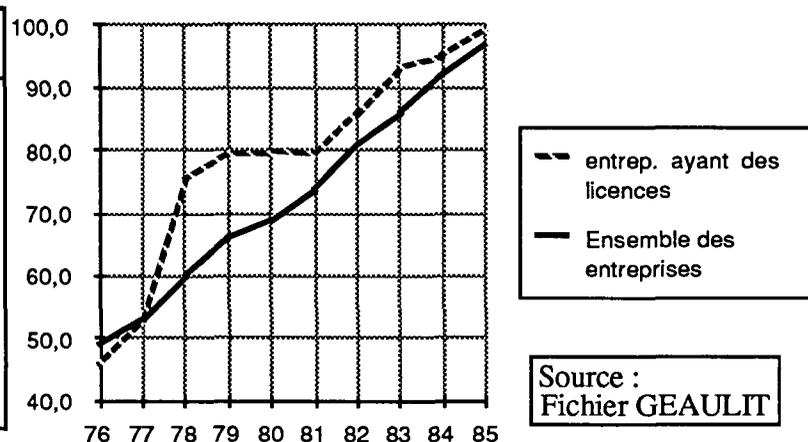
Source : INSEE

Par ailleurs, une analyse du fichier GEALIT (1) montre que les taux de survie des entreprises de transports routiers - il reste en 1985 près de 73% des entreprises inscrites en 1981 - y seraient plus élevés que dans l'ensemble des transports (64% d'après SIRENE même si les deux sources ne sont pas tout à faits comparables et 57% dans l'ensemble de l'économie) montrant une remarquable vitalité; celle-ci a parfois comme contre-partie les conditions de travail très pénibles qu'acceptent de supporter certains chefs de petites entreprises.

TABEAU 38
ENTREP. DE TRANSPORT
ROUTIER INSCRITES PAR AN

| Année de création | Entreprises créées |
|-------------------|--------------------|
| 1976 | 3550 |
| 1977 | 3185 |
| 1978 | 2539 |
| 1979 | 3453 |
| 1980 | 2840 |
| 1981 | 2598 |
| 1982 | 2577 |
| 1983 | 2529 |
| 1984 | 2685 |
| 1985 | 2877 |

Graphique 28
Taux de survie des entreprises de transport routier en 1985 selon l'année d'inscription en %



Source : Fichier GEALIT

Les chances de survies seraient encore plus élevées si les entreprises disposaient toutes de licences de transport en zone longue. En effet, trois ans après leur inscription, le pourcentage des entreprises pourvues de licences est presque le double parmi les entreprises survivantes que parmi celles ayant cessé leur activité. Ce facteur semble toutefois jouer principalement pendant les premières années.

On note enfin la baisse des défaillances d'entreprises en 1986 (-10,5% en moyenne annuelle) contre +14% en 1984 alors que ce nombre augmente dans l'ensemble de l'économie.

TABEAU 39
DEFAILLANCES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Total transport | 627 | 736 | 725 | 783 | 826 | 942 | 843 |
| dont : | | | | | | | |
| s69 transport routier | 539 | 634 | 620 | 667 | 704 | 834 | 713 |
| s70 navigation intérieure | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 | 3 | 1 |
| s71 transport maritime | 6 | 4 | 9 | 2 | 2 | 2 | 6 |
| s73-4 activités annexes, au. | 74 | 88 | 82 | 107 | 109 | 97 | 114 |
| TOTAL ECONOMIE | 17375 | 20895 | 20462 | 22708 | 25018 | 26425 | 27802 |

Source : INSEE

(1) Les deux sources ne sont pas exactement comparables : il s'agit dans GEALIT d'inscriptions ou de radiations du registre des transporteurs; les entreprises peuvent exister avant l'inscription, ou survivre à la radiation.

II - LES COMPTES DES ENTREPRISES hors grandes entreprises nationales.

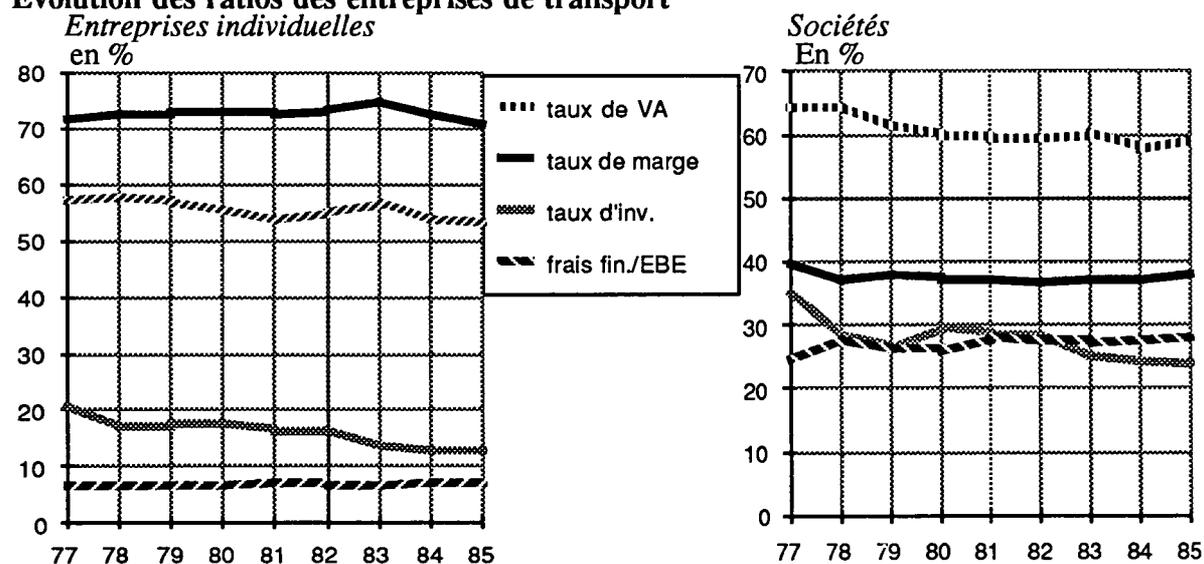
Les comptes de secteur de l'INSEE couvrent l'ensemble du champ des entreprises en distinguant sociétés et entreprises individuelles mais ils sont élaborés dans une nomenclature agrégée (NAP 40), où les transports (T31) sont isolés. L'évolution de la structure de ces comptes peut alors être étudiée à travers quelques ratios de gestion : le **taux de valeur ajoutée**, rapport de la valeur ajoutée brute à la production; le **taux de marge**, rapport de l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée; le **taux d'épargne**, rapport du revenu disponible brut (ou épargne brute) à la valeur ajoutée; le **taux d'investissement**, rapport de la FBCF à la valeur ajoutée; le **taux d'autofinancement**, rapport du revenu disponible brut (ou épargne brute) à la FBCF; la **rentabilité financière**, rapport du profit brut avant impôts, diminué de l'impôt sur les bénéfices, aux fonds propres (y compris résultat). Toutefois pour avoir une image plus précise des comptes d'entreprise par secteur d'activité en NAP90, on peut se référer aux Comptes "Standard", issus de la comptabilité d'entreprise alors que les comptes de secteur sont élaborés selon les principes de la Comptabilité Nationale (cf. Présentation).

TABLEAU 40
SOCIÉTÉS - QUASI-SOCIÉTÉS, ET ENTREPRISES INDIVIDUELLES (Tous transports, hors GEN) : Evolution de quelques ratios.

| | Sociétés et Quasi-Sociétés | | | | | | Entreprises individuelles | | | | | |
|----------------|----------------------------|------|------|------|------|------|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
| taux de VA | 60,0 | 59,6 | 59,4 | 60,1 | 57,6 | 59,1 | 55,7 | 53,9 | 55,1 | 56,8 | 53,6 | 52,8 |
| taux de marge | 37,3 | 37,2 | 36,5 | 37,2 | 37,0 | 38,0 | 72,8 | 72,5 | 73,3 | 74,7 | 72,5 | 70,6 |
| frais fin./EBE | 26,1 | 28,1 | 27,4 | 27,1 | 27,6 | 28,0 | 6,5 | 7,1 | 6,8 | 6,6 | 7,3 | 7,5 |
| taux d'épargne | 21,3 | 20,2 | 19,8 | 20,9 | 19,8 | 20,0 | 75,4 | 75,4 | 78,3 | 79,7 | 77,6 | 76,8 |
| taux d'inv. | 29,5 | 28,6 | 28,5 | 25,1 | 24,2 | 23,6 | 17,5 | 16,4 | 16,1 | 13,5 | 12,6 | 12,8 |
| taux d'autof. | 72,2 | 70,6 | 69,4 | 83,3 | 81,9 | 84,6 | 431,1 | 460,4 | 485,5 | 590,3 | 614,0 | 600,6 |

Source : INSEE, Comptes de Secteur

Graphique 29
Evolution des ratios des entreprises de transport



Le taux de valeur ajoutée des sociétés qui s'était légèrement dégradé en 1981 et 1982, se redresse ensuite, sous l'effet notamment d'une diminution de la part des carburants dans la production. Le taux de marge se redresse aussi de 36,5% en 1982 à 38,0% en 1985. En revanche, pour les entreprises individuelles, leur taux de valeur ajoutée se redresse en 1985. En revanche, le taux de marge regresse sensiblement en 1984 et 1985, alors qu'il avait progressé entre 1977 et 1983.

II.1 Le transport routier de marchandises

Avec la hausse des trafics de 5,5%, les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient de la baisse des prix des carburants en 1986. Sur un chiffre d'affaires en hausse de 7% par rapport à 1985, la baisse des prix des carburants leur procure une économie de 1 milliard. L'excédent brut d'exploitation se trouve ainsi porté à 11,5 milliards, soit une hausse de 31% en un an (tableau 54+55). Toutefois, une partie de cette hausse ne fait que compenser les médiocres résultats de 1984, baisse de l'excédent d'exploitation, et de 1985.

TABLEAU 41
 COMPTE DES SOCIÉTÉS TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES S691
 En millions de francs

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Chiffre d'af. | 22120 | 25437 | 30436 | 36919 | 42997 | 50157 | 54775 | 58869 | 64589 | 68463 |
| Valeur ajoutée | 9759 | 11273 | 12994 | 15317 | 17399 | 20292 | 22410 | 23374 | 24940 | 28743 |
| EBE | 2348 | 2690 | 3016 | 3539 | 3860 | 4398 | 4794 | 4366 | 4692 | 6581 |
| Frais fin. | 557 | 626 | 682 | 853 | 1025 | 1165 | 1245 | 1345 | 1493 | 1582 |
| Epargne Brut | 1548 | 1754 | 1950 | 2265 | 2381 | 2701 | 3035 | 2521 | 2358 | 3773 |
| Investissement | 2296 | 2443 | 2552 | 2826 | 2899 | 3795 | 4092 | 4551 | 4597 | 5280 |

Source : INSEE, Comptes "Standard", les estimations 1985 et 1986 tiennent compte aussi des résultats provisoires de l'EAE "Transport" et d'autres informations.

TABLEAU 42
 COMPTE DES ENTREPRISES IND. TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES S691
 En millions de francs

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Chiffre d'af. | 8863 | 10251 | 12104 | 13211 | 14228 | 15616 | 16444 | 18090 | 18802 | 20682 |
| Valeur ajoutée | 4140 | 4761 | 5420 | 5758 | 6063 | 6588 | 7026 | 7367 | 8005 | 9146 |
| EBE | 2197 | 2582 | 2930 | 3140 | 3284 | 3561 | 3870 | 4047 | 4047 | 4939 |
| Frais fin. | 341 | 377 | 410 | 474 | 519 | 554 | 581 | 618 | 721 | 800 |
| Epargne Brut | 1851 | 2206 | 2519 | 2661 | 2765 | 3002 | 3291 | 3432 | 3330 | 4063 |
| Investissement | 1218 | 1234 | 1336 | 1392 | 1348 | 1499 | 1379 | 1627 | 1277 | 1462 |

Du coup, le taux de marge des sociétés retrouve un niveau comparable à celui des années antérieures au second choc pétrolier de 1979.

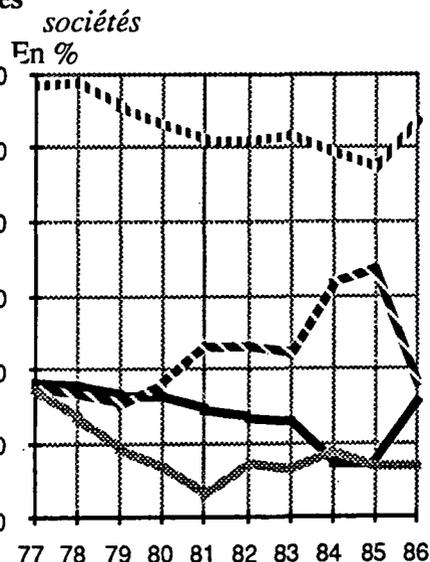
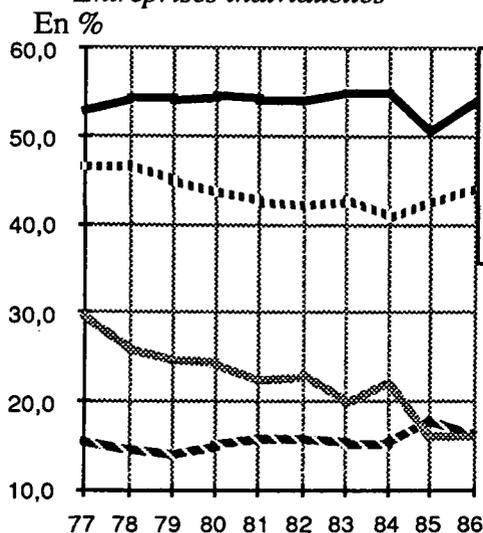
TABLEAU 43
 PRINCIPAUX RATIOS DES COMPTES DES SOCIÉTÉS DU T.R.M. S691 en %

| | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| taux de VA | 44,1 | 44,3 | 42,7 | 41,5 | 40,5 | 40,5 | 40,9 | 39,7 | 38,6 | 42,0 |
| taux de marge | 24,1 | 23,9 | 23,2 | 23,1 | 22,2 | 21,7 | 21,4 | 18,7 | 18,8 | 22,9 |
| intérêt v./EBE | 23,7 | 23,3 | 22,6 | 24,1 | 26,6 | 26,5 | 26,0 | 30,8 | 31,8 | 24,0 |
| taux d'invest. | 23,5 | 21,7 | 19,6 | 18,5 | 16,7 | 18,7 | 18,3 | 19,5 | 18,4 | 18,4 |

TABLEAU 44
 PRINCIPAUX RATIOS DES COMPTES DES ENTREPRISES INDIVID. DU T.R.M. S691

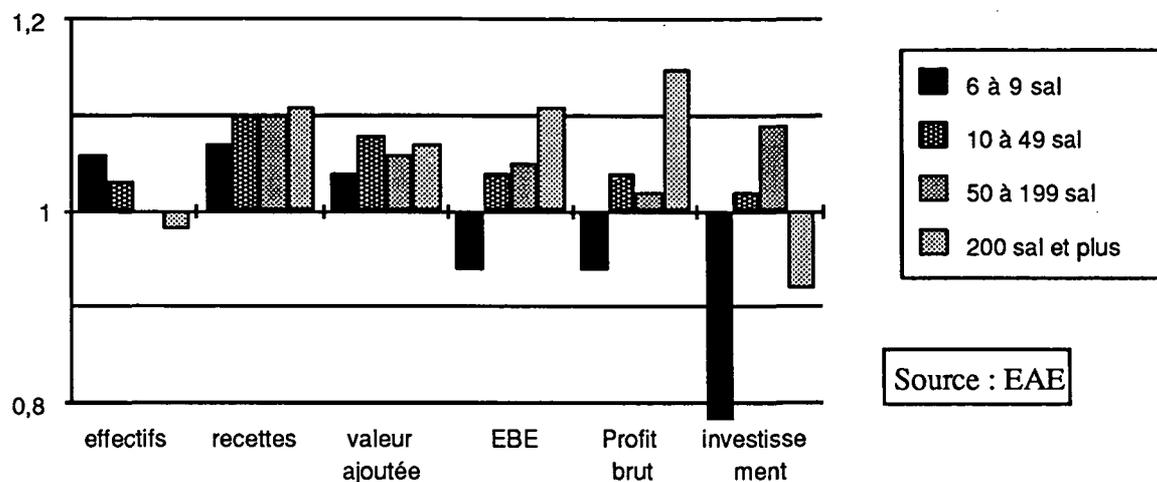
| | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 | 82 | 83 | 84 | 85 | 86 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| taux de VA | 46,7 | 46,4 | 44,8 | 43,6 | 42,6 | 42,2 | 42,7 | 40,7 | 42,6 | 44,2 |
| taux de marge | 53,1 | 54,2 | 54,1 | 54,5 | 54,2 | 54,1 | 55,1 | 54,9 | 50,6 | 54,0 |
| intérêt v./EBE | 15,5 | 14,6 | 14,0 | 15,1 | 15,8 | 15,6 | 15,0 | 15,3 | 17,8 | 16,2 |
| taux d'invest. | 29,4 | 25,9 | 24,6 | 24,2 | 22,2 | 22,8 | 19,6 | 22,1 | 16,0 | 16,0 |

Graphique 30
 Evolution des ratios du transport routier de marchandises
Entreprises individuelles



Ces évolutions s'accompagnent d'une amélioration de la trésorerie des entreprises. Il faut aussi tenir compte des effets de structure : En 1985, le redressement financier affecte surtout les grandes entreprises.

Graphique 31
Evolution des principaux ratios d'entreprises appariées du transport routier de marchandises en 1985 en %.



II.2. Les transports routiers et urbains de voyageurs

Entre 1978 et 1983, la situation des entreprises de transport urbain de voyageurs - Hors RATP - se dégrade sensiblement. L'apport des produits du trafic dans les charges ne cesse de baisser au profit des subventions d'exploitation : En 1983, les recettes tarifaires ne couvrent que 44% des charges. Mais en 1985, la valeur ajoutée augmente de 15%. Les effectifs restent stables, surtout chez les plus grands exploitants; la situation financière se serait nettement redressée.

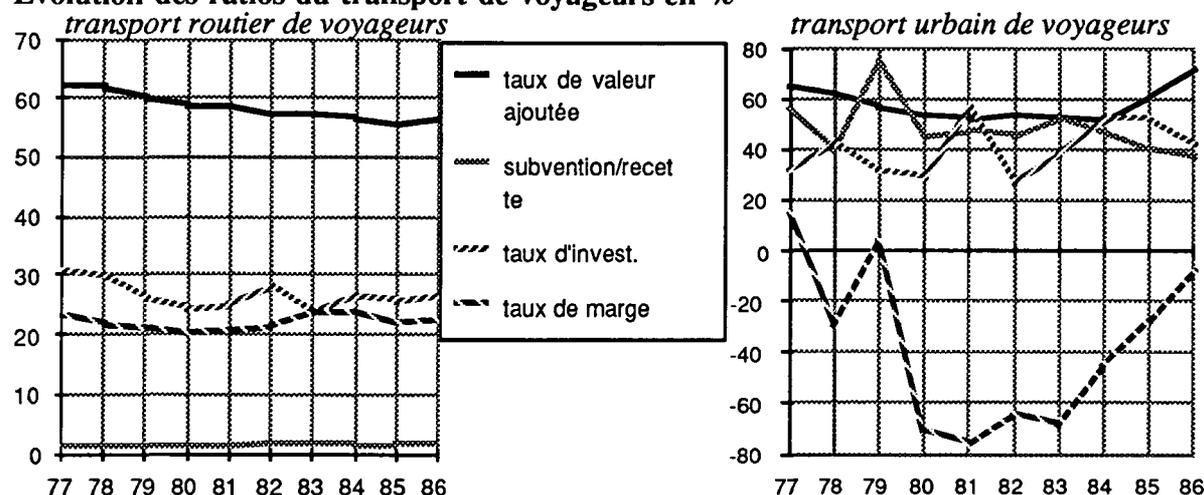
TABLEAU 45
COMPTES DU TRANSPORT URBAIN (*)

| | En millions de francs | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| Subventions | 744 | 601 | 1253 | 855 | 1033 | 1286 | 1712 | 1880 | 1776 | 1800 |
| VA | 868 | 943 | 942 | 999 | 1110 | 1523 | 1712 | 2058 | 2723 | 3506 |
| Total | 1612 | 1544 | 2195 | 1854 | 2143 | 2809 | 3424 | 3938 | 4499 | 5306 |
| Frais de Pers. | 1433 | 1774 | 2089 | 2464 | 2870 | 3618 | 4198 | 4563 | 4926 | 5190 |
| Autres impôts | 44 | 48 | 67 | 97 | 119 | 169 | 400 | 304 | 336 | 372 |
| E.B.E. | 135 | -278 | 39 | -707 | -846 | -978 | -1174 | -929 | -763 | -256 |

(*) Estimation à partir de l'Enquête annuelle d'entreprise

Par contre la situation du transport interurbain, qui est incomparablement meilleure, s'est légèrement dégradée en 1985. La valeur ajoutée est en hausse de 4% et malgré une baisse des effectifs, l'excédent brut d'exploitation s'est dégradé en francs courants.

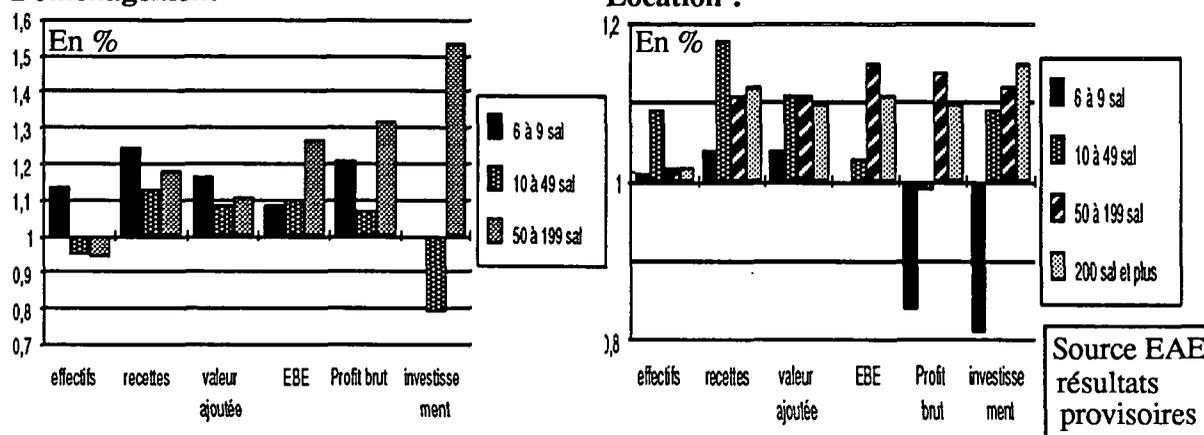
Graphique 32
Evolution des ratios du transport de voyageurs en %



II.3. Déménagement et location de véhicules industriels.

1985 est aussi une année faste pour le déménagement et, à un moindre degré pour la location. Dans le déménagement, les recettes augmentent de 17% et l'excédent brut d'exploitation de 12% car les effectifs restent stables, évolution qui affecte surtout les grandes entreprises, principales bénéficiaires de l'amélioration financière. Les recettes des entreprises de location augmentent, elles, de 13%, soit 3% de plus que celles des entreprises de Transport de marchandises, indice de poursuite du recours à la location.

Graphique 33
Evolution de quelques ratios suivant la taille des entreprises de 1984 à 1985



II.4. Transports maritimes

Les entreprises de transport maritime connaissent depuis plusieurs années une situation particulièrement difficile. Le chiffre d'affaires chuterait de l'ordre de 10% en 1986 du fait d'une baisse des cotations. Toutefois la baisse du prix du pétrole représente une bouffée d'oxygène : Les soutes baisseraient de 33% et les affrètements de 10%. En même temps les frais de personnel diminueraient de 5% sous l'effet d'une baisse sensible des effectifs, permettant à l'excédent brut d'exploitation de se redresser quelque peu en francs courants.

TABEAU 46
COMPTES DES ENTREPRISES DU TRANSPORT MARITIME
- Sociétés et quasi-sociétés -

| | En millions de francs. | | | | | | | | | | |
|----------------|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | |
| Chiffre d'af. | 15902 | 16672 | 17183 | 21270 | 24551 | 25601 | 25666 | 25772 | 25102 | 22592 | |
| Valeur ajoutée | 3865 | 4314 | 3821 | 4268 | 4684 | 4351 | 4510 | 4660 | 4880 | 4685 | |
| EBE | 1075 | 1186 | 620 | 825 | 1054 | 277 | 312 | 405 | 426 | 464 | |
| Frais fin. | 703 | 922 | 627 | 663 | 759 | 826 | 1008 | 1158 | 1389 | 1350 | |
| Epargne Brut | 616 | 488 | 201 | 430 | 627 | -35 | -92 | -9 | -60 | 0 | |
| Investissement | 3199 | 2869 | 900 | 1475 | 2279 | 2533 | 2326 | 3373 | 2024 | 1462 | |

Source INSEE, Comptes Standard.

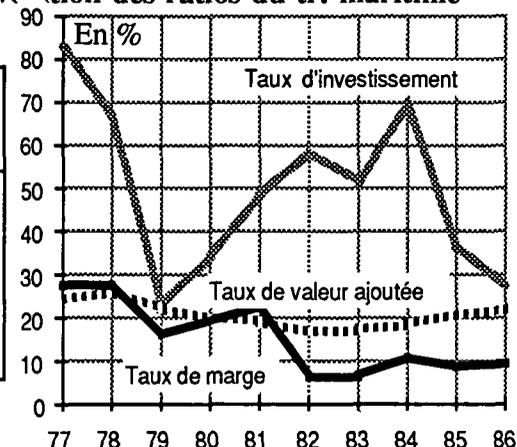
TABEAU 47
EVOLUTION DES RATIOS COMPTABLES
DU TRANSPORT MARITIME.
(Sociétés et Quasi-sociétés).(*)

| | En % | | | | | |
|----------------|------|------|------|------|------|------|
| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| taux de VA | 19,1 | 17,0 | 17,6 | 18,7 | 21,0 | 22,4 |
| taux de marge | 22,5 | 6,4 | 6,9 | 10,8 | 8,7 | 9,7 |
| taux d'invest. | 48,7 | 58,2 | 51,6 | 70,0 | 36,3 | 27,3 |

SOURCE : INSEE, Comptes "Standard".

(*) Pour 1986 il s'agit d'une estimation très provisoire.

Graphique 34
Evolution des ratios du tr. maritime



II.5. La navigation fluviale

Dans un contexte de régression des trafics et de forte concurrence des autres modes, le chiffre d'affaires des compagnies de la navigation fluviale ne s'est accru que de 2%. Mais dans le même temps, ces compagnies ont fortement réduit leurs charges et en particulier leurs effectifs, en baisse de 12%. Elles parviennent ainsi à accroître leur excédent brut d'exploitation de 7% en 1985 et leur profit brut avant impôt de 13%, évolution supérieure en francs constants à celle des années antérieures.

II.6. Transports aériens (Air France et Air Inter exclues)

L'excédent brut des sociétés de transport aérien (Air France et Air Inter exclues) progresse en 1985 de 38% en valeur. Du coup, le taux de marge qui avait fortement progressé en 1983 (+ 3,4 points), gagne 6 points en 1985. En outre, la part des frais financiers dans l'E.B.E. diminue sensiblement de 30,3% en 1982 à 21,8% en 1985. Ce désendettement relatif est lié à l'amélioration des résultats financiers mais aussi à une baisse sensible des investissements. 1986 serait marquée par une stabilisation des recettes. La part des consommations intermédiaires baisserait du fait de la baisse importante du prix des carburants ; l'E.B.E. profite de cette forte évolution. Le taux de marge atteindrait ainsi 35% en 1986.

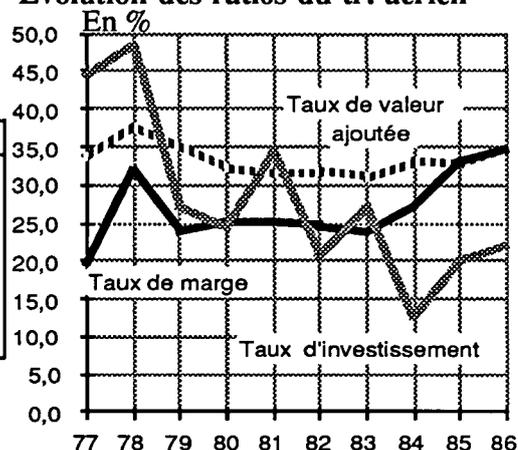
TABLEAU 48
EVOLUTION DES RATIOS COMPTABLES DU
TRANSPORTS AERIENS.
(Sociétés et Quasi-sociétés).(*)

| | En % | | | | | |
|----------------|------|------|------|------|------|------|
| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| taux de VA | 31,6 | 31,8 | 31,0 | 33,2 | 32,8 | 35,0 |
| taux de marge | 25,2 | 24,6 | 23,9 | 27,3 | 33,2 | 35,0 |
| taux d'invest. | 34,3 | 20,8 | 27,1 | 12,7 | 20,1 | 22,0 |

Source INSEE, comptes "Standard".

(*) Les ratios 1984 à 1986 tiennent compte aussi des estimations de la DGAC.

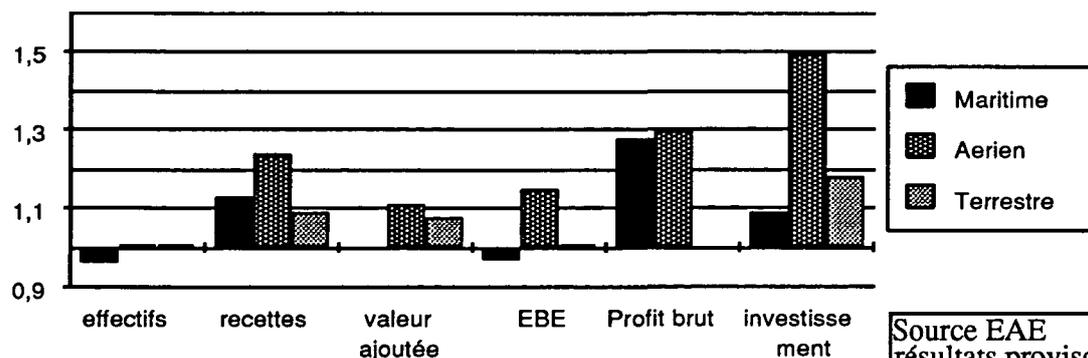
graphique 35
Evolution des ratios du tr. aérien



II.7. Collecte de fret

S'agissant des entreprises de collecte de fret, l'expansion continue du fret aérien profite aux commissionnaires dont la valeur ajoutée croît de 11% en 1985 et l'excédent brut d'exploitation de 15%. Les principaux bénéficiaires de cette expansion sont les petites entreprises, probablement en liaison avec la forte croissance du trafic des petites entreprises de transport aérien. Par contre la valeur ajoutée des commissionnaires maritimes stagne et l'excédent brut d'exploitation est en baisse. Dans la collecte du fret terrestre, l'excédent brut d'exploitation est stagnant en francs courants. La situation y apparaît différenciée suivant la taille des entreprises, en amélioration pour les petites, en détérioration pour les plus grandes.

Graphique 36
Evolution des principaux ratios des entreprises de collecte de fret en 1985



Source EAE
résultats provisoires

III - LES COMPTES DES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

Malgré une baisse des trafics en 1986, sauf à Air Inter, les résultats financiers de l'ensemble des GEN de transport se maintiennent au niveau de 1985 où ils s'étaient redressés dans un contexte de croissance des trafics : le taux de marge ne perd que 0,2 points (40,4%) tandis que la part des intérêts versés dans l'EBE diminue; le taux d'investissement gagne 3,3% mais c'est dû essentiellement à la SNCF.

TABLEAU 49

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

En %

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| taux de marge | 33,7 | 34,2 | 36,4 | 31,3 | 31,8 | 28,8 | 27,7 | 38,6 | 40,6 | 40,4 |
| taux d'épargne | 21,1 | 21,7 | 23,7 | 19,7 | 16,7 | 11,5 | 9,9 | 17,1 | 18,2 | 17,2 |
| intérêt v./EBE | 34,2 | 32,4 | 31,0 | 36,8 | 43,2 | 59,5 | 66,4 | 53,7 | 52,5 | 50,1 |
| taux d'invest. | 46,3 | 43,0 | 41,3 | 44,0 | 44,7 | 41,0 | 37,5 | 32,4 | 30,7 | 34,0 |

Source : INSEE

III.1. S.N.C.F.

Le taux de marge ne perd qu'un point en 1986 (de 41,5% à 40,4%) malgré les grèves et la baisse des trafics de 5%. L'établissement public continue certes de bénéficier de subventions importantes mais le maintien relatif des résultats financiers résulte aussi d'un effort de productivité -baisse des rémunérations salariales de 0,5% du fait de 8700 suppressions d'emplois (-3,5%) - et d'une stabilité des consommations intermédiaires entre 1984 et 1986. La part des frais financiers dans l'excédent brut d'exploitation continue de diminuer, mais cette évolution provient surtout d'un ralentissement de la croissance des intérêts, lié à un **endettement important de la S.N.C.F. en dollars, dont le cours baisse en 1986**. Le montant de la formation brute de capital fixe augmente de 15,8% en francs courants et le taux d'investissement gagne 6 points en 1986 du fait de travaux importants sur le **TGV Atlantique**. Du coup, à 8,9 milliards de francs en 1986, le besoin de financement progresse sensiblement (+35% par rapport à 1985), contre -24% en 1985.

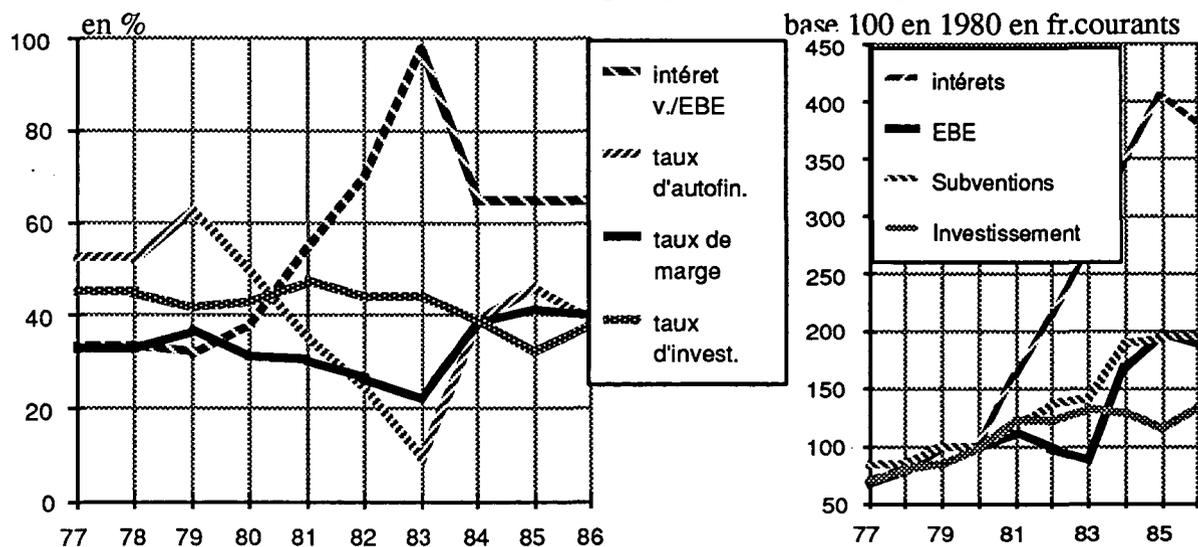
TABLEAU 50

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

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| taux de valeur ajoutée | 68,3 | 69,5 | 69,0 | 67,9 | 67,7 | 68,0 | 67,5 | 69,0 | 71,0 | 70,3 |
| taux de marge | 33,1 | 33,2 | 36,6 | 31,0 | 30,0 | 26,3 | 22,1 | 38,7 | 41,5 | 40,4 |
| taux d'épargne | 23,9 | 23,4 | 26,3 | 21,6 | 16,7 | 10,7 | 4,2 | 15,3 | 14,9 | 14,9 |
| intérêt v./EBE | 33,5 | 33,3 | 31,8 | 38,2 | 54,9 | 70,2 | 97,9 | 65,0 | 65,0 | 64,5 |
| taux d'investissement | 45,4 | 44,9 | 42,0 | 43,3 | 47,6 | 44,1 | 44,2 | 39,1 | 32,3 | 38,3 |
| taux d'autofinancement | 52,5 | 52,1 | 62,6 | 49,7 | 35,2 | 24,3 | 9,6 | 39,1 | 46,0 | 38,9 |

Graphique 37

Evolution des ratios de la SNCF.....et de quelques données comptables



III.2. R.A.T.P.

Le montant de la valeur ajoutée brute de la RATP progresse en francs courants entre 1985 et 1986 de 4,4%. Le taux de valeur ajoutée reste quasiment stable (+0,1 points). Le taux de marge est de 44,2% contre 37,7% en 1984. Le redressement de ce taux depuis 1984 est ainsi confirmé. Les intérêts versés enregistrent une hausse de 6,2% par rapport à 1985. Leur montant représente 63,0% de l'excédent brut d'exploitation, contre 72,6% en 1985. La formation brute de capital fixe augmente de 0,7% en francs courants en 1986. Le taux d'investissement perd deux points (56,8%). La croissance de l'épargne brute et la stabilité des investissements portent à 33,5% le taux d'autofinancement, contre 21,3% en 1984.

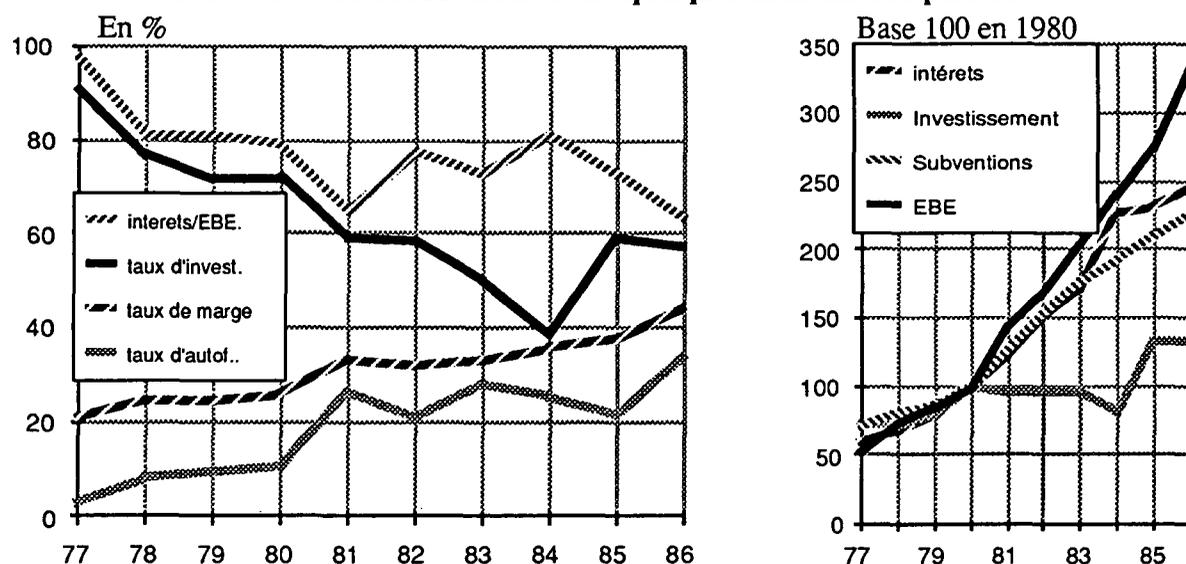
TABLEAU 51
R.A.T.P. : Evolution de quelques ratios en %

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| taux de valeur ajoutée | 73,1 | 73,1 | 74,3 | 74,2 | 74,9 | 73,2 | 72,2 | 73,0 | 73,3 | 73,4 |
| taux de marge | 20,6 | 24,6 | 24,3 | 26,0 | 33,3 | 32,1 | 33,2 | 35,7 | 37,7 | 44,2 |
| taux d'épargne | 2,9 | 6,3 | 6,8 | 7,8 | 15,6 | 12,2 | 14,0 | 9,8 | 12,5 | 19,0 |
| intérêt v./EBE | 97,4 | 80,9 | 80,8 | 78,6 | 65,0 | 77,5 | 72,8 | 81,0 | 72,6 | 63,0 |
| taux d'investissement | 90,8 | 76,9 | 71,7 | 72,1 | 59,0 | 58,1 | 49,9 | 38,7 | 58,9 | 56,8 |
| taux d'autofinancement | 3,2 | 8,2 | 9,5 | 10,8 | 26,4 | 21,1 | 28,0 | 25,2 | 21,3 | 33,5 |

Source : INSEE

Graphique 38

Evolution des ratios de la RATP et de quelques données comptables



III.3. Air France

Le taux de valeur ajoutée de la compagnie augmente de 3 points du fait d'une forte baisse des consommations intermédiaires liée à la baisse des prix des carburants. Le taux de marge (40,2%) régresse. Les intérêts versés baissent fortement, leur poids dans l'EBE diminue. Après la hausse déjà élevée de 1985 (+52,9% en francs courants), l'investissement augmente de 3,3% en 1986. La capacité de financement d'Air France s'établit à 1,10 milliard de francs.

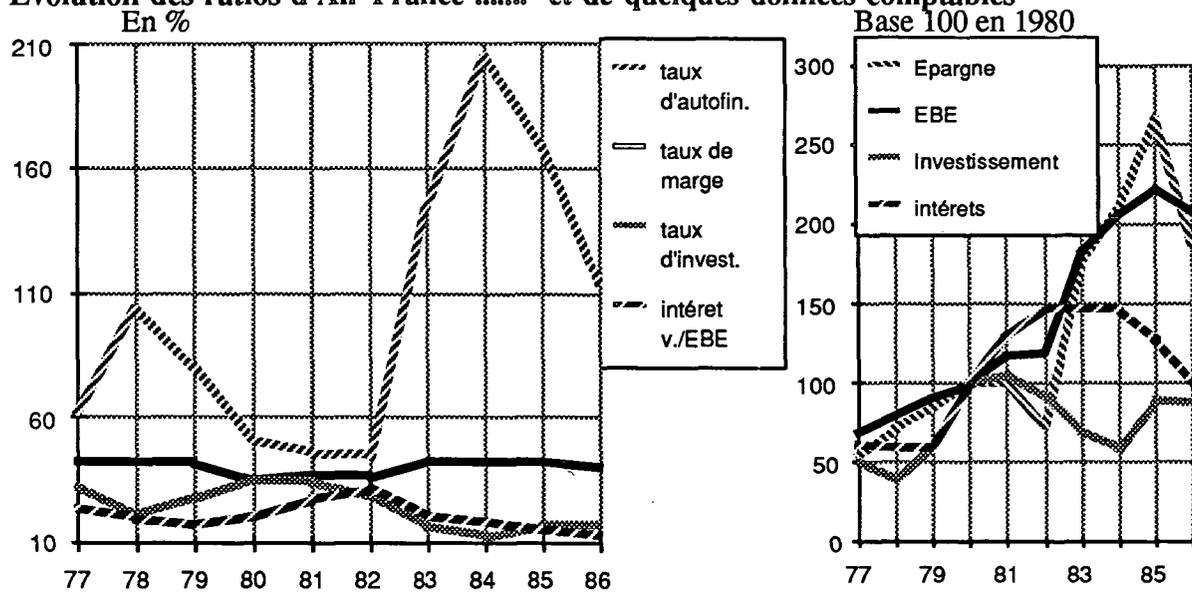
TABLEAU 52
AIR FRANCE : Evolution de quelques ratios

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------|------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| taux de valeur ajoutée | 46,0 | 46,8 | 45,1 | 42,0 | 40,0 | 40,2 | 45,0 | 44,8 | 44,7 | 47,6 |
| taux de marge | 42,8 | 42,5 | 41,9 | 34,8 | 37,2 | 36,3 | 42,9 | 42,9 | 42,4 | 40,2 |
| taux d'épargne | 19,7 | 21,8 | 22,2 | 17,8 | 15,6 | 12,8 | 23,9 | 25,3 | 29,3 | 20,9 |
| intérêt v./EBE | 23,0 | 19,3 | 17,0 | 20,7 | 27,6 | 31,5 | 20,7 | 18,2 | 14,7 | 12,5 |
| taux d'invest. | 31,6 | 21,1 | 27,8 | 35,2 | 34,2 | 28,4 | 16,4 | 12,4 | 17,4 | 18,3 |
| taux d'autofin. | 62,4 | 103,6 | 79,7 | 50,6 | 45,6 | 45,0 | 145,2 | 204,6 | 168,7 | 114,2 |

Source INSEE

Graphique 39

Evolution des ratios d'Air France et de quelques données comptables



III.4. Air Inter

Les résultats d'Air Inter profitent du regain du trafic intérieur de voyageurs et de la baisse des prix des carburants. La production progresse en valeur de 10%. Le taux de marge, 34,9% en 1986, gagne plus de 10 points. En revanche, les investissements de la compagnie diminuent fortement en 1986 (-41,2% après -33,5% en 1985). Le taux d'autofinancement augmente du coup fortement. La capacité de financement est de 634 millions de francs en 1986.

TABEAU 53

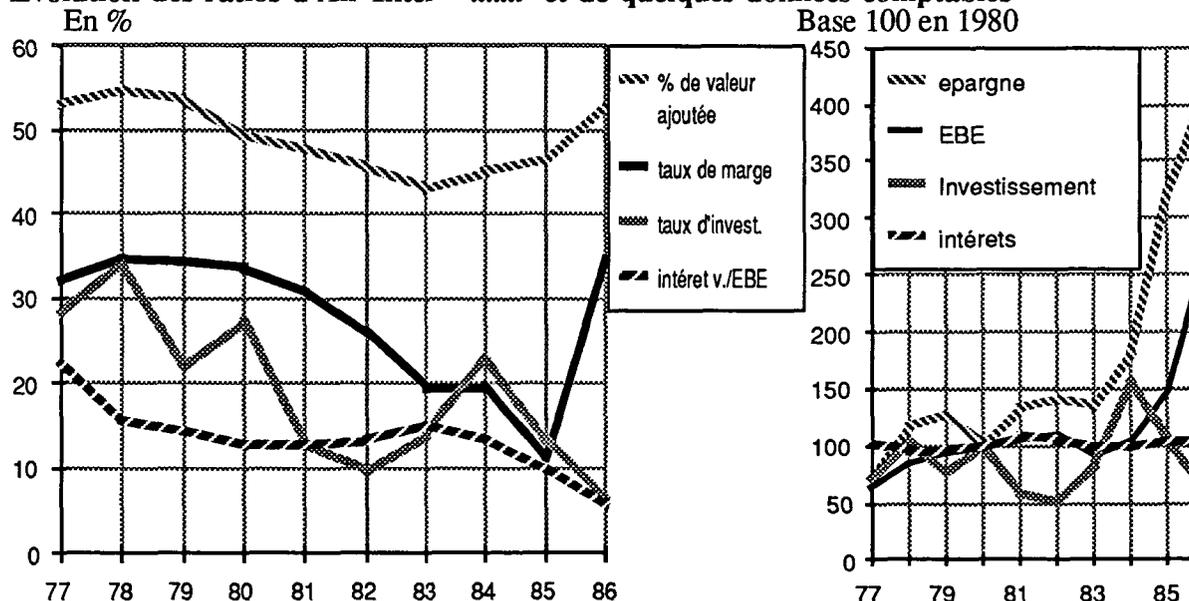
AIR INTER : Evolution de quelques ratios

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|------------------------|------|------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| taux de valeur ajoutée | 52,9 | 54,5 | 53,3 | 49,1 | 47,5 | 45,4 | 43,0 | 45,0 | 46,5 | 53,0 |
| taux de marge | 32,0 | 34,7 | 34,3 | 33,4 | 30,8 | 25,9 | 19,5 | 19,7 | 24,3 | 34,9 |
| taux d'épargne | 17,7 | 23,4 | 22,5 | 22,2 | 24,1 | 16,2 | 14,1 | 16,6 | 23,0 | 25,6 |
| intéret v./EBE | 22,3 | 15,7 | 14,4 | 12,7 | 12,8 | 13,3 | 15,1 | 13,3 | 9,8 | 5,4 |
| taux d'invest. | 28,2 | 34,1 | 22,1 | 27,2 | 12,5 | 9,7 | 14,1 | 23,0 | 13,2 | 6,2 |
| taux d'autofin. | 62,7 | 68,6 | 101,9 | 81,6 | 188,6 | 168,2 | 100,4 | 72,0 | 173,6 | 413,0 |

Source INSEE

Graphique 40

Evolution des ratios d'Air Inter et de quelques données comptables



La mesure des prix et des volumes reste un problème important dans les transports. Traditionnellement, l'observation des quantités a été privilégiée dans ce secteur (décompte de tonnes-kilomètres ou de voyageurs-kilomètres réalisés). Par ailleurs, les prix font l'objet de tarifications, qui, associées aux statistiques de quantité, permettaient encore récemment d'obtenir des données en valeur. Cependant, l'information sur les données en valeur et sur l'évolution des prix s'est enrichie considérablement grâce aux enquêtes annuelles d'entreprises - à partir desquelles on peut estimer plus correctement la valeur de la production- et à la mise en place d'un système d'observation à l'OEST sur les prix dans les transports routiers de marchandises en compte d'autrui. Ce chapitre est donc consacré à l'étude des prix et des coûts et de leur évolution récente en comparant, si possible, les prix aux tarifs ou aux coûts de revient.

I - LES COÛTS PAR ACTIVITE DANS LES TRANSPORTS

Ces données sont tirées d'une exploitation des résultats de l'Enquête Annuelle d'Entreprise dans le transport routier de marchandises à partir d'une méthode économétrique. Elles ne sont pas compatibles avec les comptes d'exploitation par branche qui incluent les divers rehaussements (Cf. ENCADRE).

LES COMPTES D'EXPLOITATION PAR BRANCHE EN BASE 1980.

L'une des principales avancées de la Nouvelle Base de Comptabilité Nationale est liée à l'élaboration de comptes d'exploitation par branche disponibles actuellement entre 1977 et 1983. On les a actualisés jusqu'en 1986 en se basant sur les informations existantes des comptes 1984-1986, la valeur ajoutée, la production, et en utilisant les statistiques disponibles qui permettent de compléter le partage de la valeur ajoutée. On note que la progression du bénéfice est plus faible en 1986 que celle issue des comptes d'entreprises du fait des divers redressements dans les comptes par branche : l'excédent brut d'exploitation du transport routier de marchandises (compte ci-dessous), se trouve porté à plus de 20 milliards, soit une hausse de près de 15%.

| | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Production | 30342 | 34643 | 41835 | 49466 | 54956 | 62559 | 68696 | 72281 | 77948 | 81393 |
| Cons. interm. | 12854 | 14716 | 18749 | 22270 | 24936 | 28469 | 30520 | 33588 | 36079 | 35990 |
| Valeur ajoutée | 17488 | 19927 | 23086 | 27196 | 30020 | 34090 | 38176 | 38693 | 41869 | 45403 |
| Subventions d'exploitation | 55 | 56 | 76 | 79 | 129 | 105 | 118 | 150 | 180 | 200 |
| Rémunération des salariés | 8659 | 9926 | 11721 | 13983 | 15487 | 17964 | 19453 | 21204 | 22796 | 23700 |
| Autres impôts | 583 | 626 | 731 | 875 | 996 | 1183 | 1318 | 1580 | 1630 | 1702 |
| EBE | 8301 | 9431 | 10710 | 12417 | 13666 | 15048 | 17523 | 16059 | 17623 | 20201 |

Source INSEE jusqu'en 1983 inclus

II.1. Les coûts dans l'activité de transport routier de marchandise (Branche s691).

L'activité de transport en zone longue est marquée par le poids des achats de carburant par rapport au chiffre d'affaires. Toutefois, celui-ci reste assez stable entre 1980 et 1984 après avoir fortement augmenté auparavant. Du coup, la part des frais de personnel augmente légèrement : 32,3% en 1984, 31,2% en 1983 mais 31,8% en 1985. En 1986, le poids des carburants atteindrait 17,5% contre 22,4% en 1984 et 23,2% en 1984. Cette proportion est proche de celle des années 1976 et 1977, avant le second choc pétrolier.

TABLEAU 54
POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
 (entreprises de 6 salariés et plus du transport routier en zone longue r6911) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | 0,1 | -0,3 | -0,3 | -0,2 | -0,2 | -0,3 | -0,1 | -0,2 | 0,0 | 0,0 |
| achats | 21,5 | 23,1 | 23,1 | 25,7 | 27,1 | 28,8 | 28,6 | 28,9 | 27,4 | 27,0 |
| dont carburant | 16,9 | 18,1 | 18,6 | 21,1 | 22,8 | 24,3 | 24,6 | 24,4 | 23,2 | 22,4 |
| frais de personnel | 33,5 | 33,2 | 33,7 | 32,5 | 32,4 | 32,4 | 31,9 | 31,2 | 32,3 | 31,8 |
| impôts | 3,0 | 3,1 | 2,9 | 2,8 | 2,7 | 2,8 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 2,9 |
| autres achats et ch.* | 27,0 | 27,2 | 27,7 | 27,2 | 26,5 | 25,8 | 25,8 | 26,3 | 26,8 | 28,1 |
| Frais Financiers | 3,3 | 3,6 | 3,4 | 3,1 | 3,1 | 3,4 | 3,2 | 3,0 | 2,6 | 2,6 |
| dot aux amort. | 8,3 | 8,9 | 8,6 | 7,7 | 7,1 | 7,0 | 6,6 | 6,6 | 6,7 | 6,3 |
| Reste | -0,3 | -1,1 | -1,2 | -0,9 | -0,9 | -1,2 | -0,8 | -1,0 | -0,8 | -0,9 |
| solde expl. | 3,6 | 2,3 | 2,1 | 2,1 | 2,2 | 1,3 | 1,8 | 2,2 | 1,9 | 2,2 |

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

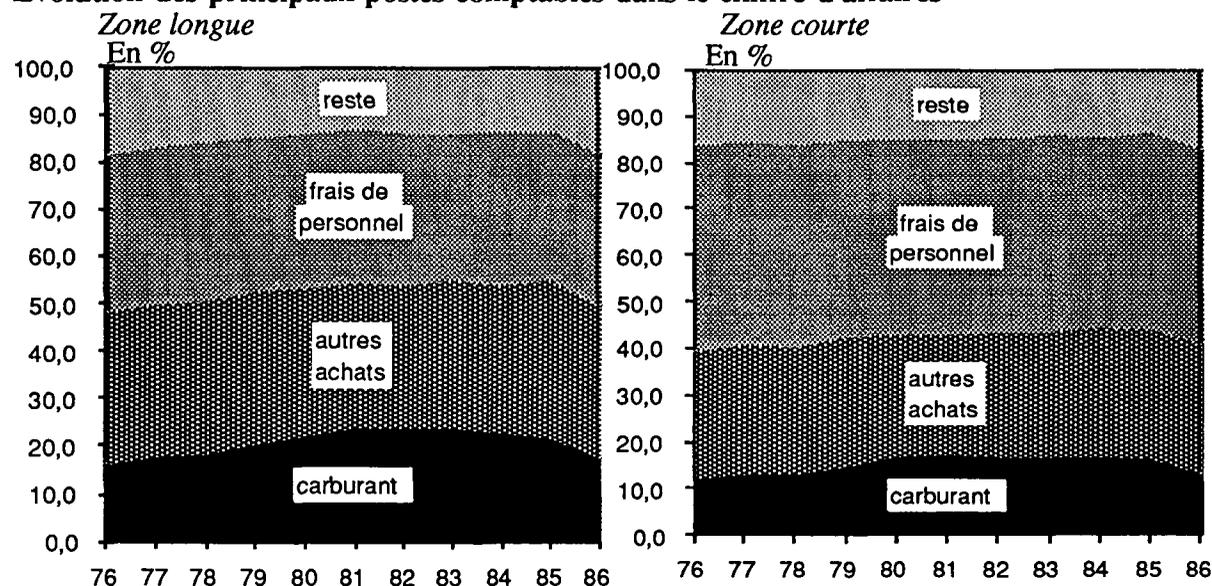
(*) Avec le Nouveau Plan Comptable (NPC), certaines opérations ne sont plus les mêmes : ainsi on a assimilé les achats et autres charges du NPC aux TFSE, FDG, Transp. et dépl.. En outre, le solde d'exploitation en 1984 a été réestimé en incluant certains produits accessoires.

En zone courte, comme en zone longue, le poids des carburants tend à se stabiliser depuis 1981: 17,8% des ventes en 1981, 16,9% en 1983, et estimé à 13,5% en 1986.

TABLEAU 55
POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
 (Entreprises de six salariés et plus du transport routier en zone courte r6912) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | 0,4 | -0,3 | -0,3 | -0,2 | -0,2 | -0,3 | -0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| achats | 15,3 | 16,7 | 16,9 | 18,7 | 20,1 | 20,7 | 20,4 | 20,4 | 20,5 | 19,6 |
| dont carburant | 12,8 | 13,7 | 13,8 | 15,5 | 17,1 | 17,8 | 17,4 | 17,5 | 17,2 | 16,9 |
| frais de personnel | 44,6 | 43,4 | 43,7 | 42,6 | 42,0 | 42,0 | 41,9 | 42,7 | 41,1 | 42,2 |
| impôts | 2,9 | 3,2 | 2,8 | 2,8 | 2,9 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,4 | 3,4 |
| autres achats et ch. | 24,2 | 24,6 | 23,9 | 24,0 | 23,2 | 22,5 | 23,8 | 23,3 | 24,3 | 24,9 |
| Frais Financiers | 2,5 | 2,8 | 2,7 | 2,6 | 2,8 | 2,8 | 2,6 | 2,5 | 2,3 | 2,1 |
| dot aux amort. | 7,2 | 7,9 | 7,5 | 6,6 | 6,4 | 6,1 | 6,0 | 6,2 | 5,8 | 5,6 |
| Reste | -0,1 | -0,2 | -0,3 | -0,5 | -0,6 | -0,3 | -0,7 | -1,3 | -0,3 | -0,5 |
| solde expl. | 3,0 | 1,9 | 3,1 | 3,4 | 3,4 | 3,5 | 3,1 | 3,1 | 2,9 | 2,7 |

Graphique 41
Evolution des principaux postes comptables dans le chiffre d'affaires



S'agissant de entreprises de moins de 6 salariés, les évolutions des coûts sont assez proches depuis 1981, avec notamment une baisse relative de la part des carburants.

TABLEAU 56
POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
(entreprises de moins de six salariés). En %

| | T.R.M. Zone longue (r6911). | | | | | T.R.M. Zone longue (r6912). | | | | |
|--------------|-----------------------------|------|------|------|------|-----------------------------|------|------|------|------|
| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
| carburant | 26,9 | 28,8 | 29,0 | 27,5 | 28,1 | 23,1 | 23,2 | 23,1 | 22,3 | 24,4 |
| marc revente | 1,0 | 0,6 | 0,6 | 0,8 | 1,2 | 1,1 | 1,6 | 0,8 | 1,0 | 1,5 |
| loyers & ch | 4,7 | 5,5 | 6,3 | 5,4 | 6,4 | 3,0 | 3,5 | 3,3 | 4,1 | 4,3 |
| entretien | 7,3 | 7,2 | 6,8 | 6,7 | 6,4 | 8,9 | 8,7 | 8,4 | 6,8 | 7,3 |
| primes ass | 5,0 | 4,9 | 5,2 | 5,3 | 5,1 | 4,8 | 4,4 | 4,8 | 5,0 | 4,7 |
| salaires | 9,7 | 9,3 | 9,4 | 10,4 | 10,3 | 11,5 | 10,7 | 10,7 | 11,8 | 10,7 |
| autres | 45,5 | 43,6 | 42,7 | 43,9 | 42,5 | 47,7 | 47,8 | 48,8 | 49,0 | 49,0 |

Source : O.E.S.T. - Enquête d'Entreprise

En 1986, le gazole toutes taxes incluses est à la pompe à 3,39F contre 4,29F en 1985, soit une baisse de l'ordre de 22%. Les salaires et charges sociales augmenteraient de l'ordre de 4,5% et les autres achats de près de 5%. On aboutit à une baisse du prix de revient de 1,4% en zone longue et une quasi stabilité en zone courte. L'évolution en zone longue est proche de celle en moyenne annuelle, estimée par le CNR, du prix de revient d'une opération de transport à grande distance par un ensemble articulé de 38 t de PTR. Toutefois, ce prix baisse de 3,5% en 1986 en glissement annuel.

TABLEAU 57
ESTIMATION DES COÛTS EN 1986 DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE M. En %

| | zone longue | | | zone courte | | | Evolution du prix de revient en moyenne annuelle d'un transport à grande distance d'un véh. de 38t de PTR. |
|-----------|-------------|-------|------|-------------|-------|-------|--|
| | 1985 | 85/86 | 1986 | 1985 | 85/86 | 1986 | |
| carburant | 22,4 | 0,78 | 17,5 | 16,9 | 0,78 | 13,2 | carburant 16,90% - 20 |
| autres | 77,6 | 1,05 | 81,1 | 83,1 | 1,05 | 86,8 | personnel 37,40% + 2,1 |
| | | | | | | | matériel 28,0% + 5,5 |
| | | | | | | | Autres 17,70% + 3,9 |
| total | 100,0 | | 98,6 | 100,0 | | 100,0 | total 100,00% - 0,1 |

Source : OEST, CNR

II.2. Les coûts dans l'activité de transport routier de voyageurs (r6922)

Comme pour le transport routier de marchandises, la part des achats de carburants baisse en 1985. Le solde d'exploitation gagne 2 points.

TABLEAU 58
POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
(Entreprises de six salariés et plus du transport routier de voyageurs r6922) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | -0,3 | -0,2 | -0,4 | -0,3 | -0,2 | -0,3 | -0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| achats | 17,7 | 17,0 | 17,7 | 18,4 | 20,8 | 20,9 | 21,3 | 19,4 | 18,4 | 17,5 |
| dont carburant | 11,0 | 11,4 | 11,8 | 13,0 | 14,2 | 15,3 | 15,6 | 14,8 | 14,2 | 13,4 |
| frais de personnel | 45,3 | 44,0 | 45,0 | 44,6 | 42,9 | 42,0 | 41,6 | 40,3 | 40,3 | 41,0 |
| impôts | 2,0 | 1,9 | 1,8 | 2,0 | 2,1 | 2,5 | 2,5 | 2,7 | 3,1 | 3,2 |
| autres achats et ch. | 21,1 | 19,9 | 20,5 | 20,9 | 20,9 | 20,8 | 20,8 | 21,5 | 21,7 | 20,5 |
| Frais Financiers | 2,7 | 3,2 | 4,2 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 3,8 | 3,5 | 3,3 | 3,3 |
| dot aux amort. | 11,3 | 12,3 | 13,8 | 13,5 | 12,4 | 11,9 | 11,1 | 10,6 | 10,9 | 10,3 |
| Reste | -0,3 | 1,5 | -3,2 | -2,0 | -3,3 | -2,6 | -2,8 | -0,5 | 0,0 | -0,2 |
| solde expl. | 0,5 | 0,4 | 0,6 | -1,2 | 0,3 | 0,7 | 2,0 | 2,5 | 2,3 | 4,4 |

II.3 Déménagement (Branche 6924).

En 1985, le solde d'exploitation gagne presque 3 points du fait de la baisse relative des salaires.

TABLEAU 59

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
(Entreprises de six salariés et plus du déménagement r6924) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | -0,1 | -0,4 | -0,2 | -0,2 | -0,1 | -0,1 | -0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| achats | 5,9 | 6,0 | 5,9 | 6,7 | 7,4 | 8,4 | 9,5 | 8,5 | 8,4 | 9,3 |
| dont carburant | 3,8 | 4,1 | 4,0 | 4,7 | 5,2 | 6,1 | 7,0 | 6,8 | 5,8 | 6,0 |
| frs de personnel | 59,0 | 55,9 | 57,2 | 54,3 | 52,9 | 54,7 | 52,1 | 52,6 | 52,7 | 49,0 |
| impôts | 2,7 | 2,5 | 2,3 | 2,5 | 3,0 | 3,4 | 3,6 | 2,9 | 3,1 | 3,1 |
| autres achats et ch. | 26,4 | 27,6 | 26,8 | 27,3 | 28,6 | 26,0 | 27,2 | 29,1 | 28,5 | 29,4 |
| Frais Financiers | 1,5 | 1,9 | 1,8 | 1,7 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,9 | 1,5 |
| dot aux amort. | 3,5 | 3,7 | 3,4 | 3,4 | 3,3 | 3,8 | 3,5 | 3,4 | 3,8 | 3,1 |
| Reste | 0,7 | 0,8 | 0,2 | 0,8 | 0,3 | -0,7 | -0,9 | -0,3 | -0,5 | -0,3 |
| solde expl. | 0,4 | 2,0 | 2,6 | 3,5 | 2,8 | 2,7 | 3,4 | 2,1 | 2,1 | 4,9 |

II.4. Location de véhicules industriels (Branche 6925)

Les structures sont relativement stables en 1985 malgré une hausse de 2 points des achats.

TABLEAU 60

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
(Entreprises de six salariés et plus de la location de véh. industriels r6925) en %.

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | 0,2 | -0,2 | 0,0 | -0,2 | -0,3 | -0,1 | -0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| achats | 20,7 | 21,3 | 21,3 | 21,7 | 23,1 | 23,2 | 22,6 | 20,3 | 18,8 | 19,3 |
| dont carburant | 12,9 | 14,7 | 14,3 | 14,8 | 17,0 | 16,7 | 16,2 | 14,6 | 13,9 | 13,6 |
| frs de personnel | 36,3 | 35,0 | 36,0 | 35,1 | 34,4 | 33,9 | 34,0 | 32,4 | 34,8 | 34,8 |
| impôts | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 3,4 | 3,3 |
| autres achats et ch. | 22,6 | 21,5 | 22,0 | 22,4 | 22,1 | 22,7 | 22,5 | 23,3 | 23,7 | 24,9 |
| Frais Financiers | 3,0 | 3,1 | 3,3 | 3,0 | 2,9 | 3,3 | 3,6 | 3,5 | 2,8 | 2,8 |
| dot aux amort. | 13,0 | 13,5 | 12,3 | 13,5 | 12,3 | 12,6 | 13,5 | 14,3 | 13,5 | 13,5 |
| Reste | -0,4 | 0,9 | 0,7 | -0,3 | 0,1 | -1,0 | -1,1 | 0,4 | 0,0 | -1,5 |
| solde expl. | 1,6 | 1,9 | 1,4 | 1,9 | 2,5 | 2,4 | 2,0 | 2,7 | 3,0 | 2,9 |

II.5 La navigation intérieure (r7002)

On note un redressement financier entre 1981 et 1984 du fait de la baisse relative des salaires.

TABLEAU 61

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES
(Entreprises de six salariés et plus de la navigation intérieure r7002) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | -0,5 | 0,0 | -0,9 | -0,7 | -0,5 | -0,1 | 0,1 | 0,4 | 0,5 |
| achats | 17,5 | 20,2 | 15,2 | 16,7 | 19,9 | 22,3 | 22,4 | 21,2 | 19,4 |
| dont carburant | 11,9 | 14,3 | 10,5 | 12,9 | 15,1 | 18,2 | 19,0 | 17,9 | 15,3 |
| frs de personnel | 41,8 | 41,7 | 34,0 | 31,2 | 29,8 | 33,3 | 32,7 | 35,7 | 29,4 |
| impôts | 3,4 | 3,2 | 2,6 | 2,2 | 2,8 | 2,9 | 3,2 | 3,0 | 3,8 |
| autres achats et ch. | 35,2 | 35,0 | 47,9 | 45,8 | 45,9 | 45,9 | 46,2 | 42,3 | 45,8 |
| Frais Financiers | 3,5 | 2,8 | 2,5 | 1,8 | 1,8 | 2,3 | 2,6 | 3,0 | 1,9 |
| dot aux amort. | 6,0 | 5,3 | 4,3 | 4,9 | 4,1 | 3,4 | 3,5 | 5,3 | 3,7 |
| Reste | -3,9 | -4,5 | -6,1 | -5,4 | -5,3 | -4,3 | -5,1 | -1,9 | -3,0 |
| solde expl. | -3,0 | -3,7 | 0,5 | 3,5 | 1,5 | -5,7 | -5,6 | -9,0 | -1,5 |

II.6. Les coûts dans l'activité des transports maritimes

Dans le Transports maritimes autres que produits pétroliers (R 7101), la part des carburants est de 12,2% en 1985 contre 15,4% en 1983. Le solde d'exploitation se redresse.

TABLEAU 62

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

(Entreprises de six salariés et plus du transport maritime autres que prod. pétrolier r7101) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|----------------------|------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|------|
| var. de stocks | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,1 | -0,1 | -0,4 | 0,2 |
| achats | -0,3 | 0,5 | -0,1 | 0,1 | -0,1 | 0,0 | 1,7 | -0,1 | 1,5 | 3,0 |
| frais de personnel | 23,9 | 19,5 | 19,6 | 19,4 | 19,3 | 16,5 | 15,3 | 16,1 | 18,0 | 13,8 |
| impôts | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,8 | 0,6 |
| autres achats et ch. | 77,8 | 78,5 | 81,8 | 82,0 | 83,8 | 83,1 | 89,4 | 90,6 | 83,2 | 79,9 |
| dont carburant | 10,8 | 10,7 | 9,4 | 12,4 | 14,5 | 14,2 | 15,2 | 15,4 | 16,5 | 12,2 |
| Frais Financiers | 3,9 | 4,1 | 4,8 | 3,3 | 3,1 | 2,6 | 2,1 | 3,8 | 5,9 | 4,6 |
| dot aux amort. | 8,7 | 9,9 | 7,7 | 8,2 | 8,3 | 7,4 | 6,6 | 6,2 | 5,1 | 4,2 |
| Reste | -8,0 | -5,9 | -7,2 | -8,1 | -10,0 | -8,2 | -7,9 | -9,5 | -10,3 | -3,6 |
| solde expl. | -7,0 | -6,7 | -7,3 | -5,5 | -5,1 | -1,9 | -6,2 | -7,7 | -2,3 | 0,3 |

Dans les transports maritimes de produits pétroliers (R 7102), la part des frais de personnel augmente entre 1981 et 1985 alors que celle des achats diminue.

TABLEAU 63

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DANS LE CHIFFRE D'AFFAIRES

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | 0,0 | -0,1 | -0,1 | -0,1 | 0,0 | -0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,4 |
| achats | 0,8 | -4,1 | -0,1 | 0,2 | 1,1 | 1,8 | 5,6 | -1,2 | 3,4 |
| frais de personnel | 14,9 | 15,7 | 19,6 | 23,3 | 16,4 | 17,7 | 19,2 | 19,0 | 25,4 |
| impôts | 0,7 | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 0,8 | 1,2 |
| autres achats et ch. | 47,8 | 56,3 | 55,3 | 58,1 | 63,4 | 67,0 | 64,4 | 67,4 | 59,2 |
| dont carburant | 16,0 | 21,9 | 21,0 | 20,3 | 24,9 | 28,1 | 22,9 | 21,4 | 9,6 |
| Frais Financiers | 6,1 | 5,9 | 6,9 | 5,5 | 5,8 | 5,2 | 2,8 | 5,4 | 4,6 |
| dot aux amort. | 31,6 | 27,6 | 18,9 | 17,6 | 15,7 | 13,8 | 11,4 | 11,5 | 10,8 |
| Reste | -1,4 | -0,3 | -0,1 | -1,5 | 0,1 | -0,5 | -2,2 | 1,4 | -3,3 |
| solde expl. | -0,5 | -1,8 | -1,4 | -4,1 | -3,3 | -5,5 | -2,6 | -4,6 | -1,7 |

II.7. Les coûts dans le transport aérien (hors Air France et Air Inter).

La part des frais des carburants continuerait de baisser en 1984 et 1985 de 1 à 2 points.

TABLEAU 64

POIDS DES PRINCIPAUX POSTES COMPTABLES DU CHIFFRE D'AFFAIRES

(Entreprises de six salariés et plus du transport aérien r7201) en %

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| var. de stocks | -1,1 | 0,1 | -0,4 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | -0,9 | -0,1 | 0,0 | -0,6 |
| achats | 19,6 | 19,5 | 16,0 | 19,6 | 25,6 | 27,0 | 26,8 | 23,0 | 23,0 | 21,7 |
| dont carburant | 17,0 | 16,4 | 14,6 | 17,6 | 22,7 | 25,1 | 25,0 | 21,5 | 20,1 | 18,1 |
| frais de personnel | 38,1 | 36,7 | 35,7 | 33,5 | 31,8 | 30,0 | 31,0 | 30,4 | 30,1 | 29,3 |
| impôts | 1,7 | 1,9 | 2,0 | 1,8 | 1,8 | 2,0 | 2,0 | 2,2 | 0,9 | 1,0 |
| autres achats et ch. | 38,6 | 37,7 | 40,6 | 38,9 | 37,9 | 38,2 | 39,6 | 39,3 | 38,3 | 46,0 |
| Frais Financiers | 3,9 | 4,1 | 2,7 | 2,3 | 2,2 | 2,5 | 2,8 | 2,3 | 3,3 | 3,1 |
| dot aux amort. | 7,5 | 8,0 | 8,0 | 7,2 | 6,5 | 5,6 | 5,4 | 4,8 | 4,2 | 4,3 |
| Reste | -3,9 | -8,0 | -7,1 | -6,5 | -6,4 | -5,6 | -4,7 | -3,1 | -3,4 | -3,5 |
| solde expl. | -4,4 | 0,0 | 2,5 | 3,1 | 0,3 | 0,2 | -2,0 | 1,2 | 3,6 | -1,3 |

II - L'EVOLUTION RECENTE DES PRIX DES TRANSPORTS

Deux axes d'investigation s'offrent au statisticien pour mesurer les évolutions des prix des transports. L'un consiste à se référer aux tarifs ou à des indices de produits moyens. Ainsi, certains transports de voyageurs font partie de la liste des produits observés dans le cadre de l'établissement des indices de prix à la consommation. Pour le transport de marchandises, on dispose de tarifs ou produits moyens, et depuis 1982, de prix pratiqués en transports routiers de marchandises (cf. Encadré). Mais cette solution, outre qu'elle n'est pas fondée sur des prix réellement pratiqués, rend hypothétique les comparaisons entre les différents transports. L'autre suit les évolutions de prix de chacune des activités de transport dans le cadre de la Comptabilité Nationale, afin d'avoir une méthode plus homogène d'évaluation.

II.1. Décélération relative des prix des transports en 1986

En 1986 les prix des transports restent stables contre +5,4% en 1985 (prix de la Comptabilité Nationale). Il s'agit d'un ralentissement plus important que dans le reste de l'économie où l'indice des prix de l'ensemble des branches marchandes est ramené de 5,4% en 1985 à 1,2% en 1986. Du coup, le prix relatif des transports par rapport à l'ensemble de l'économie diminue de 1,1%. Au total, depuis 1981, les prix relatifs des transports baissent très légèrement de 0,1% en moyenne annuelle.

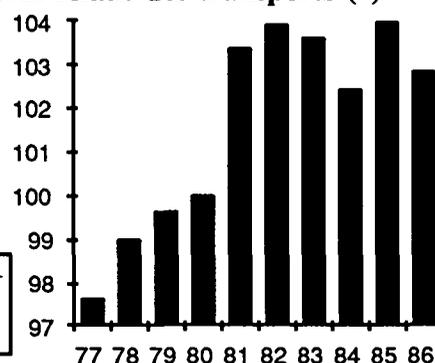
TABLEAU 65
PRIX A LA PRODUCTION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENSEMBLE DES BRANCHES.

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ensemble | 13,5 | 12,8 | 11,8 | 9,3 | 7,7 | 5,4 | 1,2 |
| Transport | 14,2 | 15,6 | 13,1 | 9,2 | 6,8 | 5,4 | 0,0 |

Source : INSEE

(*) Dans le tableau, les prix sont calculés base 100 année n-1 alors que dans le graphique, l'évolution du prix relatif des transports à l'ensemble est obtenue base 100 en 1980.

Graphique 42
Indice base 100 en 1980 du
prix relatif des transports (*)



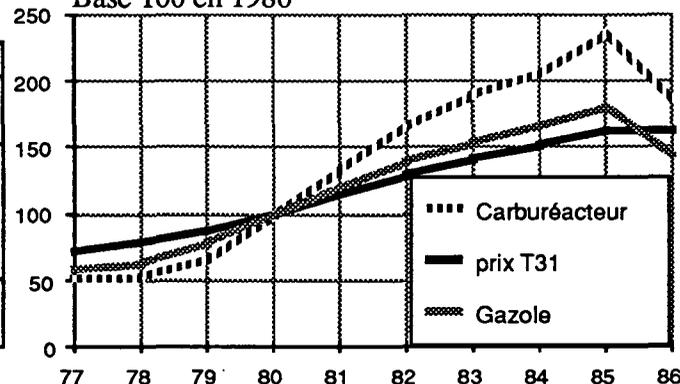
On note qu'en 1986, les prix des transports restent stables alors que ceux des carburants baissent sensiblement (-20% pour le gazole, -30% pour les carburateurs). D'abord les prix des consommations intermédiaires ne baissent que de 6,4%. Mais surtout, les prix de valeur ajoutée augmentent de 4,7%, empêchant une baisse des prix contrairement à 1984 où la hausse des prix de valeur ajoutée était relativement faible.

TABLEAU 66
EVOLUTION DU PRIX A LA
PRODUCTION DES TRANSPORTS

| | En % | | | |
|--------------------|------|------|------|-------|
| Base 100 année n-1 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
| énergie T05 | 7,1 | 9,9 | 10,6 | -21,2 |
| CI transp. | 8,4 | 9,7 | 6,9 | -6,4 |
| VA transp. | 9,8 | 5,0 | 4,3 | 4,7 |
| transport | 9,2 | 6,8 | 5,4 | 0,0 |

Source : INSEE, CPDP

Graphique 43
Evolution du prix des transports et carburant
Base 100 en 1980



Ces évolutions annuelles en moyenne cachent en fait une assez grande disparité entre les divers modes : les prix du transport maritime baissent fortement en 1986, aussi bien les coûts d'approvisionnement de carburants - on note une baisse sensible du prix des soutes à partir du second trimestre 1985 - que les prix de ventes aux chargeurs : les tarifs des lignes régulières baissent de 14% et les prix du transport de marchandises en vrac - qui sont exprimés en dollars - baissent de 15% (tableau 67).

Graphique 44
Evolution du prix des soutes
(Fuel-Oil) - Rotterdam, Marché libre

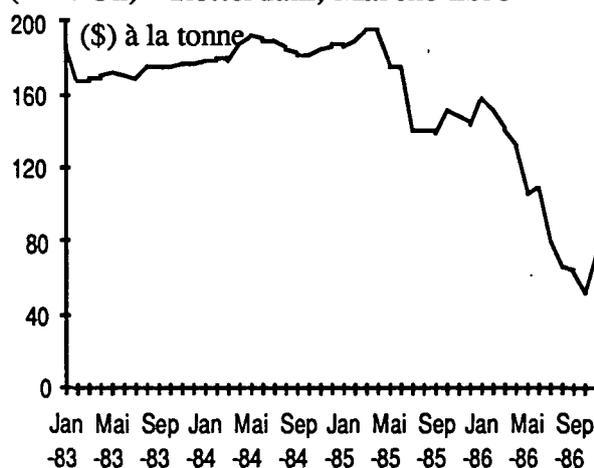


TABLEAU 67
INDICE DES PRIX
DU TRANSPORT MARITIME

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Ligne régulière base 100=1980 | 119,0 | 148,0 | 156,0 | 133,7 |
| Sec affrètement à temps base 100=1971 | 191,2 | 180,5 | 178,0 | 151,0 |
| Affrètement au voyage base 100=1966 | 170,3 | 172,5 | 166,9 | 156,8 |
| Pétrole(*) | | | | |
| - petit tonnage | 123,0 | 126,0 | 116,0 | 138,2 |
| - gros tonnage | 53,0 | 557,0 | 57,0 | 64,3 |

(*) barème en points Worldscale

Source : Secrétariat d'Etat à la Mer

a) les transports terrestres de marchandises -route, rail et voie navigable-

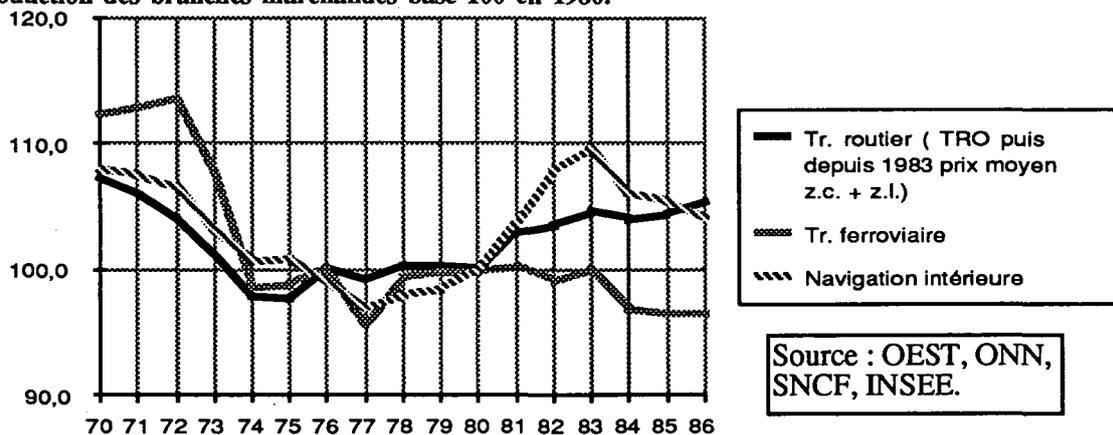
S'agissant de la navigation fluviale, la création de l'Entreprise Artisanale de Transport par Eau (E.A.T.E.) a permis de faire baisser le prix moyen pratiqué par les bateliers (substitution progressive des contrats simples par des contrats au tonnage). La baisse des prix des carburants et une conjoncture médiocre favorisent même une baisse des prix en 1986.

TABLEAU 68
EVOLUTION DES PRIX DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES Base 100 année n-1

| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Trans. routiers de marchandises (prix) | - | 12,7 | 11,0 | 6,2 | 6,7 | 2,8 |
| Trans. ferroviaires (produit moyen).. | 13,3 | 10,6 | 10,1 | 3,7 | 4,8 | 1,1 |
| Navig. intér. (tarif; prix moyen depuis 1984). | 17,0 | 16,5 | 10,7 | 3,9 | 1,3 | -1,0 |
| ENSEMBLE DE L'ECONOMIE | 11,8 | 12,6 | 9,4 | 7,9 | 5,4 | 1,2 |

Source OEST, SNCF, ONN (*)

Graphique 45 : prix relatifs des transports de marchandises par rapport au prix de la production des branches marchandes base 100 en 1980.



Source : OEST, ONN, SNCF, INSEE.

Au total, depuis 1983, les prix relatifs des transports de marchandises diminueront, sauf pour le transport routier en 1986 où les prix relatifs augmenteront de 1 à 1,5%. En effet, la décélération est moins forte que ne laissait prévoir l'évolution des coûts : la progression des prix domestiques est ramenée de 6,4% en 1984 et +6,8% en 1985 à +3,1% en 1986. Cette évolution résulte d'une croissance de 6,1% pour la zone courte et +0,6% pour la zone longue (tableau 69). Les raisons de cette divergence découlent tout d'abord de l'évolution du prix des carburants, moins rapide que l'évolution du prix de la valeur ajoutée : la part des achats de carburants dans les ventes représente 24,5% en zone longue contre 17,5% en zone courte. D'autre part, les évolutions estimées des coûts font apparaître que le bénéfice des entreprises individuelles progresse plus vite en 1986 que celui des sociétés car le poids des entreprises individuelles est plus élevé dans le transport en zone courte.

TABLEAU 69

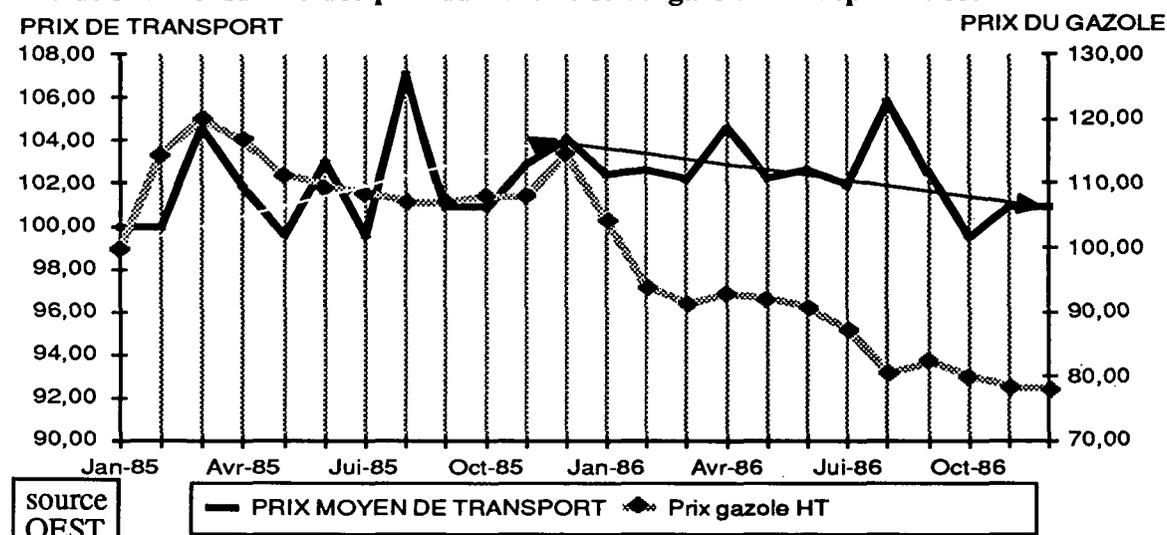
COMPARAISON DE TROIS INDICATEURS DE PRIX DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES - ZONE COURTE ET ZONE LONGUE - Source : O.E.S.T. En %

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--|-------------|------------|------------|------------|
| T.R.O. | 10,3 | 7,0 | 4,6 | 0,1 |
| Trafic domestique zone courte | 11,6 | 5,1 | 12,2 | 6,1 |
| Trafic domestique zone longue | 11,3 | 7,4 | 2,8 | 0,6 |
| Ensemble trafic domestique | 11,4 | 6,4 | 6,8 | 3,1 |
| trafic international zone longue | 2,0 | 3,6 | 5,8 | 0,7 |
| Ensemble Tr. routiers de marchandises | 11,0 | 6,2 | 6,7 | 2,9 |

Cette divergence en 1986 entre prix de ventes et prix des carburants s'observe notamment pour le transport en zone longue des ensembles de plus de 30 tonnes : Outre une certaine instabilité des prix qui semble relever de phénomènes saisonniers, il apparaît qu'aucune indexation claire à la baisse des prix des carburants n'intervient avant le 4^o trimestre 1986 (graphique 46).

Graphique 46

Evolutions mensuelles des prix du T.R.M. et du gazole HT depuis 1985.



ENCADRE METHODOLOGIQUE : MESURE DES PRIX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES.

La mesure des prix du transport de marchandises reste difficile à saisir malgré les progrès statistiques des dernières années : Le premier volet d'une série d'études sur les prix dans ces transports a été engagé en 1983 par la mise en place d'un système d'observation sur les prix dans les transports routiers de marchandises en compte d'autrui : dans l'enquête Transports Routiers de Marchandises (TRM), où 90000 véhicules sont interrogés chaque année, sur une population totale de 580000 véhicules, une question supplémentaire sur la facturation a été introduite à partir de 1981 : Le questionnaire demande aux transporteurs d'indiquer dans le cas d'un transport en compte d'autrui le montant de la facture réglée pour le transport de chaque marchandise ainsi que la caractérisation du prix déclaré. Connaissant par ailleurs les tonnes-kilomètres et le chargement, défini comme le transport d'une même marchandise (selon son intitulé dans la nomenclature NST), chargée ou déchargée complètement ou en une seule fois, on en déduit le prix moyen en rapportant le chiffre d'affaires global (somme des factures correspondant au chargement) à la somme des tonnes-kilomètre de ce chargement. Dans l'ensemble, les résultats sont plus fiables en zone longue qu'en zone courte compte tenu des données manquantes.

En 1984, un travail analogue a pu être entrepris pour la navigation fluviale à partir du dépouillement de données fournies par l'Office National de la Navigation. Elles concernent l'ensemble du transport de marchandises par voie d'eau à l'exclusion du trafic Rhénan et Mosellan et des transports spécialisés.

S'agissant du transport ferroviaire, La SNCF publie dans son memento des produits moyens (recettes nettes divisées par des tonnes-km taxées) selon les secteurs d'appartenance des marchandises transportées et selon les types d'acheminement. Les données sur les recettes nettes (et les produits moyens) proviennent du dépouillement des déclarations d'expédition, établies pour chaque envoi. Autrement dit les indices calculés à partir des informations du memento restent assez approximatifs.

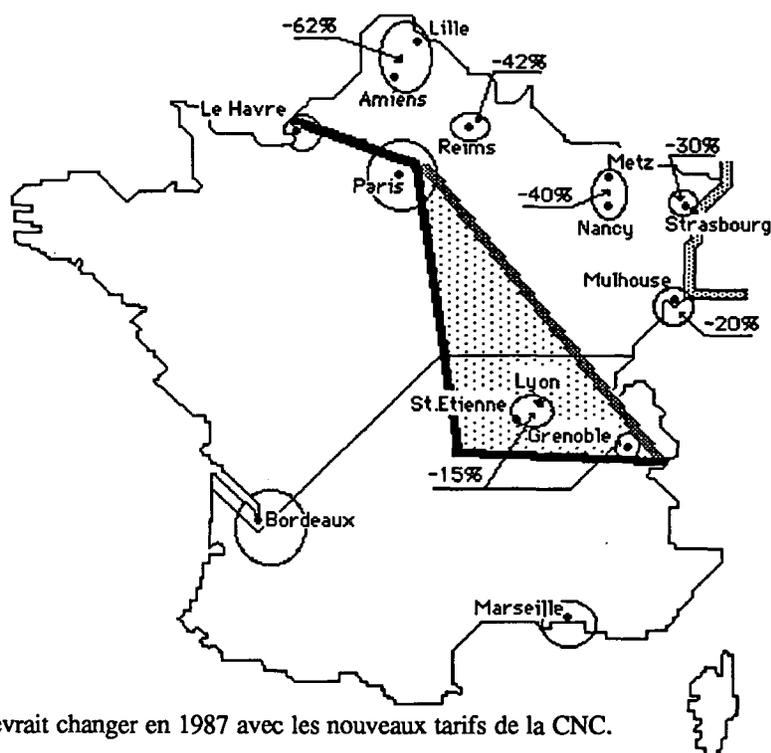
Au total, dans une perspective à long terme - 1970/1986 - on peut utiliser la TRO comme indicateur de prix du transport routier, et l'indice de produit moyen du transport ferroviaire. Depuis 1983, il convient en revanche de se référer aux acquis statistiques dans le transport routier.

b) Comparaisons internationales.

S'agissant des comparaisons internationales, cette évolution des prix routiers, relativement élevé en 1985, après les évolutions modérées de 1984, a des conséquences non négligeables sur la compétitivité des transporteurs français. D'après une étude de l'OEST, pour un conteneur de vingt pieds ou de quarante pieds, les prix moyens pratiqués - proportionnels à la distance - par les routiers français sont de 5 francs en 1986 au kilomètre contre 4,20F par les routiers belges et 4,70F par les routiers néerlandais. Pour le transport ferroviaire, les cotations sont assez compétitives : le prix pratiqué par la Compagnie Nouvelle des Conteneurs varierait de 4F du kilomètre pour 700 kilomètres à 5,60F pour 250 kilomètres de distance. Il résulte alors de cette situation que la zone d'attraction des ports d'Anvers et de Rotterdam s'étendrait jusqu' au sud de Lyon. Seul, le fer parvient à contrarier cette concurrence routière étrangère mais dans une zone restreinte au triangle - Paris/St Etienne/Grenoble -.

Graphique 47

Zone d'attraction des ports d'Anvers et Rotterdam en 1986 (*).



(*) Cette carte devrait changer en 1987 avec les nouveaux tarifs de la CNC.

| | |
|------|--|
| | Frontière de la zone d'attraction des ports d'Anvers et de Rotterdam par route |
| | Frontière de la zone de compétitivité du fer par rapport à la route |
| | Zone d'attraction du port de Marseille |
| -15% | Différenciel de prix en faveur des ports d'Anvers et Rotterdam |

Ainsi, le coût du transport par route de Strasbourg au Havre vaut 1,74 celui du transport entre Strasbourg et Anvers.

TABLEAU 70
PRIX PRATIQUES DE DESSERTE PORTUAIRE

| REGIONS | LE HAVRE | | MARSEILLE | | ANVERS | | ROTTERDAM | | BARGE |
|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-------|
| | ROUTE 20' | FER 20' 15 T. | |
| PARIS | 100 | 100 | | | 123 | 215 | 183 | 305 | |
| NORD PICARDIE | 162 | 185 | | | 100 | 205 | 305 | 377 | |
| NANCY | 172 | 140 | 235 | 177 | 100 | 152 | 139 | 212 | |
| STRASBOURG | 174 | 129 | 208 | 155 | 100 | 138 | 135 | 187 | 94 |
| MULHOUSE | 157 | 120 | 149 | 138 | 100 | 130 | 132 | 173 | 85 |
| LYON | 208 | 147 | 100 | 78 | 180 | 218 | 236 | 275 | |
| BORDEAUX | 100 | 79 | 106 | 77 | 116 | 132 | 151 | 177 | |

(*) Pour chaque région, la base 100 correspond au prix le plus bas par voie routière.

c) Les transports de voyageurs

L'évolution du prix relatif des transports publics de voyageurs présente un profil quelque peu différent : leurs prix augmentent plus vite que ceux de l'ensemble des produits en 1986 : + 4,5% au lieu de + 2,7%. Mais l'indice mensuel des prix à la consommation des transports publics résulte d'évolution divergente selon les produits . On note que les tarifs SNCF se sont accrus de 4,0% et ceux des transports en commun urbains de 6,3% suite aux relèvements de tarifs au second trimestre : tarifs voyageurs SNCF grandes lignes (3,8% le 18 avril), transports en commun de l'Ile de France, banlieue SNCF et RATP (6,3% le 1er mai). En glissement annuel, cette progression est encore plus forte : + 6,9% pour les transports en commun urbains contre +2,1% pour l'ensemble des produits.

TABEAU 71
EVOLUTION DES PRIX A LA CONSOMMATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS, DE L'ESSENCE ET DE L'ENSEMBLE DES PRODUITS (en %)

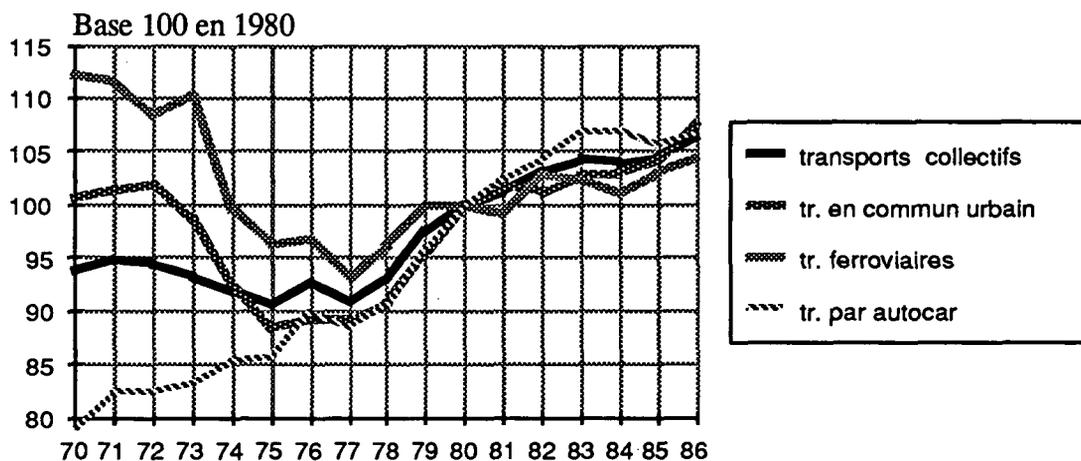
| | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|--|------|------|------|------|------|-------|
| Transports collectifs..... | 14,9 | 13,8 | 10,8 | 7,0 | 6,5 | 4,5 |
| dont : | | | | | | |
| Transports en communs urbains | 15,6 | 11,1 | 11,4 | 7,5 | 6,9 | 6,3 |
| Transports ferroviaires | 12,5 | 16,0 | 9,0 | 6,2 | 7,8 | 4,0 |
| Transports par autocar | 16,3 | 13,8 | 12,4 | 7,4 | 4,6 | 3,8 |
| Essences..... | 14,8 | 13,8 | 7,4 | 8,1 | 10,2 | -15,0 |
| Ensemble des produits..... | 13,4 | 11,8 | 9,6 | 7,4 | 5,8 | 2,7 |
| Prix relatifs des transports collectifs à l'ensemble | 1,3 | 1,8 | 1,1 | -0,4 | 0,6 | 1,7 |

Source : INSEE

Cette croissance plus rapide entraîne une hausse du prix relatif des transports publics dont le niveau global - 106,5 en 1986 (base 100 en 1980) - est proche de celui de 1983, où il avait ensuite baissé en 1984 et 1985.

Graphique 48

Evolution des prix relatifs des transports public par rapport à l'ensemble des produits.



Source : INSEE

Enfin, on note que les prix des services privés des transports - taxis, déménagements - ont fortement décéléré en 1986 par rapport à 1985 : les voyages organisés dont la hausse des prix tombe de 7,5% en 1985 en glissement annuel à 2,8% en 1986, sous l'effet notamment de la chute du prix du pétrole et la baisse du dollar, les frais de déménagement (de 7,2 à 4,5). Toutefois, comme pour la plupart des services privés, on observe en fin d'année, notamment au mois de décembre, une nette accélération de la hausse de ces prix en partie sous l'effet de libération progressive des prix des services au second semestre.