

les collections de l'insée

149

C

comptes
et planification

LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1987

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



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU BUDGET
■ INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES
ÉCONOMIQUES ■ Direction générale : 18, bd. Adolphe Pinard,
75675 PARIS CEDEX 14 ■ Directeur général : M. Jean-Claude
MILLERON ■ *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" : Mme Catherine
BLUM; division "Publications" : M. Michel BOEDA; secrétariat
technique aux impressions : Mme Brigitte PÜTZ; secrétariat de
fabrication : Henri GOUILLON; maquette : Patrick LAPIERRE de
MELINVILLE; ■ VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de
volume.

N° 583 des *Collections de l'INSEE*, série C, n° 149 - Juillet 1988

ISSN 0533-0793

INSEE - OEST
**Les comptes
des transports
en 1987**

25 ème rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

La Commission des Comptes des Transports de la Nation s'est réunie le 29 juin 1988 sous la présidence de Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président.

Le rapport comprend une introduction sur l'environnement économique général et les transports, suivie de dix chapitres et de tableaux commentés sur les thèmes suivants :

- 1 - Les trafics
- 2 - Le compte d'autrui
- 3 - Les entreprises de transport
- 4 - Les prix et les coûts
- 5 - Les ménages et les transports
- 6 - Les matériels et l'énergie
- 7 - Les échanges extérieurs
- 8 - Les transports en Europe
- 9 - L'Etat et les Collectivités locales
- 10 - Le coût pour la collectivités du transport routier

Plusieurs chapitres (compte d'autrui, entreprises de transport, prix et coûts, transports de voyageurs, compte de l'extérieur, Etat et Collectivités locales...) intègrent les données du compte central de la Comptabilité Nationale en nouvelle base 1980, telles qu'elles sont élaborées par l'INSEE. Le rapport sur 1987 présente normalement les données des années 1982 à 1987, accompagnées de graphique remontant jusqu'en 1970, année la plus ancienne où les comptes en nouvelle base ont été rétropolés.

Pour les entreprises de transport, le passage des comptes des entreprises en 1984 du Plan Comptable général au Plan Comptable Révisé, a modifié sensiblement la structure de l'information de base. Des tables de passage entre les anciens et les nouveaux comptes d'entreprises tentent d'assurer la comparabilité des données.

De plus un effort a été fait vers une meilleure compréhension des comptes des Grandes Entreprises Nationales. Notons une première évaluation de l'endettement, permettant de jeter ainsi les bases d'un futur compte du patrimoine financier des entreprises du secteur.

Les travaux de l'OEST ont permis une sensible amélioration en 1987 du suivi des prix des transports routiers, et des progrès sont en cours concernant ceux de la SNCF (chapitre 4).

Le rapport évalue le transport international entre la France et ses partenaires, et estime la balance des échanges de transport, avec une fiabilité sensiblement améliorée (chapitre 7). Enfin, dans la perspective d'ouverture des frontières du Marché Commun en 1993, un chapitre supplémentaire sur les transports en Europe (chapitre 8) présente les principales évolutions des transports en France et chez nos principaux partenaires européens.

Pour les comptes de l'Etat et des Collectivités locales (chapitre 9), l'OEST, avec l'aide de l'INSEE, a réussi à gagner une année, et présente les comptes pour 1985 et 1986.

Le chapitre 10 actualise pour 1985 et 1986, soit avec un gain d'une année, le rapport 83-60 du Conseil Général des Ponts sur le coût pour la collectivité du transport routier, qui préfigure, pour la route, ce que pourrait être un futur « compte satellite » des transports.

Enfin, un gain de 2 mois a été réalisé dans la diffusion du rapport, par mise en annexe des remarques de la commission.

La Commission des Comptes des Transports est présidée par Monsieur le Ministre 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, mais aussi grâce à la collaboration de nombreux organismes auxquels nous adressons nos vifs remerciements.

**Remarques des membres de la Commission des
Comptes des Transports de la Nation
du 29 JUIN 1988
(Additif au rapport des comptes des transports 1987)**

Afin de pouvoir diffuser le rapport avant les congés d'été, celui-ci a été imprimé avant la réunion de la commission. Ce gain de 2 mois sur les délais de diffusion antérieurs a cependant pour inconvénient de rendre plus fragiles certaines données, et de ne pas pouvoir insérer dans le texte les observations des membres de la commission. Tel est l'objet de cet additif qui comprend :

- quelques remarques d'ordre général sur les axes de recherche ou d'amélioration statistique dans certains domaines.

- des observations détaillées sur certaines données, présentées par chapitre, ainsi que des corrections de données qui étaient encore provisoires lorsque le rapport a été établi à la fin du mois de mai, ainsi que quelques erratums. Toutes ces corrections ont été reprises en gras dans cette annexe (avec le numéro du tableau correspondant dans le rapport).

1. Remarques d'ordre général sur le Rapport.

- M. LETOURNEUR (CFDT) regrette que le Rapport ne consacre pas un chapitre entier aux problèmes de l'emploi : aspects quantitatifs, évolutions des qualifications, proportion des personnels navigants ou roulants sur l'ensemble des effectifs, durée du travail... .
- M. DORIAT (FO) rappelle les lacunes sur la mesure du temps de travail en soulignant que les chiffres publiés ici sont trop globaux et qu'ils sous-estiment la durée du travail dans les petites entreprises de transport routier (Tableau 2.9).
- Mme DECASTELNAU (CSCA) regrette que le Rapport ne publie plus d'informations sur les effectifs du transport routier en compte propre ainsi que sur le parc. M. QUINET (CGPC) souhaiterait que le Rapport développe plus généralement des informations sur le compte propre.

2. Examen des différents chapitres.

Chapitre 1 : Les trafics.

- M. MADRE (CREDOC) : parcours annuel moyen par véhicule.
Il est de **13,27 milliards de km** en 1987 au lieu de 13,35 (Tableau 1.12), soit une hausse de **1,1%** par rapport à 1986. Le trafic des voitures particulières (**533,6 milliards de voyageurs-km** en 1987) (Tableau 1.10) augmente alors de **3,2%** en 1987 au lieu de **3,8%** dans le Rapport et le trafic global de voyageurs de **2,7%** au lieu de **3,2%**. (Tableau 1.9). Du coup, la croissance globale des trafics, marchandises et voyageurs confondus, serait de **+3,1%** au lieu de **+3,4%** (Tableau 1.1).
- M. LEDRU (DSCR) : trafic routier de voyageur sur les chemins départementaux.
Ce trafic paraît sous-estimé, les estimations actuelles étant de 172 milliards de voyageurs-km (Tableau 1.11). En fait, c'est le trafic interurbain sur réseau national qui serait surévalué, estimation qui ne remet pas en cause le trafic routier global de voyageurs.
- M. PELLEGRIN (SNCF) : corrections sur l'évolution des trafics.
S'agissant des marchandises, il convient de remplacer "ni les colis postaux" par "ni les transports par expédition" dans le renvoi du Tableau 1.3. S'agissant des voyageurs, l'évolution du trafic de la SNCF en 1987 est finalement de **0,2%** au lieu de **0,3%** (Tableau 1.9), celle en banlieue parisienne est de **0,5%** au lieu de **0,4%** et sur le réseau principal de **0,1%** au lieu de **0,3%**. Enfin, le trafic TGV est de **9,7 milliards de voyageurs-km** au lieu de **9,6** (Tableau 1.10).

- M. BRAIBANT (OEST) : corrections sur le trafic routier de marchandises en tonnes-km par produits.
Pour le compte d'autrui, les trafics de produits manufacturés sont de 18,0 milliards de tonnes-km au lieu de 17,2 et inversement ceux de biens intermédiaires sont de 8,2 au lieu de 9,3 (Tableau commenté 1.4). Pour le compte propre, les données pour les produits manufacturés sont de 4,5 milliards de t-km au lieu de 4,3; pour les machines et matériels de transport de 1,7 au lieu de 1,9.
- M. QUINET (CGPC) constate que le décrochage entre l'évolution de la capacité du parc et des trafics routiers de marchandises entre 1980 et 1983 fait place à une évolution inverse depuis, ce qui laisserait à penser comme le suggère M. GABET qu'il s'agit d'un phénomène essentiellement conjoncturel.
- M. DE DIETRICH (CCAF) souligne que le trafic maritime présenté dans ce chapitre ne prend pas en compte les trafics captés par les ports étrangers.
- M. RATTIER (DPNM) : corrections sur le trafic maritime de voyageurs (p 22).
le trafic des voyageurs embarqués et débarqués dans les ports français s'est élevé en 1987 à 21,8 millions de voyageurs comme en 1986. Le trafic transmanche baisse en revanche de 2%.
- *ERRATUM* : (Tableau 1.2) . En 1981 , le trafic de marchandises en transport ferroviaire est de 59,8 milliards de tonnes-km au lieu de 59,6.

Chapitre 2 : Le compte d'autrui

- M. GONNET (AIR FRANCE) : Mise à jour sur les effectifs d'Air France en 1987.
Ils seraient de 28,8 milliers au lieu de 29 (chiffre provisoire INSEE).
- M. KOEBEL (Direction de la Prévision) souligne que la terminologie "secteur privé transport" dans le Tableau 2.6 n'est pas satisfaisante puisque y sont inclus les effectifs de la Cie Générale Maritime et des filiales des Grandes Entreprises Nationales.
- M. BRAIBANT : le chiffre d'affaires de la navigation fluviale (complément).
Exploitation des résultats du dépouillement des données fournies par l'Office National de la Navigation : la baisse du chiffre d'affaires de la navigation fluviale provient surtout du trafic intérieur (-10%) contre -8% sur le trafic international. L'écart est encore plus marqué s'agissant des volumes : -11,5% en trafic intérieur; -3,5% en trafic international.
- *ERRATUM* : (Tableau 2.4). effectifs de la SNCF en 1981 : 248,5 milliers au lieu de 248,9 milliers.
- *ERRATUM* : (Tableau commenté 2.1) heures travaillées en 79 en milliers : 1408 au lieu de 1414,7.
(Tableau commenté 2.3) consom. intermédiaire en 83 en millions de F. : 67749 au lieu de 67449.
exportations de services en 1986 : 4578 au lieu de 4598.
(Tableau commenté 2.5) évolution de la production en valeur en 1986 : 89,4 au lieu de 98,4.
(Tableau commenté 2.8) exportations de services en 1981 : 3367 au lieu de 367.

Chapitre 3 : Les entreprises

- M. ORUS (Direction des Routes) souhaite que les comptes des sociétés d'autoroutes figurent dans le Rapport en 1988.

Chapitre 4 : Les prix et les coûts

- M. BRAIBANT : les prix de la navigation fluviale.
S'agissant des trafics intérieurs, les prix de la batellerie augmentent de 2,1% en 1987 contre -0,5% en 1986. Ceux des compagnies augmentent de 0,6% contre +2,2% l'année précédente. Les prix sur trafic intérieur augmentent au total de 1,7%. En revanche, les prix sur trafic international continuent de baisser (- 4,3%) mais encore plus nettement qu'en 1986 (-2%). Tous trafics confondus, les prix baissent de -1,8% en 1987, au lieu de -0,5% estimé dans le Rapport (Tableau 4.6).

Chapitre 5 : Les ménages et les transports

- M. MADRE : motorisation et utilisation de la voiture en 1987.

La croissance du kilométrage moyen en 1987 est surtout due aux ménages mono-motorisés; chez les multi-équipés, la progression est modérée pour la première voiture et le kilométrage de la seconde retombe entre ses niveaux de 1985 et 1986. La proportion de voitures utilisées pour "faire des courses" continue d'augmenter : 86,5% en 1987 (Graphique 5.12); celle des voitures utilisées pour "la promenade ou les vacances" se redresse un peu : 83,1%. En revanche, le motif domicile-travail se stabilise autour de 65,5% et celui de l'usage professionnel continue de régresser : 25,8%. En outre, le rajeunissement du parc automobile se confirme.

- M. AUZANET (RATP) : correction sur le trafic des voitures particulières en Ile de France (Tableau 5.5).

Celui-ci serait de 42,7 milliards de véhicules-km en 1986, soit avec l'hypothèse d'un taux d'occupation de 1,33, autour de 57 milliards de voyageurs-km au lieu de 36,2. En outre, le coût d'usage de la voiture par km est de 1,35 francs en 1986 (1,02 en 1981 et 1,41 en 1984).

Chapitre 6 : Les matériels et l'énergie

- M. BRAIBANT : corrections sur le parc routier (Tableau 6.3) : les camions de 3 à 17 tonnes de c.u. sont de 322 milliers au lieu de 320 en 1987 et les semi-remorques de 139 milliers au lieu de 137. (Tabl. 6.5) capacité du parc routier des camions >3t. : 5917 milliers de tonnes au lieu de 5840.

- M. PELLEGRIN : Tableau 6.12 "Prix à la pompe des carburants en moyenne annuelle".

Il serait intéressant d'indiquer dans ce tableau le prix du carburéacteur sous la même forme que les autres carburants et de rappeler, à titre de comparaison pour le secteur des transports, l'évolution du prix du fuel domestique sous la même forme.

- M. De DIETRICH : correction sur le commentaire de la flotte maritime (dernier alinéa p. 59 2° ligne).

Il faut lire "... flottes sous pavillon tiers" au lieu de "...flottes sous pavillon de complaisance".

Chapitre 7 : Les échanges extérieurs

- M. ANCELIN (CNPF) estime que les effets de structure expliquent fortement les évolutions de la part du pavillon routier français dans les échanges extérieurs. En outre, l'amélioration constatée en 1987, qui est due en partie à ces effets, doit être interprétée avec prudence quant aux évolutions futures.

- M. RATTIER souligne que les trafics captés (Tableau 7.14) intègrent abusivement le gaz norvégien transitant par la Hollande (et non par des ports hollandais). Les trafics captés à l'importation hors oléoducs s'élèvent ainsi en 1987 à 11,3 millions de tonnes au lieu de 15,5 millions de tonnes.

- M. De DIETRICH souhaite qu'un groupe de travail propose prochainement des indicateurs plus pertinents que ceux dont on dispose actuellement pour mesurer la compétitivité des armateurs français.

- Mlle ROY (Secrétariat d'Etat à la Mer) demande à supprimer dans l'Encadré p 68 " Les trafics tiers", la phrase : "... Les niveaux divergent surtout depuis l'entrée en vigueur des pavillons de Kerguelen" car les immatriculations aux Kerguelen sont sous pavillon français.

Chapitre 9 : L'Etat et les collectivités locales

- M. KOEBEL précise qu'il est sans doute excessif de mettre en relation directe "recettes" et "dépenses" des Administrations Publiques liées aux transports. Par ailleurs, il convient de noter que si les "recettes" ont fortement augmenté sur la période 1983-1986, les dépenses ont connu également une croissance notable, tout en restant stables en proportion dans l'ensemble des dépenses publiques.

- M. PELLEGRIN considère que le tableau 9.4 "Transferts de l'Administration à la SNCF" devrait distinguer comme il le fait pour les retraites ou les compensations pour réductions tarifaires, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures des autres "subventions d'exploitation" car les missions de la SNCF en matière d'infrastructure sont spécifiques par rapport aux autres modes.

Chapitre 10 : Le coût du transport routier pour la collectivité.

- A la demande M. PELLEGRIN, et après discussion, il est décidé de remplacer la dernière phrase du "chapeau" : " ...il rapporte à l'Etat 145 milliards TVA comprise" par " ... L'excédent de couverture est de 145 milliards TVA comprise".
- M. PELLEGRIN note en outre que, sans remettre en question l'intérêt d'un tel bilan, le titre peut être discuté car il peut laisser croire que ce chapitre va traiter du coût économique pour la collectivité nationale du transport routier alors qu'on ne rassemble que des données d'ordre purement comptable. On devrait notamment intégrer dans les dépenses, les coûts de congestion et d'insécurité pour la collectivité et à l'inverse diminuer des recettes, la fiscalité de droit commun sur les produits pétroliers ainsi que la TVA, impôt de droit commun payé par toutes les activités.

ERRATUM : Tableaux 10.9 pour l'année 1985. Les dépenses d'investissement des Pouvoirs Publics en "Voiries des Collectivités locales" s'élèvent à 10,6 milliards (tableau 10.9) au lieu de 7,8 milliards soit un total de dépenses pour ce poste de 12,3 milliards au lieu de 9,1.

Tableau 10.13 . La charge nette au coût du marché du transport routier s'élève alors à 650,6 milliards de francs au lieu de 647,4 .

Tableau 10.15 . La ventilation du Compte des Pouvoirs Publics fait alors apparaître un excédent de couverture de 133,8 milliards de francs en 1985 au lieu de 136,6 .

ERRATUM : En outre, comme le fait remarquer M. LETOURNEUR, la rupture statistique observée entre 1984 et 1985 sur le poste "péage HT et fiscalité" du Tableau 10.15 provient d'une prise en compte abusive de l'ensemble des impôts et taxes versés par les entreprises de transport alors qu'il aurait fallu retenir uniquement la fiscalité spécifique. Du coup, le montant serait de 6,2 milliards au lieu de 7,3 en 1985 pour la partie "marchandises lourde" et de 7,5 milliards en 1986 au lieu 8,6. L'excédent de couverture est alors de 132,4 milliards en 1985 et de 143,2 milliards en 1986.

COMMISSION des COMPTES des TRANSPORTS de la NATION (réunion du 29 Juin 88) étaient présents*:

NOM	ORGANISME	NOM	ORGANISME
M. JOSSE (vice-président, représentant le Ministre)	CGPC	M. PELLEGRIN	SNCF
M. BERNARD	CGPC	M. AUZANNET	RATP
M. THEDIE	CGPC	M. GONNET	AIR FRANCE
M. QUINET	CGPC	M. URTADO	ONN
M. LEROUGE	CGPC	M. DEVILLIERS	INSEE
M. ORUS	D. ROUTES	M. ARTHAUD	INSEE
M. MARECHAL	DCAG	Mme COUET	INSEE
Mlle ROY	D. Flotte de Commerce	M. ANCELIN	CNPF
M. TOUZET	DPNM	M. de DIETRICH	CCAF
M. RATTIER	DPNM	M. VLACH	CSCA
M. LEDRU	DSCR	Mme DECASTELNAU	CSCA
M. KOEBEL	Dir. Prévision		
M. REYNAUD	OEST	M. MADRE	CREDOC
M. GABET (rapporteur)	OEST	M. LETOURNEUR	F.G.T.E.- CFDT
M. HONORE	OEST	M. DORLAT	F.N.T.- F.O.
M. BRAIBANT (secrétaire)	OEST	Excusés :	
Mme VONET	OEST	M. BAUCHET	Univ. Paris 1
Mme RUELLAND	OEST	M. DECAILLON	U.I. - CGT

(*) Les personnes et organismes cités dans l'arrêté du 18 février 1988 sont représentés en caractères gras.

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : Le rapport

<i>Introduction : l'environnement économique et les transports en 1987.</i>	7
1. Les trafics	15
2. Le compte d'autrui	23
3. Les entreprises de transport	31
4. Les prix et les coûts	39
5. Les ménages et les transports	47
6. Les matériels et l'énergie	55
7. Les échanges extérieurs	63
8. Les transports en Europe	71
9. L'Etat et les Collectivité locales	79
10. Le coût pour la collectivité du transport routier	87

DEUXIEME PARTIE : Les tableaux commentés

<i>Présentation des tableaux commentés</i>	96
1. Les trafics	97
2. Le compte d'autrui	103
3. Les entreprises de transport	113
4. Les prix et les coûts	130
5. Les ménages et les transports	133
6. Les matériels et l'énergie	136
7. Les échanges extérieurs	140
8. L'Etat et les Collectivité locales	144

Annexe : Remarques des membres de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

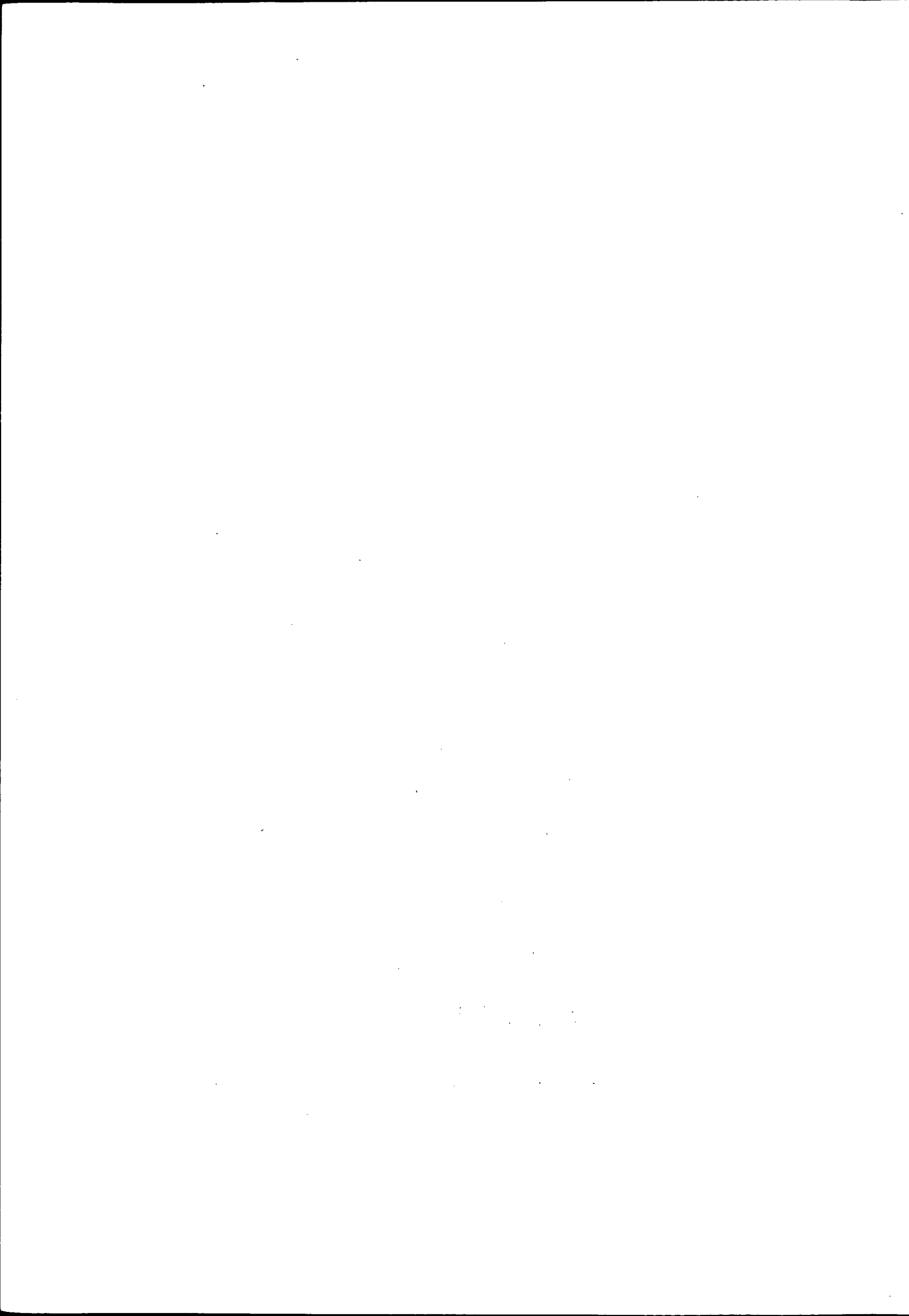
- S 68 Transports ferroviaires
 - 68.01. Transports ferroviaires de passagers
 - 68.02. Transports ferroviaires de marchandises
- S 69.1 Transports routiers de marchandises
 - 69.11. Transports routiers de marchandises zone longue
 - 69.12. Transports routiers de marchandises zone courte
- S 69.2 Autres 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
**L'ENVIRONNEMENT
ECONOMIQUE ET
LES TRANSPORTS EN
1987**

Globalement, la croissance du produit intérieur brut marchand en volume est de 2,2% en 1987 contre +2,0% en 1986. Mais elle est le fruit d'un dynamisme des secteurs qui sont à la source du transport de marchandises : L'indice de la production industrielle augmente de 2,5% en moyenne annuelle contre +0,6% en 1986 (+5% en glissement annuel). La production du bâtiment augmente de 3,3%. L'augmentation de la formation brute de capital fixe est de 4,1%, rythme supérieur à celui de 1986, notamment pour les entreprises (+4,9% en 1987 contre +3,3%). La détérioration des échanges extérieurs continue toutefois de peser sur la croissance

Les transports subissent en partie les effets de ces mouvements en les amplifiant : L'évolution des trafics marque une hausse, surtout pour les marchandises : +3,4% contre +2,9% en 1986, qui marquait déjà un net redressement. Par mode, les transports routiers et aériens progressent alors que le trafic ferroviaire reste stable, enrayant toutefois la chute de 1986. Dans ce contexte, les résultats financiers des entreprises se maintiennent à un bon niveau. Mais l'évolution la plus significative tient à une amélioration de la compétitivité des transports terrestres : ainsi en transports routiers de marchandises, la productivité du travail augmente de 4%, les prix baissent de 4%, et le pavillon français sur les échanges extérieurs se redresse.

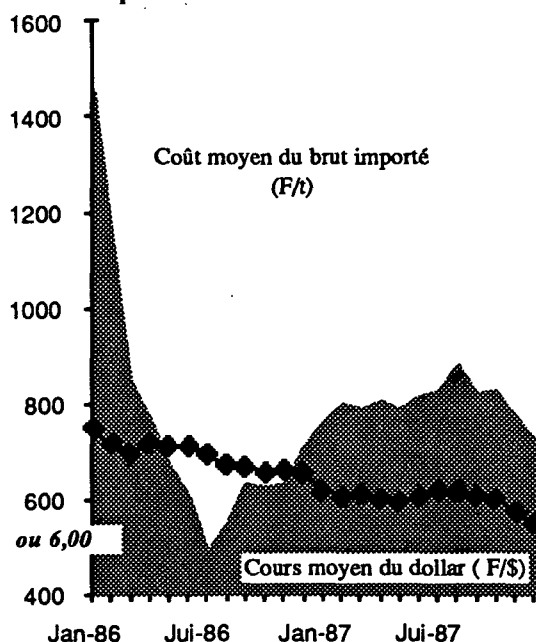
L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE.

a) L'économie française ne subit pas en 1987 de choc extérieur déterminant.

Alors qu'en 1986, l'environnement international de la France avait été profondément modifié par la chute des prix du pétrole et la baisse continue du dollar, l'année 1987 n'a pas connu de tels bouleversements : le prix du pétrole est resté stable durant l'année, le dollar a été maintenu jusqu'à l'automne à son niveau du mois de février à la suite des accords du Louvre ; le krach financier d'octobre n'a pas eu de conséquence sensible sur l'activité au quatrième trimestre.

Le krach a toutefois entraîné un réajustement du cours des actions souvent surévaluées. L'aggravation du déficit de la balance américaine des paiements courants (155 Milliards de dollars en 1987) entraîne de nouveau une baisse du cours du dollar. Les tensions sur le SME ont entraîné des pressions sur le franc et une hausse des taux d'intérêt en France.

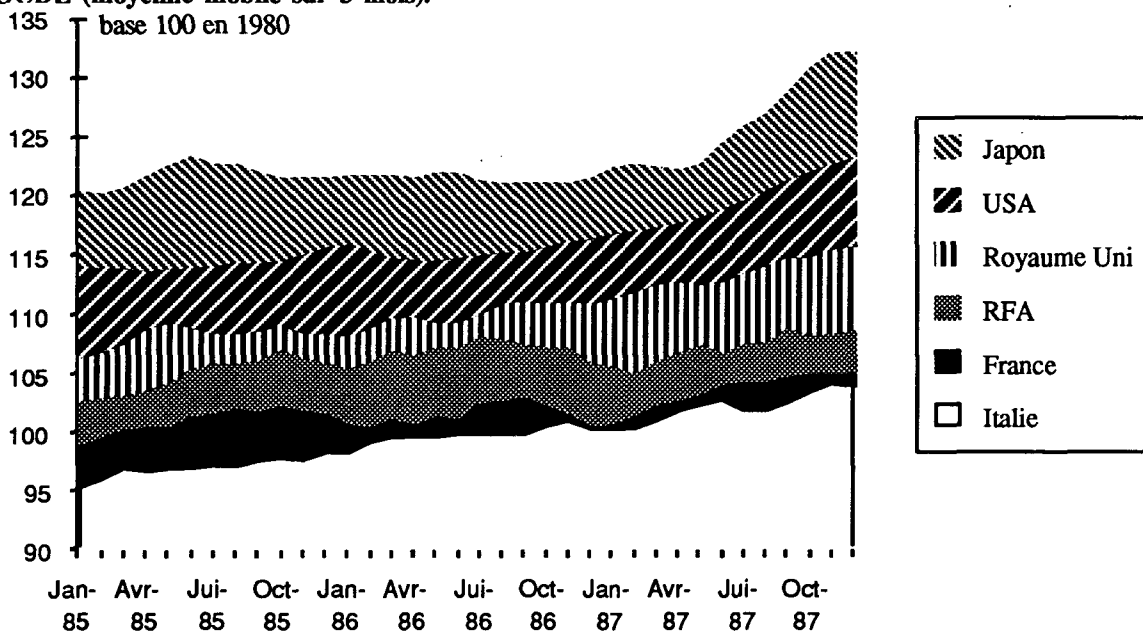
GRAPHIQUE 1
Coût moyen du pétrole brut importé en France et parité entre le dollar et le franc.



Source : Direction Générale des Douanes.

GRAPHIQUE 2

Indice mensuel de la Production Industrielle (hors construction) dans les grands pays de l'OCDE (moyenne mobile sur 3 mois).



Sources nationales

Pour autant, les évolutions du pétrole et du dollar intervenues l'année précédente n'ont pas été sans effet sur la conjoncture de l'année 1987. Dans les pays industrialisés, comme en France, la croissance annuelle s'avère meilleure que prévu : +3% comme en 1986

L'amélioration de la demande des ménages permise par le contre-choc pétrolier de 1986 s'est à peine ralentie en 1987. Celle-ci, conjuguée à un retour de la confiance des agents dû sans doute à la stabilisation du dollar et du prix du pétrole, s'est diffusée : la demande d'investissement et plus généralement des produits industriels s'est accrue. Ainsi dans tous les pays, l'industrie a bénéficié de cet élargissement de la demande : (+3% contre +1% en 1986).

Le Japon et le Royaume Uni enregistrent une croissance supérieure à la moyenne ; c'est en RFA que la hausse de l'activité est la plus modérée.

En France, l'indice général de la production industrielle (hors bâtiment), corrigé des variations saisonnières, se situe à 106 en décembre 1987, par rapport à une référence 1980 = 100, soit +5% en glissement annuel et +2,5% en moyenne annuelle.

Dans les grands pays industrialisés, la consommation est restée soutenue en raison soit d'une augmentation sensible du revenu réel (Japon, RFA, Royaume Uni), soit d'une diminution du taux d'épargne des ménages dans les pays où le pouvoir d'achat était nettement freiné (Etats Unis, France). La consommation s'est néanmoins ralentie en 1987 par rapport à 1986, surtout aux Etats Unis.

L'investissement a aussi été un élément dynamique de la demande : la stabilisation des changes, suite aux accords du Louvre, a sans doute contribué à réduire l'incertitude des agents et permis un regain de confiance au moins jusqu'au krach boursier.

TABLEAU 1
Revenu, consommation et épargne des ménages

	Evolution en moyennes annuel les				en %	
	Revenu disponible réel		Consommation en volume		taux d'épargne	
	1986	1987	1986	1987	1986	1987
Etats Unis	4,0	1,2	4,2	2,0	4,3	3,5
Japon	4,4	4,7	2,7	3,2	17,2	18,2
RFA	4,9	3,6	4,3	3,0	13,4	13,5
Royaume-Uni	4,2	5,0	6,1	4,9	9,1	9,1
Italie	3,0	3,0	3,2	4,5	23,9	22,7
France	2,6	1,0	3,2	2,4	13,3	12,0

Sources nationales ; OCDE ; INSEE

b) La croissance en France

La croissance du Produit Intérieur Brut Marchand français est de 2,2% en 1987 (+2% en 1986).

TABLEAU 2
Ensemble des biens et services : évolution des principaux agrégats en volume en %

	1986	1987
PIB marchand	2,0	2,2
Importations	6,9	8,5
Consommation des ménages	3,2	2,4
Consommation des administrations	2,4	2,2
F.B.C.F. totale	2,9	4,1
<i>dont sqs-EI</i>	3,3	4,9
Exportations	-0,6	2,4

Source: INSEE, comptes nationaux

Par produits, la production des biens intermédiaires augmente de 2,4% en 1987 contre +1,1% en 1986 grâce notamment à la chimie, et à la reprise des industries sidérurgiques et des métaux. Les stocks se reconstituent. La croissance du bâtiment et des travaux publics reste élevée comme en 1986. Mais c'est surtout la forte croissance de l'automobile et des matériels de transport (+3,5% en 1987) contre +0,9% en 1986 qui explique l'augmentation de la production des biens industriels et agro-alimentaires en 1987 (+1,9%) par rapport à 1986 (+0,5%).

TABLEAU 3
Evolution de la production des branches industrielles et agro-alimentaire en volume en %

	1986	1987
pr. agro-alimentaires U01 + U02	1,0	1,5
combustibles, minéraux solides T04	-10,6	-7,6
produits pétroliers S053	-8,8	-2,6
biens intermédiaires U04 - T09	1,1	2,4
batiment et travaux publics U07 + T09	2,9	3,1
matériels de transport U05a + U05c	0,9	3,5
pr. manufacturés U05b + U06	0,6	0,1
Ensemble	0,5	1,9

Source: INSEE, comptes nationaux

Le pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages progressant en 1987 de 1% contre +2,6% en 1986, il n'était pas de nature à impulser une relance de la demande intérieure. La consommation des ménages devait ralentir. Ce ralentissement a bien eu lieu, mais son ampleur a été limitée : la consommation des ménages a encore progressé de 2,4% en volume, après 3,2% en 1986 en raison de la baisse du taux d'épargne de plus d'un point.

A l'inverse, l'investissement productif des entreprises enregistre une croissance supérieure de celle observée en 1986 (+4,9% en volume contre +3,3%) alors que les effectifs salariés restent quasiment stables. Le taux d'investissement de l'ensemble des SQS-EI reste voisin de 15%, en deçà cependant du niveau prévalant avant le second choc pétrolier (17%).

Le déficit du commerce extérieur s'élève à plus de 40 milliards de Francs en 1987, après une année d'équilibre et s'explique notamment par l'apparition d'un déficit des produits manufacturés, ceci pour la première fois depuis 1969. L'année 1987 voit ainsi une forte progression des importations (+8,5% en volume), et une hausse des exportations de 2,4%.

Toutefois le commerce extérieur a eu des évolutions contrastées durant l'année : les exportations ont continué de se replier au premier semestre puis se sont légèrement redressées, en phase avec la demande mondiale. Les pertes de parts des marchés intérieurs et étrangers se poursuivent néanmoins, comme en 1986, à un rythme nettement plus rapide que celui de la période antérieure.

GRAPHIQUE 3
Evolution du commerce extérieur en volume

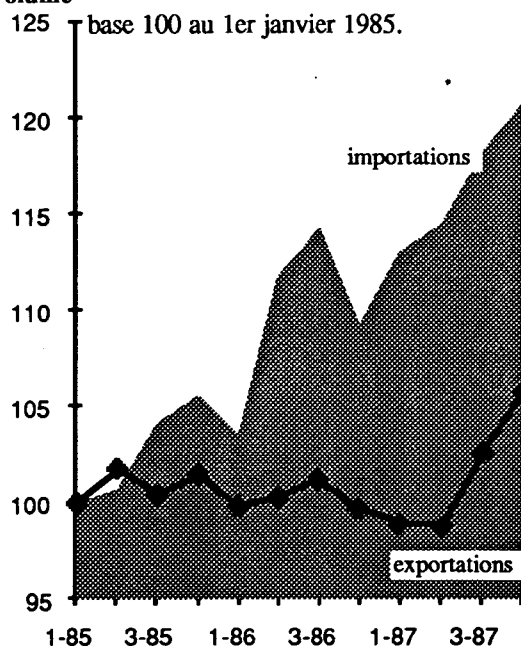


TABLEAU 4
Evolution de la demande mondiale, des exportations, et des parts de marché de produits manufacturés en %.

	1983	1984	1985	1986	1987
dem. mondiale	2,6	7,6	3,6	3,2	5,8
exportations	3,0	7,1	0,6	-0,6	2,4
parts de marché	0,4	-0,5	-3,0	-3,8	-3,4

Source: INSEE, Comptes trimestriels.

L'indice des prix de détail (296 articles) enregistre une hausse de 3,1% en moyenne annuelle après 2,7% en 1986. La croissance des prix a été plus vive au premier semestre (+2,1%) qu'au second (+1%) du fait de la forte progression de l'indice du mois de janvier (+0,9%) consécutive à la libération des prix des services et à l'arrêt de la baisse du prix de l'énergie. L'écart d'inflation avec nos principaux partenaires qui s'était déjà fortement réduit en 1986, se stabilise en moyenne annuelle en 1987, mais baisse très fortement en glissement (Il devient même négatif en janvier 1988).

TABLEAU 5
Evolution des prix de détail et écart d'inflation avec nos principaux partenaires.

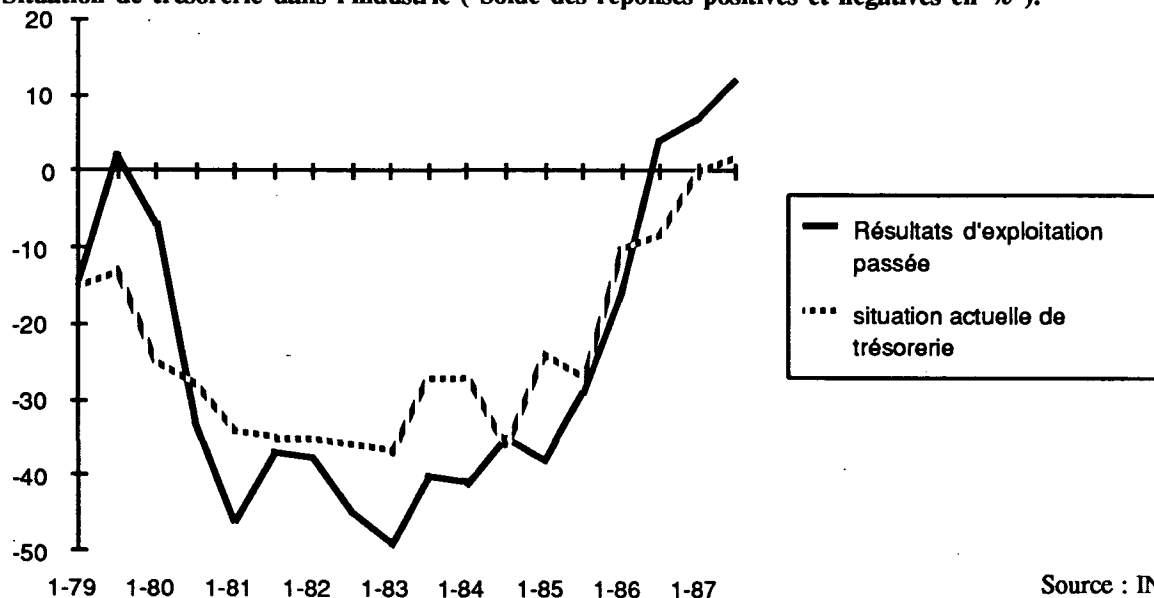
	1983	1984	1985	1986	1987
indice des 295 postes	9,6	7,4	5,8	2,7	3,1
diff. d'inflation Fr. - partenaire	4,3	3,1	1,6	0,8	1,0

Source : INSEE

Les tarifs publics, particulièrement ceux de l'énergie, ont joué un rôle modérateur, alors que les services ont subi au premier semestre les effets de la libéralisation des prix. Leurs prix augmentent de 5,9% en 1987. Les prix des carburants ont baissé, mais moins fortement que l'an passé.

De ce fait, compte tenu d'une progression encore plus modérée du coût des consommations intermédiaires et de la rémunération des salariés, le taux de marge des sociétés a progressé de près de 3 points entre 1985 (28,7%) et 1987 (31,6%) et a ainsi rejoint et même dépassé son niveau des années précédant le premier choc pétrolier. Ceci est confirmé par les enquêtes sur la trésorerie auprès des chefs d'entreprise.

GRAPHIQUE 5
Situation de trésorerie dans l'industrie (Solde des réponses positives et négatives en %).



Source : INSEE

GRAPHIQUE 4
Indice base 100 l'année précédente des prix des services et des prix industriels.

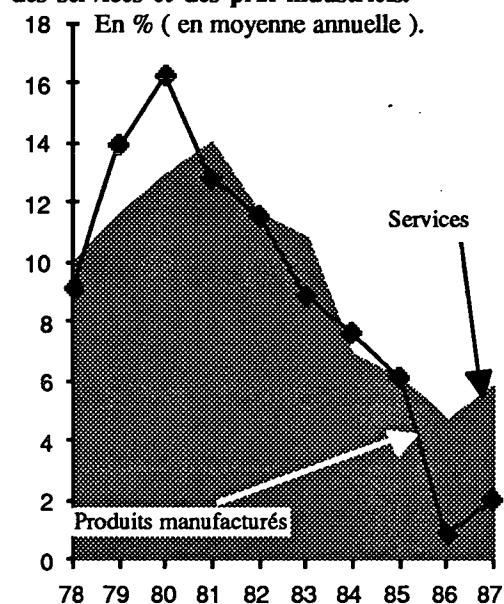


TABLEAU 6
Evolution des prix de détail par groupe de produits en %.

	1986	1987
alimentation	3,4	1,8
produits industriels	0,8	2,0
Services privés	4,7	5,9
dont transport	-1,3	4,8
dont réparation automobile	2,2	12,2
Energie	-12,7	-3,1
Tarifs publics (hors énergie)	4,4	2,8
Ensemble	2,7	3,1
Ensemble hors énergie	4,5	3,8

Source : INSEE

LES TRANSPORTS EN 1987

a) Bonne année pour les trafics du fait d'une nette reprise sur les marchandises.

En 1987, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs, marchandises et voyageurs confondus, marque une accélération : +3,4% en 1987 par rapport à 1986, où la croissance des trafics avait été déjà relativement forte (+2,9%). Malgré un léger ralentissement, les trafics de voyageurs poursuivent leur progression : +3,2% contre +3,8% en 1986.

Mais, évolution nouvelle, les trafics de marchandises augmentent de 4,4%, après une stabilité relative depuis plusieurs années, témoignant ainsi de la croissance de la production et de l'augmentation du trafic international.

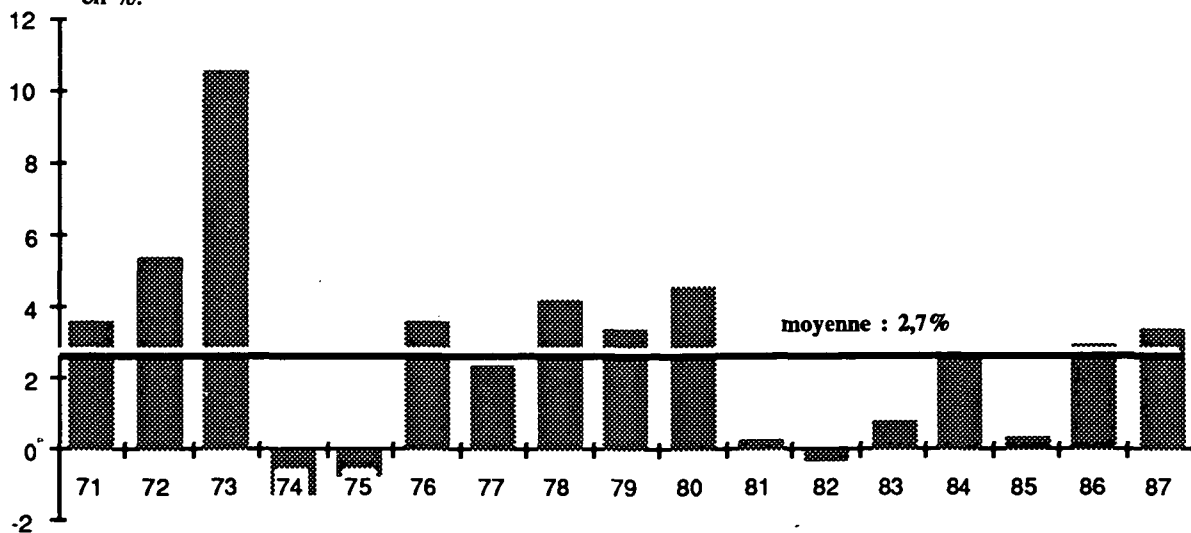
TABLEAU 7
Evolution globale des trafics intérieurs
(y. c. voitures particulières) (*) en %

	1983	1984	1985	1986	1987
voyageur v-km	2,0	3,0	0,5	3,8	3,2
marchandise t-km	-3,1	1,4	-0,2	-0,1	4,4
Ensemble u-km	0,8	2,6	0,3	2,9	3,4

Source : OEST

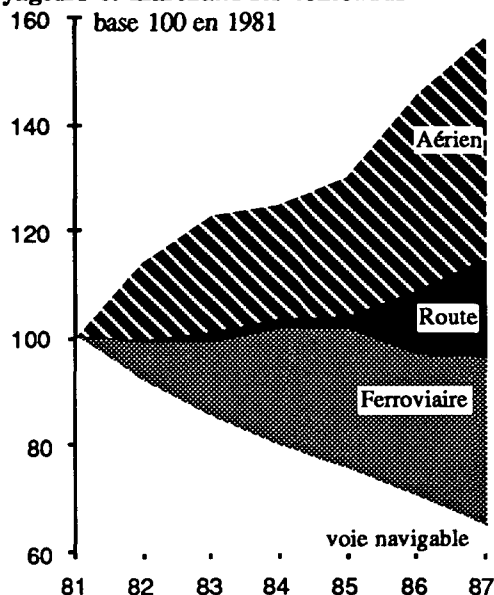
(*) Sont exclus le trafic maritime et la partie internationale du trafic aérien. Ces chiffres incluent en revanche le trafic routier des véhicules de - 3 t de C.U. En outre, rappelons le caractère assez artificiel de l'indicateur "unité-km" qui agrège des tonnes-km et des voyageurs-km.

GRAPHIQUE 6
Variation des trafics totaux - voyageurs et marchandises - par rapport à l'année précédente
en %.



Par mode, ce sont la route et le transport aérien qui profitent uniquement de ce regain. Les trafics ferroviaire et maritime se stabilisent alors que les trafics fluviaux continuent de baisser.

GRAPHIQUE 7
Evolution des trafics intérieurs par modes -
voyageurs et marchandises confondus-



Source : OEST

Pour les marchandises, confirmant le net regain amorcé en 1986, c'est surtout la route qui bénéficie de la hausse des trafics (+7,2%), notamment le transport pour compte d'autrui (+10,3%). Le trafic ferroviaire se stabilise à -0,7% après la forte baisse de 1986 (-7,5%).

S'agissant du trafic de voyageurs, 1987 verrait surtout se poursuivre la forte progression du transport par voitures particulières (+3,8%). Le trafic de la SNCF reste stable en 1987 après -3,5% en 1986.

TABLEAU 8
Evolution globale des trafics intérieurs
de marchandises (en tonnes-km) en %

	1983	1984	1985	1986	1987
Tr. ferroviaire	-3,1	1,5	-3,0	-7,5	-0,7
Tr. routier (*)	-2,8	2,0	1,6	4,1	7,2
Nav. intérieure	-7,3	-6,0	-5,4	-7,4	-5,1

Source : OEST, SNCF, ONN.

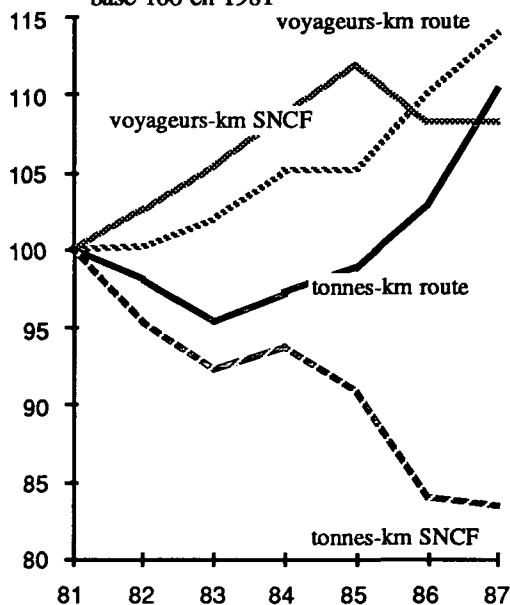
(*) Ces chiffres incluent une estimation du trafic routier des véhicules de - 3 t de C.U.

TABLEAU 9
Evolution globale des trafics intérieurs
de voyageurs (en voyageurs-km) en %

	1983	1984	1985	1986	1987
Véh. particuliers	2,0	3,0	0,6	4,6	3,8
Autobus, autocars	-0,5	3,1	-5,0	3,9	-0,5
Tr. ferrés	2,8	3,1	2,9	-3,2	0,1
dont SNCF	2,8	3,1	2,8	-3,5	0,2
Tr. aériens	7,7	1,4	4,2	12,2	8,4

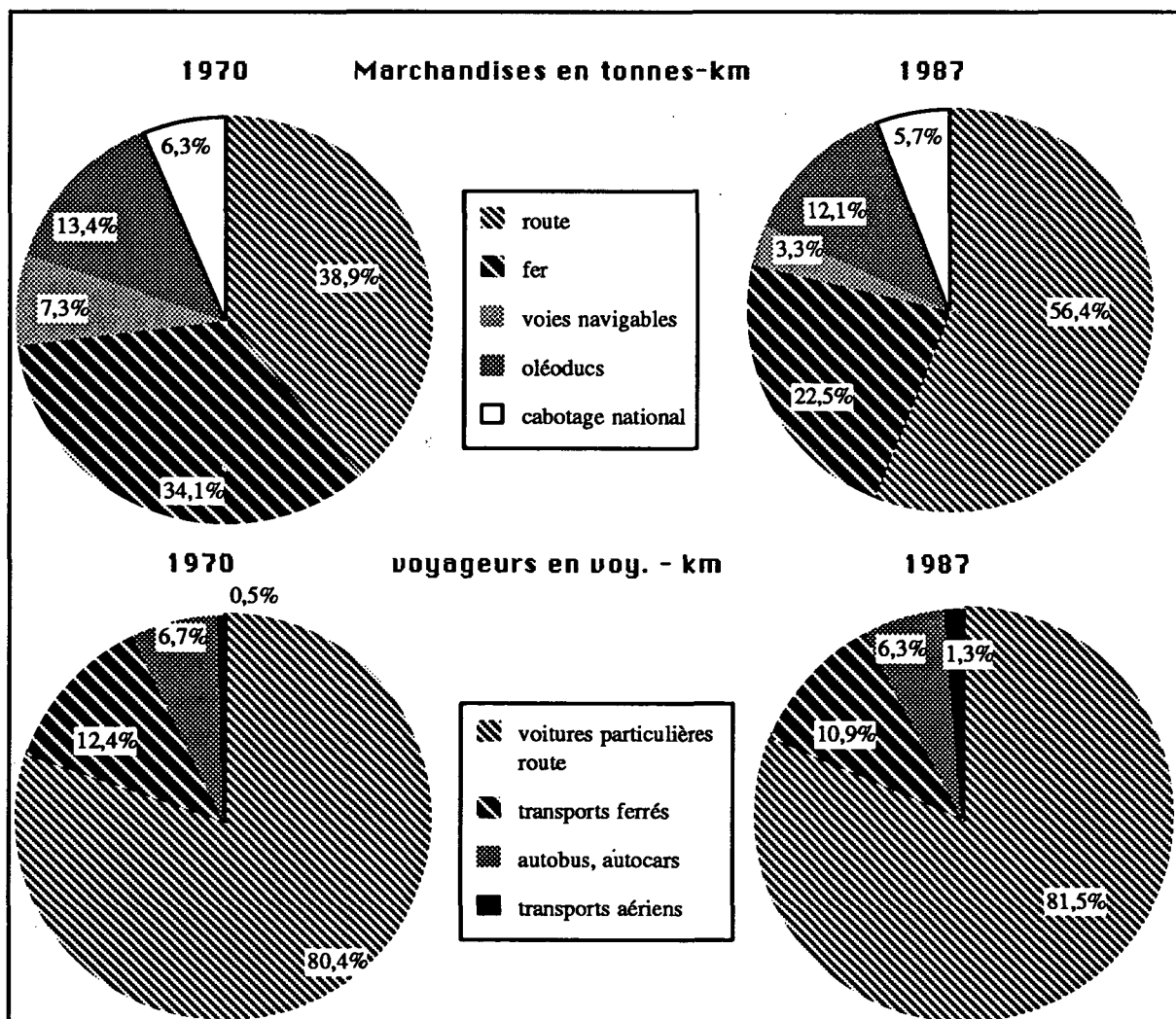
Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC.

GRAPHIQUE 8
Evolution des trafics routier et ferroviaire
voyageurs et marchandises -
base 100 en 1981



Source : OEST, SNCF

GRAPHIQUE 9
Parts modales des trafics intérieurs de voyageurs et de marchandises en 1970 et 1987 en %.



b) Le compte d'autrui améliore globalement sa compétitivité.

En 1987, la production effective de la branche transport augmente de 4,4% en volume contre +2,6% en 1986. Cette croissance, supérieure à celle des autres branches de l'économie, provient uniquement du transport routier de marchandises (+8,3%) et du transport aérien (+11,2%). La production des transports ferroviaire et maritime reste stable, celle de la navigation intérieure continue de chuter.

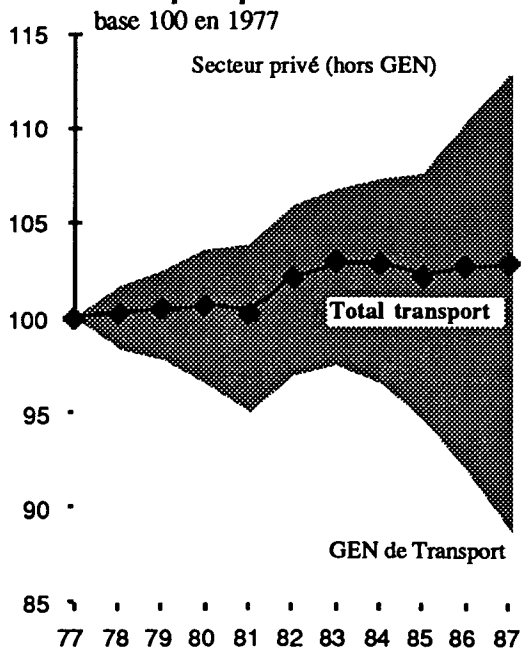
TABLEAU 10
Evolution de la production des branches de transport en volume en %

	1983	1984	1985	1986	1987
68 tr. ferroviaire	-0,6	2,3	0,2	-4,7	-0,5
691 tr. rout. de m.	-0,2	-1,0	2,7	5,8	8,3
692 autres tr. ter.	-2,5	-0,7	2,1	2,4	0,8
70 navigation int.	-6,8	-5,5	-9,8	-10,1	-6,5
71 transport mar.	-5,0	-5,5	-9,4	1,3	0,3
72 transport aér.	3,2	3,1	4,7	1,5	11,2
total transport	-0,6	0,0	1,9	2,6	4,4
Ensemble des branches	0,1	1,5	1,6	2,4	2,7

Source : INSEE

S'agissant de l'emploi, le contraste reste net entre la progression de 10 000 salariés en transport routier de marchandises (+4,5%) et la baisse équivalente à la SNCF. Il résulte une hausse des effectifs dans l'ensemble des transports du fait des créations d'emplois en transport aérien et chez les auxiliaires.

GRAPHIQUE 10
Evolution des effectifs des entreprises du secteur des transports par "statut".



Au total, les gains de la productivité du travail se sont nettement accrus en 1987 (+3,4% pour l'ensemble des transports).

Dans ce contexte, les résultats financiers des entreprises se stabilisent après la croissance record de 1986.

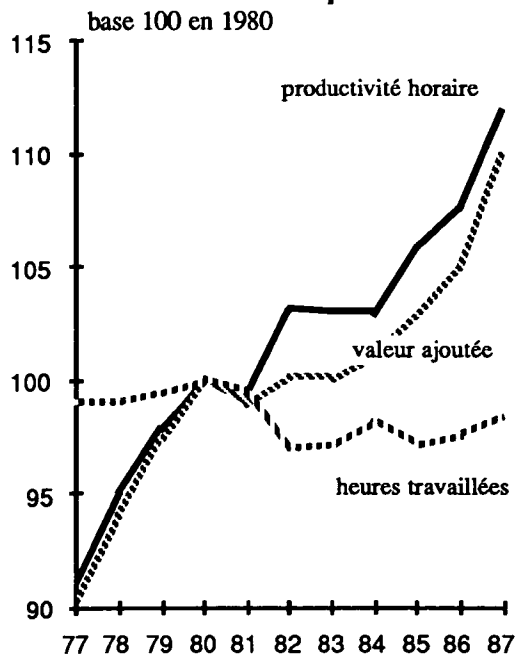
Dans le transport maritime, les recettes baissent de 1% et les frais de personnel de 10%, sous l'effet d'une baisse sensible des effectifs. L'excédent brut d'exploitation, toujours à un niveau faible, augmenterait légèrement après la hausse de 1986.

En transport routier de marchandises, avec la hausse de l'activité en volume de 8,3%, les entreprises ne connaissent plus une forte croissance de leurs résultats comme en 1986 (+27%). D'une part, le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée à prix courants ne progressent que de 4% car les prix baissent de 4,3%. D'autre part, les frais de personnel augmentent de près de 5%, entraînant des résultats à peu près stables.

S'agissant de la SNCF, malgré une production relativement stable (+1,8%), elle accroît fortement son excédent brut d'exploitation (+11,5% en francs courants) du fait notamment d'une stabilité des rémunérations salariales.

En transport aérien, Air France connaît une forte hausse des trafics alors que ses coûts salariaux n'augmentent que de 4,2% : ses résultats financiers augmentent de 25%. En revanche Air Inter a certes bénéficié d'une hausse de ses trafics d'environ 10%, mais qui ne se répercute pas sur les résultats financiers du fait d'une forte hausse de ses achats.

GRAPHIQUE 11
Evolution de la productivité horaire du travail dans la branche transport.



On note enfin une baisse des prix des transports de marchandises qui permet une amélioration de la compétitivité, notamment internationale, (- 4,3% pour la route contrastant avec la hausse de 2,9% en 1986). Pourtant les prix des facteurs de production du transport routier augmentent de l'ordre de 2,3%.

En revanche, les prix des transports collectifs de voyageurs augmentent plus vite que la moyenne nationale, mais cette évolution provient surtout des transports urbains soumis à un certain plafonnement des subventions publiques. Les prix du transport ferroviaire de voyageurs progressent de 3,1%.

TABLEAU 11
Evolution des prix de production des transports de marchandises en %

	1983	1984	1985	1986	1987
tr. routier de marchandises	11,0	6,2	6,7	2,9	-4,3
tr. ferroviaire	10,1	3,7	4,8	1,1	-3,0
nav. intérieure	10,7	3,9	1,3	-1,0	-0,7
Ensemble de l' Economie	9,4	8	5,3	1,4	2,3

Source : OEST, SNCF, ONN.

TABLEAU 12
Evolution des prix des transports collectifs de voyageurs en %

	1983	1984	1985	1986	1987
tr. collectif	10,8	7,0	6,5	4,5	3,7
tr. en commun	11,4	7,5	6,9	6,3	5,1
tr. ferroviaire	9,0	6,2	7,8	4,0	3,1
tr. par autocar	12,4	7,4	4,6	3,8	3,3
Ensemble des produits	9,6	7,4	5,8	2,7	3,1

Source : INSEE

Chapitre 1 LES TRAFICS

En 1987, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs (*) - marchandises et voyageurs confondus - marque une accélération : +3,4% par rapport à 1986 où la croissance des trafics avait été déjà forte (+2,9 %). La croissance des trafics de voyageurs reste élevée : +3,2% contre +3,8% en 1986. Mais, pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1973, les trafics de marchandises qui étaient relativement stables entre 1983 et 1986 progressent encore plus vite : +4,4%.

Ce sont les transports routiers et aériens qui profitent uniquement de ce regain. Le transport ferroviaire reste stable : +0,3% pour les voyageurs et -0,7% pour les marchandises. Les trafics de la navigation fluviale continuent de baisser. Le trafic maritime stagne et celui des oléoducs baisse après une reprise en 1986.

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

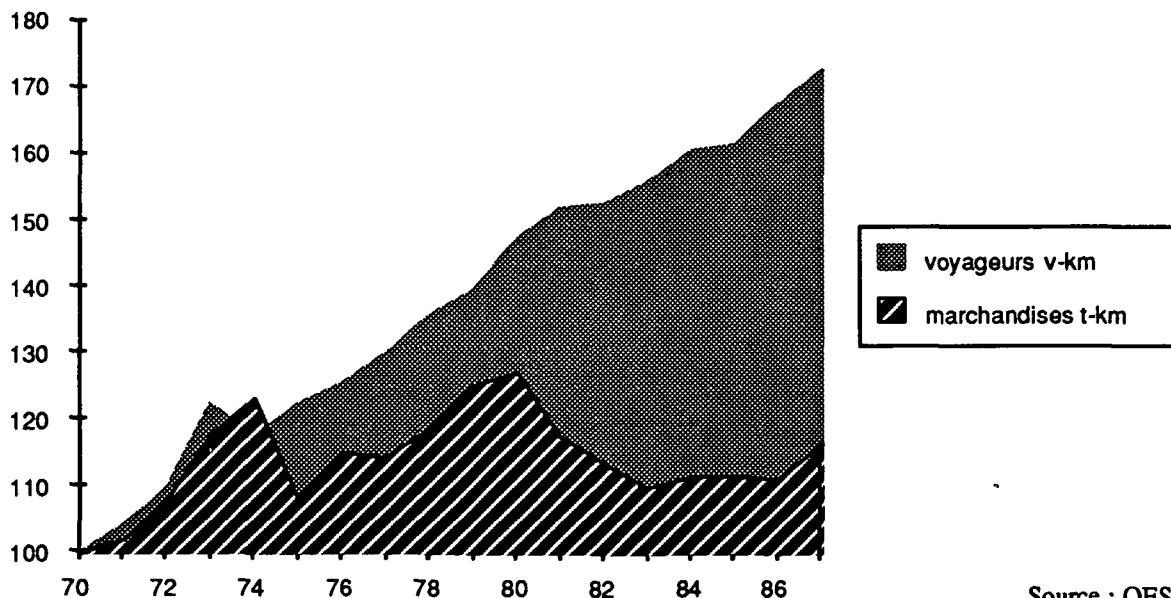
TABLEAU 1.1
Evolution globale des trafics intérieurs
(y. c. voitures particulières) (*) en %

	1983	1984	1985	1986	1987
voyageur v-km	2,0	3,0	0,5	3,8	3,2
marchandise t-km	-3,1	1,4	-0,2	-0,1	4,4
Ensemble u-km	0,8	2,6	0,3	2,9	3,4

Source : OEST

GRAPHIQUE 1.1

Evolution globale des trafics intérieurs (*) (y. c. voitures particulières) .
base 100 en 1970



Source : OEST

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les tonnes-kilomètres transportées par route, fer et voie navigable passent de 174,6 milliards en 1986 à 182,2 milliards en 1987. Confirmant le net regain amorcé en 1986, c'est surtout la route qui bénéficie de cette hausse des trafics (+7,2%) contre +4,1% en 1986 et notamment le compte d'autrui (+10,3%) contre +5,3% en 1986.

La navigation intérieure continue de baisser : -5,1% contre -7,4% en 1986. Le trafic ferroviaire se stabilise (-0,7%) avec un net regain au second semestre contre -7,5% en 1986. La part de la route dépasse 70% du trafic contre 50% en 1970, et celle du rail est de 26%. La part de la voie d'eau ne représente plus que 4%. Le cabotage national reste stable et le transport par oléoducs baisse de 4,5% après le regain de 1986.

TABLEAU 1.3

Evolution des trafics de marchandises en %

	1983	1984	1985	1986	1987
Tr. ferroviaire	-3,1	1,5	-3,0	-7,5	-0,7
Tr. routier	-2,8	2,0	1,6	4,1	7,2
Dont (c.u.>3t.)					
compte d'autrui	-3,8	-1,1	3,5	5,3	10,3
compte propre	-4,7	6,4	-2,2	2,1	2,7
Nav. intérieure	-7,3	-6,0	-5,4	-7,4	-5,1
Ensemble	-3,1	1,4	-0,2	-0,1	4,4

Source : OEST, SNCF, ONN

(*) Le trafic routier des véhicules français de moins de 3t. de charge utile et celui des véhicules étrangers sur le parcours en France sont estimés. La série S.N.C.F. ne prend en compte ni les wagons particuliers vides ni le transport routier ni les colis postaux. Le transport fluvial est non compris les bateaux de mer.

TABLEAU 1.2

Evolution des trafics de marchandises (*)

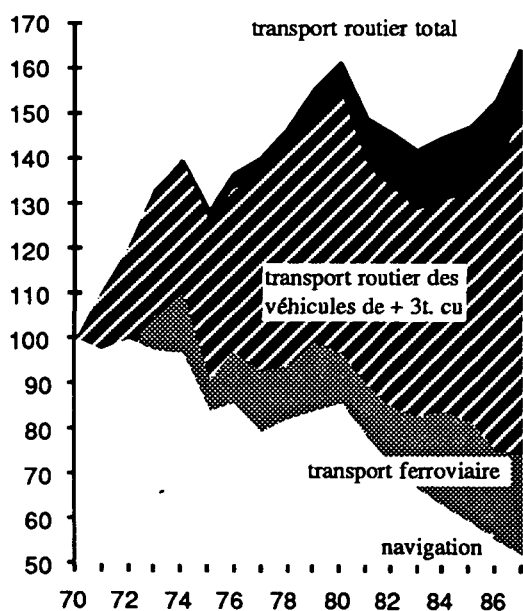
	en milliards de tonnes-km						
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Transport ferroviaire	59,6	56,8	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8
Transport routier	113,3	111,2	108,1	110,2	112,0	116,6	125,0
Dont							
compte d'autrui (CU>3t)	57,7	55,7	53,6	53,0	54,8	57,7	63,7
compte propre (CU>3t)	35,6	34,9	33,2	35,4	34,6	35,3	36,3
véhicules de (CU<3t)	10,2	10,8	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3
pavillon étranger	9,8	9,8	10,0	10,2	10,3	10,8	11,8
Navigation intérieure	11,1	10,2	9,4	8,9	8,4	7,8	7,4
total des trois modes	184,0	178,2	172,6	175,0	174,7	174,6	182,2
Cabotage	13,3	13,1	12,8	12,4	12,3	12,7	12,6
transport par oléoducs	28,8	25,3	26,0	25,7	24,1	26,9	25,7

Source : O.E.S.T., S.N.C.F., O.N.N., Secrétariat à la Mer.

GRAPHIQUE 1.2

Evolution des trafics de marchandises

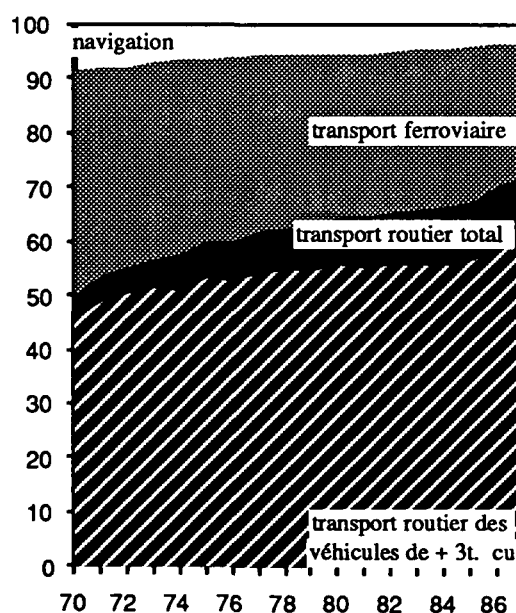
base 100 en 1970



GRAPHIQUE 1.3

Evolution des parts modales

en %



a) Les Transports ferroviaires

Le trafic de la SNCF se stabilise en 1987 à - 0,7% malgré une évolution favorable au second semestre : + 1,2% de juillet à novembre 1987 par rapport à la même période en 1986, après la forte baisse en 1986 (- 7,5%) due principalement aux grèves.

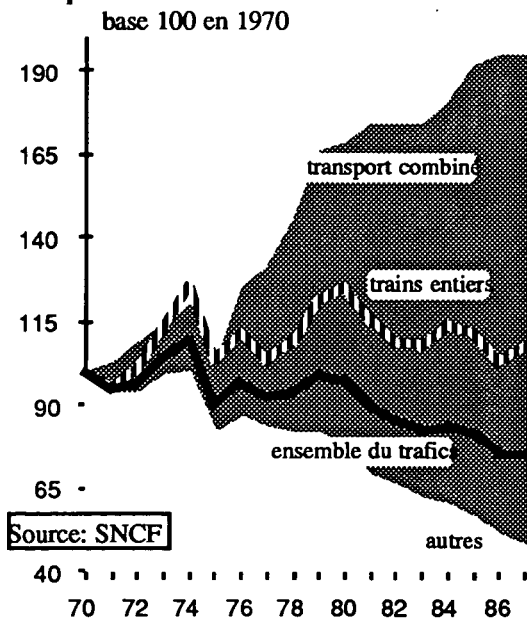
Comme les années précédentes, la baisse du trafic n'affecte pas le transport combiné, qui reste stable après +2% en 1986. Toutefois alors qu'entre 1982 et 1986, c'est surtout le trafic international selon les techniques de caisse mobile et de conteneurs qui progresse, en 1987 il régresse sensiblement au profit du trafic domestique. Le trafic des trains entiers progresse de nouveau alors qu'il baissait auparavant : 23 milliards de tonnes-kilomètres en 1987 au lieu de 22 milliards en 1986. En revanche, le trafic par wagon isolé perd toujours des parts de marché surtout pour les engrais et les produits sidérurgiques.

TABLEAU 1.4
Le transport combiné rail-route

		Milliards de tonnes-km				
		1983	1984	1985	1986	1987
Grands conteneurs et caisses mobiles	Total	4,9	5,1	5,5	5,5	5,5
	dont domestique	1,3	1,1	1,2	1,5	1,8
	international	3,6	4,0	4,3	4,0	3,7
Semi-remorques routières sur wagons	Total	1,3	1,2	1,2	1,3	1,3
	dont domestique	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5
	international	0,6	0,6	0,6	0,7	0,8
Ensemble du transport combiné	Total	6,2	6,3	6,7	6,8	6,8
	dont domestique	2,0	1,7	1,8	2,1	2,3
	international	4,2	4,6	4,9	4,7	4,5

Source SNCF

GRAPHIQUE 1.4 :
Evolution du trafic ferroviaire par type de transport



b) Transports routiers

En 1987, les tonnages transportés par les véhicules routiers de plus de 3 tonnes de C.U. s'établissent à 1311 millions de tonnes (+4,5%), et les tonnes-kilomètres réalisées à 100 milliards (+7,5%). C'est le compte d'autrui, surtout la zone longue et le trafic international, qui profite de cette croissance : (+11,5%). Par produit, tous les trafics augmentent à l'exception des minerais et des déchets pour la métallurgie. Ce sont principalement les matériaux de construction, les produits chimiques et les engrais qui ont connu une forte hausse.

La capacité de transport croît alors que le parc se stabilise, écart dû à la taille croissante des véhicules. On observe un décrochage de 1980 à 1983 des trafics par rapport à la capacité, phénomène où se mêlent des causes structurelles et conjoncturelles. 1986 et surtout 1987 marquent un redressement de ce point de vue.

GRAPHIQUE 1.5
Evolution de la capacité et du trafic routier de marchandises

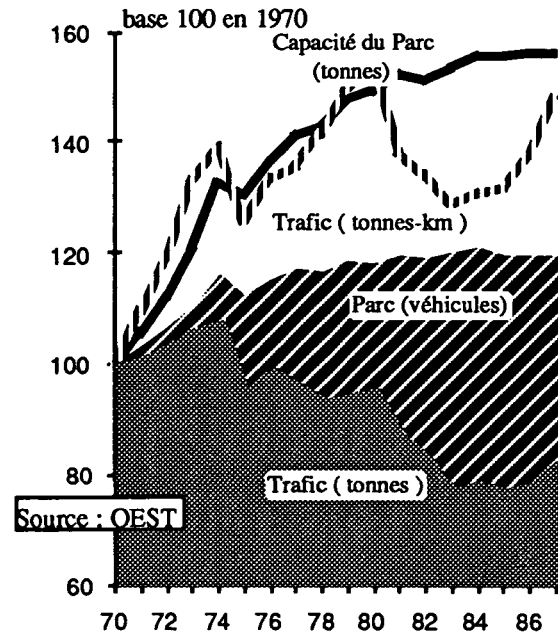


TABLEAU 1.5
Trafics domestiques et internationaux (%).

	Milliards de tonnes-km				
	1983	1984	1985	1986	1987
Ensemble	151,3	153,1	152,0	151,0	157,1
domestique	117,3	116,3	116,5	117,1	122,3
international	34,1	36,8	35,5	33,9	34,8
<i>dont</i>					
Fer	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8
domestique	33,8	32,8	32,4	30,4	30,1
international	21,3	23,1	21,8	19,8	19,7
Route	86,8	88,4	89,4	93,0	100,0
domestique	78,1	78,6	79,5	82,6	88,4
international	8,7	9,8	9,9	10,4	11,6

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

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

Trafic domestique=origine et destination en France

Trafic interieur=trafic domestique + partie française du trafic international.

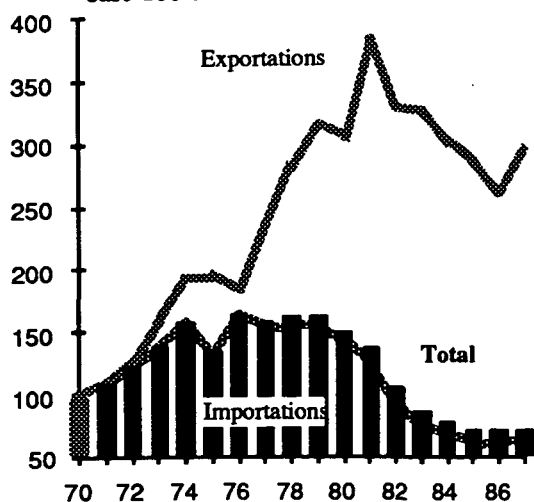
c) Navigation intérieure

La voie d'eau a vu son trafic baisser de 5,1%, soit moins que les années précédentes (-7,4% en 1986). Cette baisse est imputable à celle d'un des principaux marchés de la batellerie : le charbon dont les tonnes-km sont réduites de moitié en deux ans (- 41% en 1987) et aux produits de la sidérurgie -21%. La progression de quelques produits (céréales, matériaux de construction) ne suffit pas à renverser la tendance.

d) Transports maritimes

En 1987, le trafic mondial en tonnes-miles progresse selon un rythme de 0,8% (+1% en tonnage) contre +6,1% en 1986 (+2,8% en tonnage).

GRAPHIQUE 1.6
Evolution du commerce extérieur français acheminé par voie maritime en tonnes-miles base 100 en 1970



Source : Secrétariat d'Etat à la mer

TABLEAU 1.6
Commerce extérieur par mer

	milliards de tonnes-miles				
	1983	1984	1985	1986	1987
Importations					
hydrocarbures	399,6	315,1	280,2	282,0	278,0
vracs secs	167,9	198,8	185,5	183,0	189,0
diverses	75,3	71,3	55,4	63,0	63,0
ensemble	642,8	585,2	521,1	528,0	530,0
Exportations					
hydrocarbures	8,1	7,7	12,1	12,0	11,0
vracs secs	50,6	44,9	41,7	37,5	42,0
diverses	79,5	75,2	67,2	61,0	67,0
ensemble	138,2	127,8	121,0	110,5	120,0

Source : Secrétariat d'Etat à la mer

S'agissant du commerce extérieur de la France acheminé par bateaux, les trafics en tonnes-miles augmentent pour la première fois depuis 1976 : +1,8% en 1987 contre -0,5% en 1986. Ce sont les exportations de marchandises diverses, notamment les céréales, qui expliquent ce léger regain.

Pour l'activité des ports maritimes, le trafic est aussi en légère baisse après le regain en 1986 : 280,6 millions de tonnes en 1987 contre 280,9 millions de tonnes en 1986, soit - 0,1% en 1987 contre + 2,4% en 1986.

Aux entrées, les trafics sont en baisse : 202,9 millions de tonnes en 1987 contre 205,8 millions en 1986 (-1,4%). Aux sorties, les marchandises transportées connaissent en revanche une hausse de 3,4%. Globalement, si les "autres marchandises" (y compris les marchandises en vrac solide) continuent d'être en hausse (+4,4% en 1986), les hydrocarbures baissent de nouveau de 3,9% après une hausse de 5,7% en 1986. Cette baisse globale affecte surtout les 6 ports autonomes (-1,7%), dont l'activité représente 82% du trafic en 1987 (malgré la hausse de l'activité du port du Havre).

TABLEAU 1.7
Le trafic des ports métropolitains

	en millions de tonnes				
	1983	1984	1985	1986	1987
débarquées					
total	196,5	202,2	199,1	205,8	202,9
dt hydrocarbures	128,7	128,1	125,4	133,0	129,8
embarquées					
total	70,0	70,5	75,2	75,1	77,7
dt hydrocarbures	19,0	17,8	18,7	19,9	17,0
Ensemble	266,5	272,7	274,3	280,9	280,6

Source : Secrétariat d'Etat à la Mer.

e) Transports aériens

Le fret aérien progresse fortement : +10,1%, soit à un rythme presque égal à celui de 1986 (+11,1%).

f. Quelques facteurs explicatifs d'évolution du trafic par mode.

Les trafics réalisés sur le territoire français comprennent ici la route, le fer et la voie d'eau. La "production transportable" peut être définie comme une prévision du trafic compte tenu, de l'évolution de la production des branches sur lesquelles portent les échanges. Elle peut être estimée en multipliant les tonnes-kilomètres des différents produits d'une nomenclature donnée par le taux de croissance de la production effective.

En 1987, la production transportable augmente moins vite que les trafics alors que c'était l'inverse entre 1980 et 1986. L'élasticité des trafics à la production transportable est forte à la hausse (1977-1980; 1986-1987) comme à la baisse (1980-1983). Mais les évolutions les plus intéressantes sont par modes : depuis 1983, la route gagne des parts de marché au détriment de la voie navigable et du rail dont la production transportable augmente pourtant.

GRAPHIQUE 1.7

Production transportable et trafics réalisés par mode base 100 en 1977.

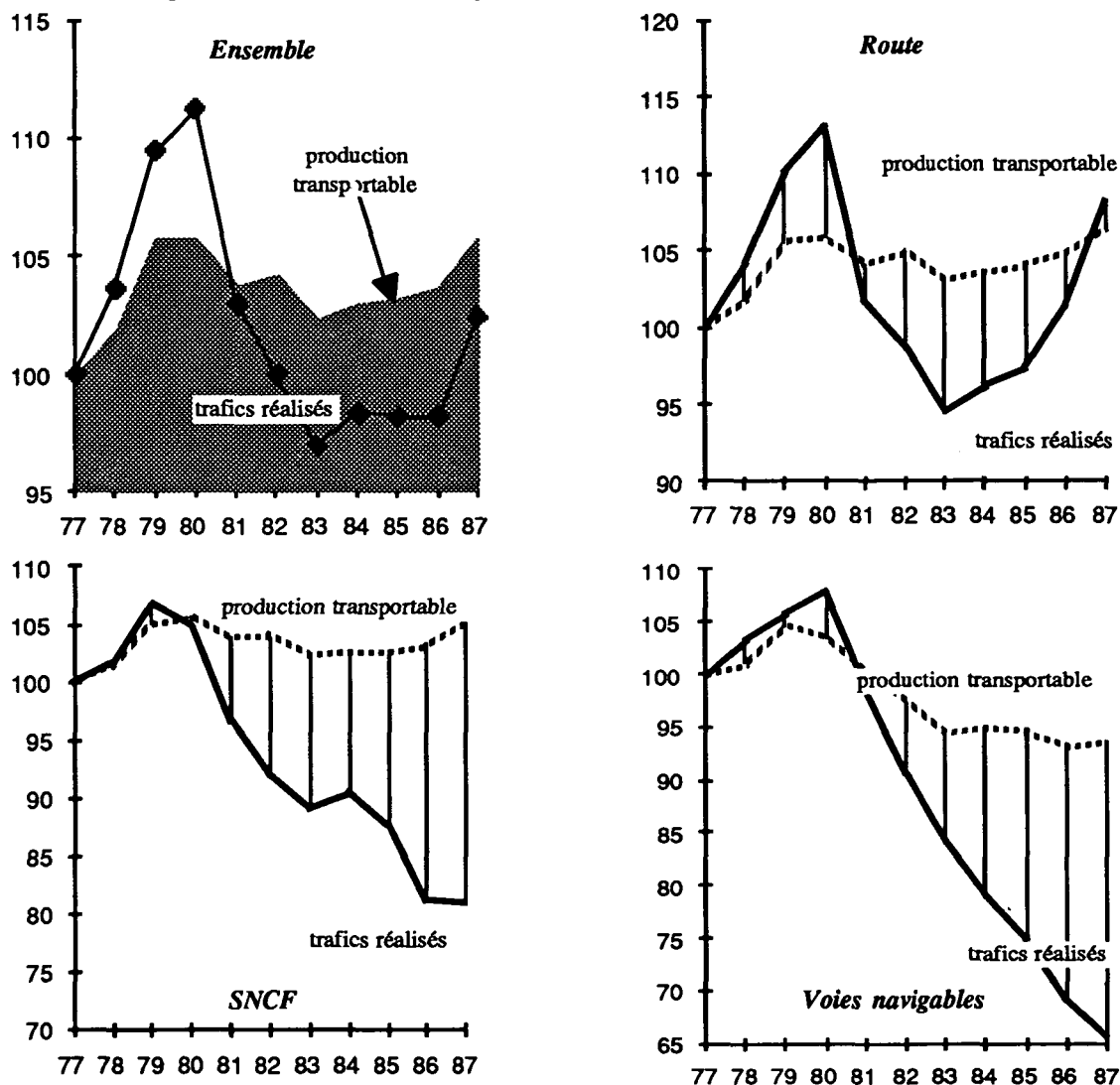


TABLEAU 1.8

Production transportable et trafics réalisés par mode

Milliards de tonnes-km

	1984			1985			1986			1987		
	t-km*	tx c**	pr***	t-km	tx c**	pr***	t-km	tx c**	pr***	t-km		
Total (y. véh. de - 3t.) base 100 : 1984	175,0	0,2	175,4	174,7	0,4	175,4	174,6	1,4	177,0	182,2		
	175,0	0,2	175,4	174,7	0,6	175,7	174,6	2,0	178,1	182,2		
dont SNCF	55,9	0,0	55,9	54,2	0,6	54,6	50,2	1,9	51,1	49,8		
Route	88,4	0,4	88,7	89,4	0,7	90,1	93,0	1,5	94,5	100,0		
tr. fluvial	8,9	-0,4	8,8	8,4	-1,3	8,3	7,8	0,6	7,8	7,4		

(*) Total des trafics terrestres réalisés. (**) Taux de croissance de la production des branches industrielles et agricoles pondérées par les trafics. (***) Production transportable (trafic année n-1 * taux de croissance de la production année n).

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS.

Le trafic global de voyageurs croît de 3,2% en 1987 contre 3,8% en 1986. La forte progression du transport par voitures particulières se poursuit à un rythme un peu ralenti (+3,8% en 1987 après +4,6% en 1986), sous l'effet d'une augmentation du parc automobile de 2% et d'une hausse du parcours annuel moyen de près de 1,7% (estimation provisoire).

TABLEAU 1.9
Evolution globale des trafics intérieurs de voyageurs

	1983	1984	1985	1986	1987
					en %
Véh. partic.	2,0	3,0	0,6	4,6	3,8
Autobus, aut.	-0,5	3,1	-5,0	3,9	-0,5
Tr. ferrés	2,8	3,1	2,9	-3,2	0,3
dont SNCF	2,8	3,1	2,8	-3,5	0,3
Tr. aériens	7,7	1,4	4,2	12,2	8,4
Ensemble	2,0	3,0	0,5	3,8	3,2

Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC

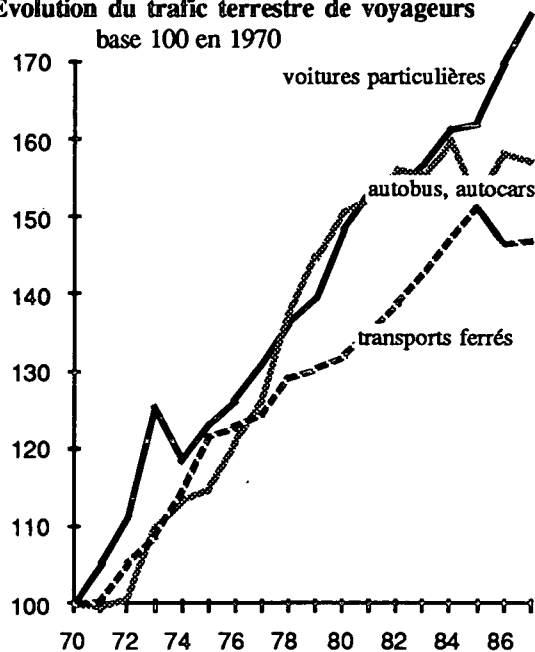
Sur l'année, le trafic ferroviaire augmente légèrement (+0,3%) malgré un net regain sur le TGV contre une baisse de 3,5% en 1986. Le trafic aérien intérieur progresse de 9,7% malgré les grèves. Le trafic de la RATP reste quasiment stable aussi bien pour les autobus que pour les réseaux ferrés.

TABLEAU 1.10
Evolution globale des trafics intérieurs des voyageurs (*).

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
	en milliards de voyageurs-km						
Véhicules particuliers	467,5	467,9	477,4	491,7	494,4	517,3	536,8
urbain	143,0	140,3	147,0	157,0	155,4	160,2	163,2
interurbain	324,5	327,6	330,4	334,7	339,0	357,1	373,6
Autobus, autocar	38,5	39,3	39,1	40,3	38,3	39,8	39,6
urbain	4,2	4,6	5,3	5,2	5,3	5,2	
interurbain	6,3	5,6	5,6	5,8	5,6	5,4	
Ile de France	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	
scolaire	5,6	5,6	5,5	6,1	5,2	5,7	
personnel	6,0	5,5	5,4	5,3	4,6	4,6	
occasionnel	13,3	14,8	14,1	14,8	14,6	15,8	
autobus R.A.T.P.	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Transports ferrés	63,7	65,4	67,2	69,3	71,3	69,0	69,1
S.N.C.F.	55,8	57,0	58,6	60,4	62,1	59,9	60,0
T.G.V.	0,6	3,3	5,3	7,7	8,7	8,8	9,6
réseau principal sauf TGV	47,7	46,0	45,3	44,5	44,9	42,5	41,8
banlieue parisienne	7,5	7,7	8,0	8,2	8,5	8,6	8,6
R.A.T.P. réseau ferré	7,8	8,2	8,4	8,7	8,9	8,7	8,7
Métro de province	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4
Transports aériens	5,7	6,5	7,0	7,1	7,4	8,3	9,0
Ensemble trafic intérieur	575,4	579,1	590,7	608,4	611,4	634,4	654,5

Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC. (*) estimation en 1987 pour les autocars.

GRAPHIQUE 1.8
Evolution du trafic terrestre de voyageurs
base 100 en 1970



Source : OEST, SNCF, RATP

a) Les véhicules particuliers.

Le parcours annuel moyen par véhicule continue de progresser malgré la stabilité relative du prix des carburants. Sur le réseau routier national, on a enregistré en 1987 une hausse du trafic de 5,5% contre + 6,8% en 1986 en terme de parcours.

TABLEAU 1.11

Evolution des trafics routiers de voyageurs par réseau.

en milliards de voyageurs-km

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
<i>interurbain</i>							
autoroutes urbaines et périurbaines	36,0	38,1	38,9	40,1	42,1	44,7	47,3
autoroutes interurbaines	46,8	50,0	52,0	53,4	55,8	61,9	68,0
Ensemble autoroutes	82,8	88,2	91,0	93,5	97,9	106,7	115,3
routes nationales	138,4	140,6	141,0	139,5	141,4	148,8	154,2
Ensemble réseau national	221,2	228,8	232,0	233,0	239,3	255,5	269,5
chemins départementaux	103,3	98,8	98,5	101,7	99,7	101,6	104,1
total interurbain	324,5	327,6	330,4	334,7	339,0	357,1	373,6
<i>urbain</i>							
total urbain	143,0	140,3	147,0	157,0	155,4	160,2	163,2
total trafic	467,5	467,9	477,4	491,7	494,4	517,3	536,8

Source : OEST, DTT, CETUR.

Cette croissance a surtout bénéficié aux autoroutes (+8% , dont +9,7% sur les autoroutes interurbaines) alors que le trafic sur les routes nationales augmente de 3,6%. Notons toutefois que ces données sont estimées à partir de l'indice de circulation routière sur le réseau national qui comprend le trafic des poids lourds et le transit international.

On note que le réseau routier national qui ne représente que 4% de la longueur de l'ensemble des réseaux écoule plus de 50% du trafic routier de voyageurs.

TABLEAU 1.12

Parc auto et trafic des véhicules privés.

	1983	1984	1985	1986	1987
Parc auto (en milliers)	20450	20700	20945	21295	21735
Parcours annuel moyen (m.-km)	12,62	12,84	12,76	13,13	13,35
taux d'occup.	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
trafic =	477,4	491,7	494,4	517,3	536,8

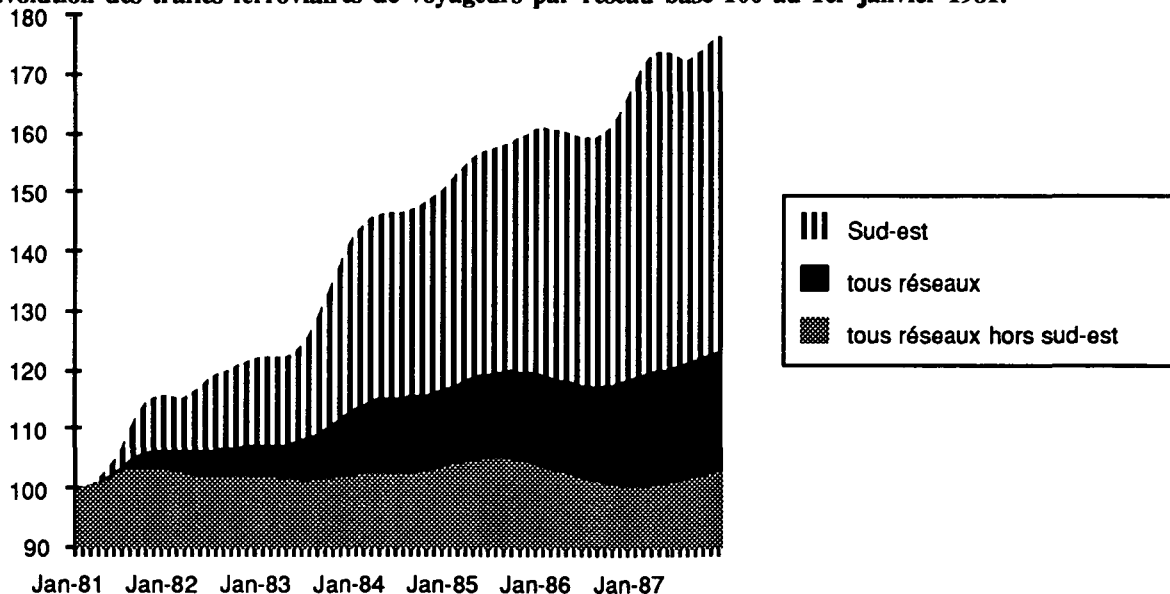
Source : OEST, CREDOC, CSCA

b) le transport ferroviaire

Avec 60,0 milliards de voyageurs-kilomètres en 1987, le trafic voyageurs de la SNCF augmente de 0,3% par rapport 1986 où le trafic avait baissé de 3,5% à cause surtout des grèves. Le volume de trafic ne progresse que légèrement en banlieue parisienne (+0,4%) et sur le réseau principal (+0,3%) malgré le dynamisme du T.G.V. : 9,7 milliards de voyageurs-kilomètres au lieu de 8,8 en 1986, soit une hausse de 10% contre +1 % en 1986. Cependant, si l'on considère le trafic de février à novembre 1987, comparé à celui correspondant en 1986, en excluant donc les périodes de grèves, le réseau principal (y compris le TGV) baisse de 1,2% en 1987.

GRAPHIQUE 1.9

Evolution des trafics ferroviaires de voyageurs par réseau base 100 au 1er janvier 1981.



c) Les autres transports collectifs terrestres.

S'agissant des transports collectifs de province, les voyages par habitant augmentent en 1986 de 3,5% contre 1,4% en 1985 mais cette croissance provient surtout des agglomérations de taille inférieure à 100000 habitants, en rapport avec l'élargissement récent du seuil du versement transport.

TABLEAU 1.13
Evolution des voyages par habitants des transports urbains de Province par taille d'agglomération.

	1982	1983	1984	1985	1986
<100000 hbts	38,5	39,4	40,3	43,0	46,7
100-300000	84,6	85,4	86,7	88,2	90,8
300-800000	105,2	106,3	107,2	106,5	109,9
>800000 hbts	128,1	130,8	133,5	135,4	139,6
total	89,3	90,5	91,7	93,0	96,3

Source: CETUR, fichier des 101 réseaux

A la RATP, on observe une quasi stabilité du trafic aussi bien sur le réseau ferré (métro + RER) que sur le réseau autobus. Le nombre de voyageurs est de 2231 millions, 7 millions de plus qu'en 1986, soit + 0,3%. On note qu'en 1987, il n'y a pas eu de modification importante de l'offre de service. En revanche, sur les principaux réseaux urbains de province, le trafic en voyageurs a progressé de 4,3% par rapport à 1986, sous l'effet de l'amélioration de l'offre de service sur certains réseaux (Marseille, Grenoble).

Pour le transport routier non urbain, on note en 1986 un regain de 4,1% après la baisse de 4% en 1985 et la hausse de 4,5% en 1984 avec toutefois 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) le transport aérien.

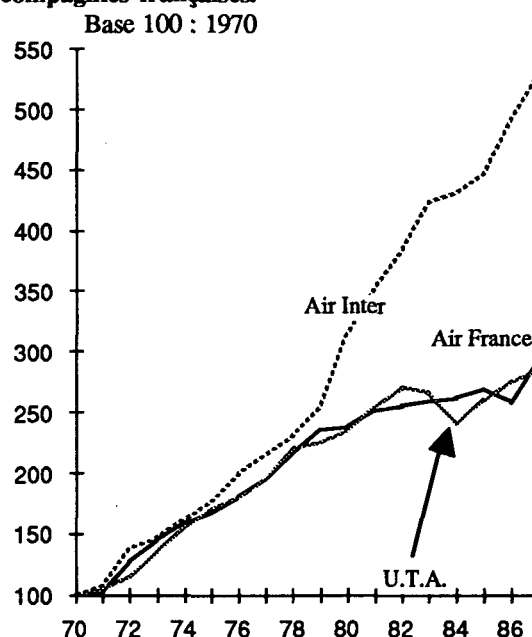
En 1987, le trafic des trois grandes compagnies - 44,2 milliards de voyageurs kilomètres - progresse fortement de 12%. Cette évolution est cependant différente selon les compagnies. Air France progresse de 14% après une baisse en 1986, UTA de 4% et Air Inter de 8,6%, ceci malgré les grèves. Cette progression globale contraste avec les années 1983 à 1985 qui globalement n'avaient pas connu de hausse importante. En outre, les petites compagnies continuent de connaître une croissance très forte.

TABLEAU 1.14
Evolution du trafic aérien des trois grandes compagnies françaises en milliards de voy-km

	1983	1984	1985	1986	1987
Air France	27,7	28,0	28,7	27,6	31,6
U.T.A.	5,3	4,8	5,2	5,5	5,7
Air Inter	5,5	5,5	5,8	6,4	6,9
Ensemble	38,5	38,3	39,7	39,5	44,2
		-0,5	3,7	-0,5	11,9

Source : DGAC

GRAPHIQUE 1.10
Evolution du trafic aérien des trois grandes compagnies françaises.



Les résultats des aéroports de Paris sont liés à l'activité des compagnies aériennes : la hausse de l'international (+11,6% en 1987 contre -2,2% en 1986) correspond au profil des trafics d'Air France. De même, l'activité intérieure continue de progresser fortement : +9,6% (+9,1% en 1986) comme les trafics d'Air Inter.

e) Le transport maritime

Le trafic de voyageurs s'est élevé à 21,2 millions de voyageurs embarqués et débarqués dans les ports français, soit une baisse par rapport à 1986 (21,8 millions), mais (20,7 millions en 1985).

Chapitre 2 LE COMPTE D'AUTRUI

En 1987, la production effective de la branche transport augmente de 4,4% en volume contre +2,6% l'année précédente, confirmant les anticipations des entreprises en 1986 qui avaient beaucoup investi. Cette croissance, uniquement imputable au transport routier de marchandises et au transport aérien, est supérieure à celle des autres branches de l'économie. L'emploi progresse aussi mais moins fortement : +0,7% pour la branche transport, soit 6000 emplois de plus qu'en 1986, permettant une hausse sensible de la productivité du travail de l'ordre de 3,4%. En outre, cette évolution résulte de gains de 10000 emplois (+4,6%) en transport routier de marchandises, et de pertes en transport ferroviaire (-4,7%) et dans le transport maritime (-11%).

LES COMPTES DE PRODUITS.

Le transport routier de marchandises croît de +8,3% contre 5,8% en 1986 et le transport aérien de 11,2% après une quasi stagnation : +1,5% en 1986. La production du transport ferroviaire, du transport maritime et de la RATP sont relativement stables. A l'inverse, la dégradation se poursuit pour la navigation intérieure (-6,5%). Au total, la production des transports progresse en 1987 à un rythme supérieur à celui de sa croissance moyenne entre 1970 et 1987 (+2,6%).

TABLEAU 2.1

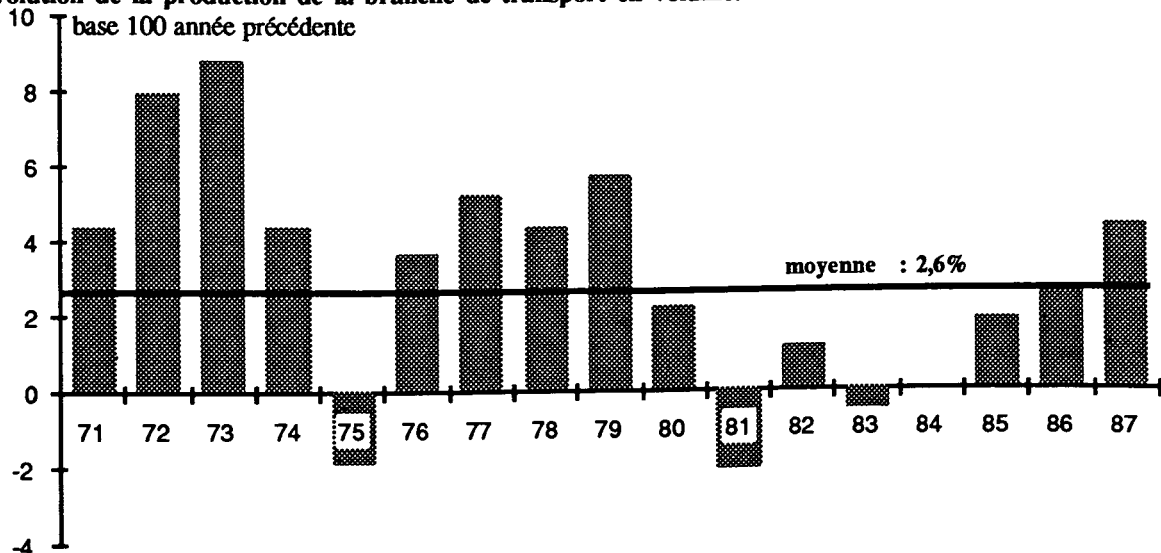
Evolution de la production des branches de transport en volume en %. 1987 en milliards de f. 1980

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
68 tr. ferroviaire	2,3	0,2	-4,7	-0,5	25,4
691 tr. rout. de m.	-1,0	2,7	5,8	8,3	55,6
692 autres tr. ter.	-0,7	2,1	2,4	0,8	29,1
70 navigation int.	-5,5	-9,8	-10,1	-6,5	0,9
71 transport mar.	-5,5	-9,4	1,3	0,3	11,2
72 transport aér.	3,1	4,7	1,5	11,2	29,6
73-4 act. annexes auxiliaires	0,3	3,8	4,8	2,3	48,7
total transport	0,0	1,9	2,6	4,4	200,5
total des branches	1,5	1,6	2,4	2,7	5436,6

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.1

Evolution de la production de la branche de transport en volume.

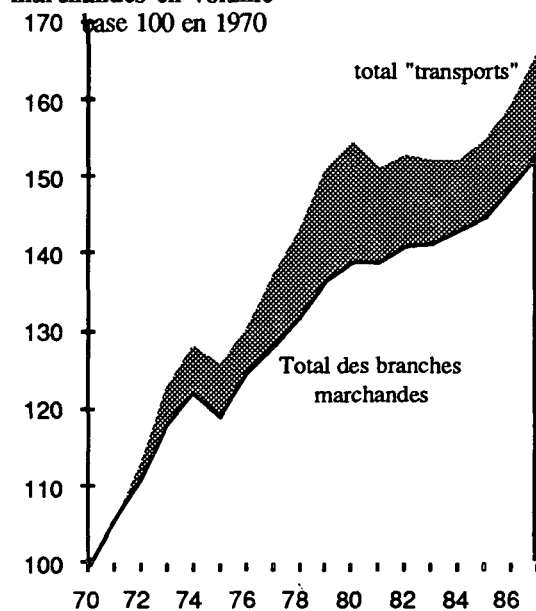


Du coup, la production en volume des transports progresse de nouveau à un rythme plus rapide que celle de l'ensemble des branches marchandes (+2,8% en 1986 en volume), après le second choc pétrolier qui avait affecté plus les transports que les autres branches (1).

Cette évolution moyenne cache néanmoins une grande disparité entre les divers modes et catégories de transport. Dans une nomenclature fine, on peut distinguer d'un côté les transports aériens, les services des péages sur les ouvrages routiers, et les entrepôts, en forte croissance, supérieure à 5% par an entre 1985 et 1987. De même, les transports routiers de marchandises et les services qui leur sont annexes (location de véhicules, collecte de fret...), les agences de voyage et le routage, les transports urbains, et le transport routier de voyageurs connaissent un net regain depuis 1986 avec la baisse des prix des carburants.

D'autre part, le transport ferroviaire est en baisse depuis 1986. Auparavant, son rythme de croissance, de près de 2% entre 1980 et 1985, était proche de celui des transports routiers. Enfin, la navigation fluviale, le transport maritime, et le déménagement sont en chute depuis 1980. Ce groupe est particulièrement affecté par le second choc pétrolier, tel le transport maritime qui était encore en croissance sensible avant 1980.

GRAPHIQUE 2.2
Production des transports et des branches marchandes en volume



Source : INSEE

(1) Dans ce rapport on a privilégié l'étude des évolutions de la production des transports en volume. On publie toutefois dans les tableaux commentés tous les Equilibres-Ressources-Emplois des transports en NAP90, qui permettent d'analyser le partage des ressources (production + importations) entre les divers emplois.

TABLEAU 2.2

Classement des branches de transport selon le taux de croissance de la production entre 1977 et 1986 en % par an (*)

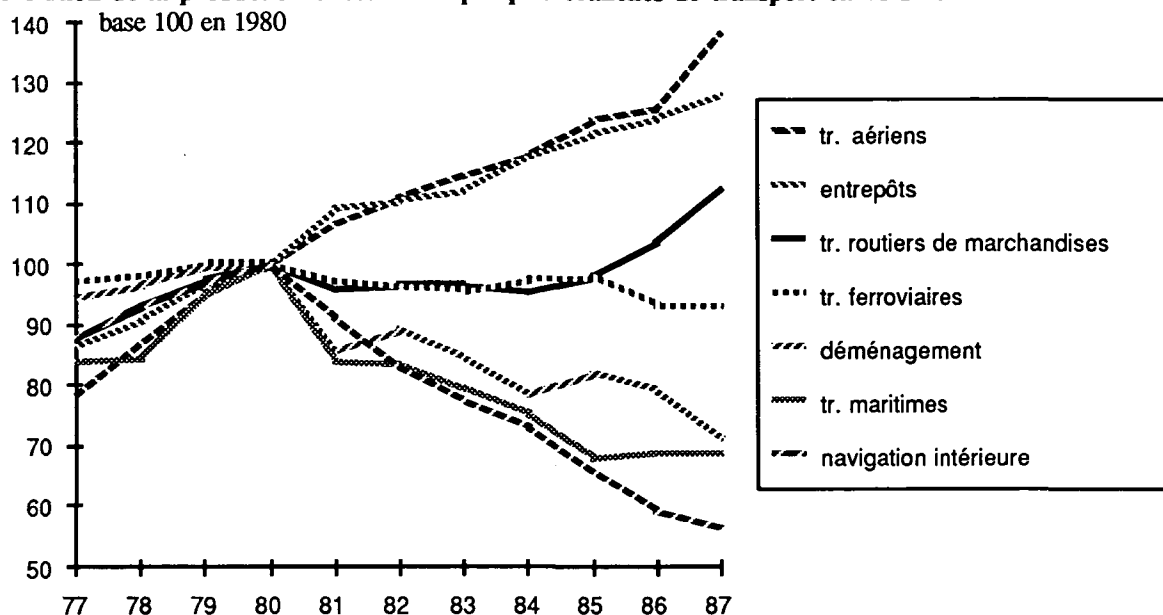
	1977-1986	1977 - 1980	1980 - 1983	1983 - 1985	1986	1987
r7402, 07	9,5	12,9	9,8	5,5	6,3	7,0
r7305	7,6	9,8	6,2	4,6	11,7	7,4
s72	5,3	8,4	4,6	3,9	1,5	11,2
r7307, 08	4,1	4,9	3,9	4,1	2,1	2,5
r7300	3,6	2,9	1,1	8,1	4,4	1,5
r7409, 10	3,3	5,4	3,3	-1,5	7,5	1,0
r6925	2,7	7,3	-3,0	3,3	5,9	4,0
r6921	2,4	2,9	2,8	1,6	1,0	1,6
s691	1,8	4,3	-1,2	0,8	5,8	8,3
T31	1,7	4,1	-0,5	0,9	2,6	4,4
r6802	1,2	0,9	1,8	3,2	-3,3	0,0
r6923	0,8	-2,9	4,8	0,5	1,2	1,0
r7403,05,08	0,5	2,5	-0,8	-1,5	2,4	3,5
r6922	0,2	3,9	-2,5	-1,6	1,5	0,8
r7401,04,06	-0,2	0,6	-2,4	0,6	2,6	-1,7
r6926	-1,8	0,6	-6,3	-4,3	10,5	-4,0
r6803	-2,2	1,1	-4,7	-0,9	-6,3	-1,0
s71	-2,2	6,0	-7,4	-7,5	1,3	0,3
r6924	-2,2	1,6	-5,9	-1,5	-3,5	-14,5
s70	-4,3	4,4	-8,2	-7,7	-10,1	-6,5

Source : INSEE

(*) Cette décomposition des évolutions de la production en volume selon une nomenclature plus fine que la NAP90 doit être prise avec précaution compte tenu notamment des difficultés de partage volume-prix chez les auxiliaires.

GRAPHIQUE 2.3

Evolution de la production effective de quelques branches de transport en volume



S'agissant des composantes de la demande, les consommations intermédiaires en transports augmentent de 4,6% en volume en 1987 (+3,2% en 1986) alors que la consommation des ménages ne progresse que de 1,8% (+1,2% en 1986). On note aussi le regain des exportations (+5,4% contre +1,6% en 1986). En revanche, dans l'ensemble des branches, tous les agrégats évoluent au même rythme en 1987.

TABEAU 2.3

Evolution de la demande de transport en volume en %. 1987 en milliards f. 1980

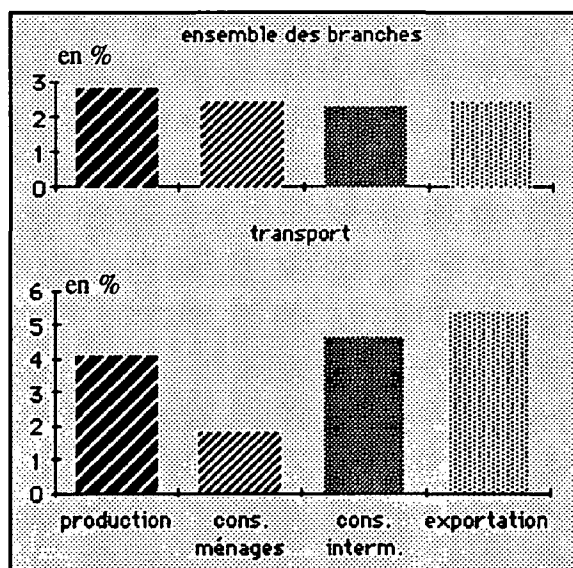
	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production distr.	0,2	1,4	2,5	4,4	201,3
Importation CAF	-4,7	3,9	3,3	1,3	15,4
Total "Res-Emp."	-0,2	1,8	2,5	4,1	221,1
Consommation des ménages	1,2	1,9	1,2	1,8	47,5
Exportation FAB	-0,2	-1,5	1,6	5,4	35,1
Consommation intermédiaire	-0,7	2,7	3,2	4,6	138,5

Source : INSEE - Equilibres-Ressources-Emplois

L'étude des coefficients techniques confirme ce regain des consommations des entreprises en transport. Le coefficient technique en transport rapporte les consommations intermédiaires des produits "transports" à la production effective des branches marchandes. Il baisse entre 1980 et 1984 de 2,79% à 2,68%, retrouvant son niveau de 1977 et de 1970. Cette baisse affecte particulièrement le transport routier de marchandises. Toutefois, depuis 1984, le regain de son coefficient (+0,11 points entre 1984 et 1987), alors que le coefficient du transport ferroviaire accuse une baisse de 0,4 points, permet au coefficient des transports de retrouver le niveau de 2,79%.

GRAPHIQUE 2.4

Evolution des emplois de transport et du total des branches entre 1986 et 1987 en %



Source : INSEE

TABEAU 2.4

Coefficients techniques en "transport" par les branches marchandes en volume en %

	1977	1984	1985	1986	1987
68 tr. ferroviaire	0,35	0,28	0,27	0,25	0,24
691 tr. rout. de m	1,05	1,02	1,03	1,07	1,13
692 autres tr. ter.	0,26	0,25	0,26	0,27	0,26
70 navigation int.	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
71 tr. maritime	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
72 tr. aérien	0,11	0,23	0,25	0,25	0,25
73-4 act. annexes auxiliaires	0,87	0,86	0,87	0,88	0,87
Ens. transport	2,70	2,68	2,72	2,76	2,79

Source : INSEE

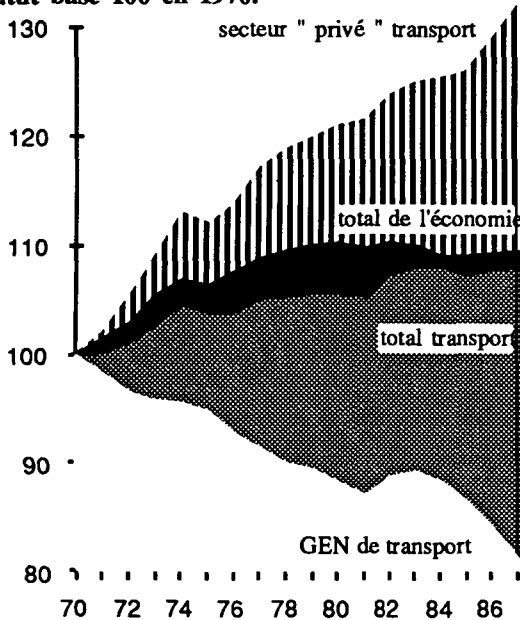
L'EMPLOI.

a) Les effectifs du secteur.

Les salariés du secteur des transports augmentent de 2100 personnes en 1987 (+0,3%), contre plus 3800 en 1986 (+0,5%). Le contraste reste surtout net entre la baisse sensible des effectifs des Grandes Entreprises Nationales de transport (G.E.N.) (-11000 emplois : -3,4%, après -2,7% en 1986) et la croissance des salariés des entreprises privées de transport (+13100 : +2,5% après +2,4% en 1986).

GRAPHIQUE 2.5

Evolution des salariés des transport par statut base 100 en 1970.



Source : INSEE

Cette évolution résulte de gains de près de 10000 emplois en transport routier de marchandises et de pertes de 11000 personnes à la SNCF contre 8700 en 1986. A Air France et à Air Inter, les effectifs se stabilisent.

S'agissant de l'évolution dans les entreprises privées en 1986, les résultats globaux d'un échantillon constant d'entreprises montrent que les effectifs des petites entreprises (moins de 10 salariés) ont progressé alors que ceux des grandes entreprises (plus de 200 salariés) stagnent. En fait, cette stagnation résulte d'une hausse en transport routier de marchandises (+3%) et d'une baisse de 12% dans les grandes entreprises de transport maritime (1).

TABEAU 2.5

Evolution des salariés d'un échantillon constant d'entreprises entre 1986 et 1985 en %

	0-9	10-49	50-199	>200	total
Tr. rout. de march.	9,0	4,0	2,0	3,0	4,0
Tr. rout. de voyag.	-1,0	0,0	1,0	-2,0	-1,0
Nav. intérieure	-15,0	-9,0	-14,0	-5,0	-8,0
Tr. maritimes	-3,0	-10,0	-10,0	-12,0	-12,0
Tr. aériens	48,0	-2,0	24,0	3,0	3,0
Auxil. maritime	9,0	-7,0	-8,0	-6,0	-6,0
Auxil. terrestre	6,0	4,0	3,0	2,0	3,0
T31 Ensemble	7,0	3,0	1,0	0,0	1,0

Source: EAE 1986, résultats provisoires (Mai 1988).

(1) En outre, l'écart entre la progression de cet échantillon (+1%) et celle des salariés du secteur "transport" (+2,4%) peut provenir, outre de différences de sources - les gérants d'infrastructures ne sont pas enquêtés -, des petites entreprises, notamment celles qui se sont créées : à la date d'exploitation de l'échantillon pour ce Rapport, les effectifs de l'échantillon étaient de 260 milliers sur un total de 543 milliers selon l'INSEE.

TABEAU 2.6

Evolution des salariés des transports par statut

en milliers

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
GEN de Transport								
. SNCF	254,4	248,9	252,4	252,2	248,4	242,1	233,4	222,5
. RATP	36,0	36,0	37,6	39,1	39,2	39,2	39,1	38,8
. AIR FRANCE	28,0	27,8	28,8	29,1	29,4	29,0	28,9	29,0
. AIR INTER	5,3	5,6	6,0	6,6	6,7	6,7	7,0	7,1
total des GEN	323,7	318,3	324,8	327,0	323,7	317,0	308,4	297,4
<i>en évolution</i>		98,3	102,0	100,7	99,0	97,9	97,3	96,4
Secteur privé transport	498,7	500,8	509,9	514,2	517,0	518,1	530,5	543,6
<i>en évolution</i>		100,4	101,8	100,8	100,5	100,2	102,4	102,5
Total transport	822,4	819,1	834,7	841,2	840,7	835,1	838,9	841,0
<i>en évolution</i>		99,6	101,9	100,8	99,9	99,3	100,5	100,3
Total de L'économie	18276,8	18186,8	18273,0	18245,6	18099,5	18066,9	18134,2	18165,6
<i>en évolution</i>		99,5	100,5	99,9	99,2	99,8	100,4	100,2

Source : INSEE

b) Les effectifs de la branche (1).

Par modes, les effectifs (y compris les non-salariés) du transport routier de marchandises augmentent en 1987 de +4,6% contre +2,9% en 1986. A contrario, l'emploi continue de baisser dans le transport maritime : -11% contre -7,7% et dans le transport ferroviaire : -4,7% contre -3,5% en 1986.

Au total, la période 1986-1987 accentue les divergences d'évolution apparues entre 1974 et 1980 : D'un coté, les effectifs régressent sensiblement dans le transport ferroviaire et le transport maritime. D'autre part, l'emploi augmente sensiblement dans le transport aérien et les transports routiers.

TABLEAU 2.7
Evolution des effectifs des transport en %

	1983	1984	1985	1986	1987
68 tr. ferroviaire	0,5	-1,4	-2,5	-3,5	-4,7
691 tr. rout. de m.	0,7	-0,4	1,1	2,9	4,6
692 autres tr. ter.	1,6	0,0	0,3	1,6	0,7
70 navigation in.	0,0	2,5	-4,9	-1,3	-3,9
71 tr. maritime	-0,5	4,6	-9,6	-7,7	-11,0
72 tr. aérien	2,2	-0,8	1,4	1,5	2,1
73-4 act. annexes auxiliaires	0,5	4,3	-0,1	2,2	1,3
Ens. transport	0,9	0,7	-0,4	0,9	0,7

Source : INSEE, OEST

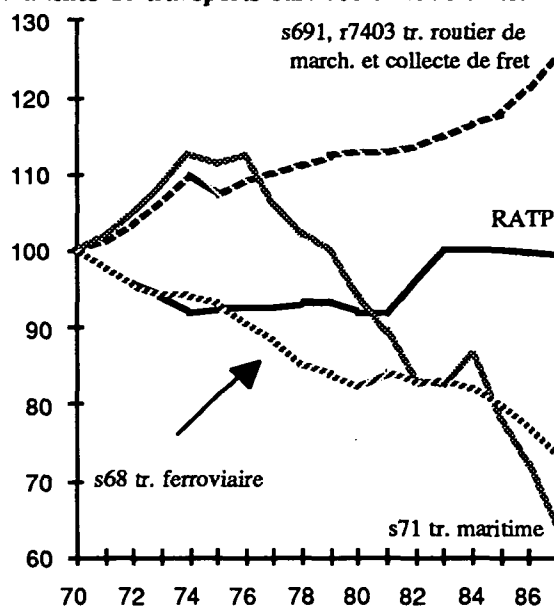
TABLEAU 2.8
Classement des branches de transport selon le taux de croissance des effectifs en % par an

	1970-1986	1970-1974	1975-1980	1981-1985	1986	1987	1987 niveau
r7409 agence de voyage, routage	6,9	11,3	7,5	3,5	2,7	2,3	35,0
r7402 auxiliaires du transport aérien	5,3	9,0	4,4	3,6	5,4	5,1	4,1
72 transport aérien	3,4	4,6	3,2	2,8	1,5	2,1	54,0
s73 gérants d'infrastructure	3,3	5,6	2,6	2,5	3,1	2,0	40,7
r6925 location de véhicules industriels	2,7	7,1	1,6	-0,2	6,1	1,5	26,3
r6921 tr. urbain de voyageur	2,4	2,7	3,0	1,4	1,7	3,3	31,5
r6922 tr. routier de voyageur	1,4	2,3	1,4	1,1	-0,4	1,2	49,1
r6926 tr. par conduite	1,3	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,6
691,7403 tr. routier de marc. et collecte de fret	1,2	2,3	0,5	0,9	2,7	3,7	305,6
r6923 taxis	1,1	0,8	0,7	1,2	3,2	1,4	36,0
T31 Total transport	0,7	1,5	0,2	0,6	0,9	0,7	806,5
RATP	0,0	-2,0	0,0	1,7	-0,5	-0,5	36,2
70 navigation fluvial	-0,7	0,9	-1,0	-1,5	-1,3	-3,9	7,4
r6924 déménagement	-1,0	1,8	-2,0	-2,5	2,3	-6,9	12,2
68 transports ferroviaires	-1,6	-1,5	-2,2	-0,6	-3,5	-4,7	127,3
71 transport maritime	-2,0	3,0	-2,9	-3,6	-7,7	-11,0	17,0
r7401 auxiliaires du transport maritime	-2,4	-1,4	-2,6	-3,2	-0,4	-1,7	22,5

Source : INSEE, OEST.

Les niveaux 1987 sont en milliers. Ces données, élaborées surtout à partir des séries UNEDIC, sont calées sur les effectifs en NAP90 de l'INSEE. Compte tenu des problèmes de classement d'entreprises dans l'enquête annuelle d'entreprises avant et après 1980, on a préféré regrouper ici les effectifs des branches de T.R.M. et de collecte de fret.

GRAPHIQUE 2.6
Evolution des effectifs de certaines
branches de transports base 100 en 1970 en %.



(1) Les séries présentées dans ce Rapport sont celles de la Comptabilité Nationale jusqu'en 1984 inclus. Après, on s'est calé sur le niveau NAP 40 de la nomenclature INSEE, estimant les niveaux 90 à partir des statistiques UNEDIC de salariés : les séries INSEE en NAP90 s'appuient sur l'Enquête Annuelle d'Entreprise qui permet de reclasser les effectifs par branche. Or ces enquêtes ne sont disponibles que pour des comptes définitifs (cf. N. 220 "Archives et Documents" de l'INSEE octobre 1987).

c) La durée du travail et le volume d'heures travaillées. (1).

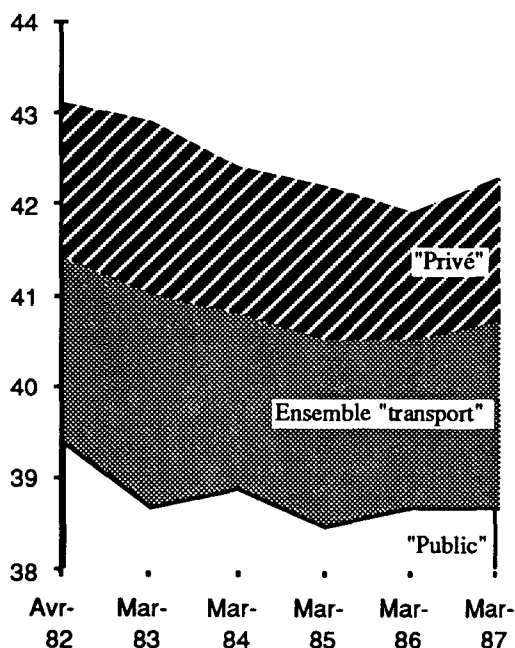
Dans l'enquête sur l'emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages, une question porte notamment sur la durée du travail déclarée par les salariés du secteur des transports (T31) suivant leur statut (salariés d'entreprise publique ou d'entreprise privée). Il apparaît alors que si la durée hebdomadaire moyenne du travail déclarée par les salariés des transports à statut public (SNCF, RATP, Etat et collectivités locales, ...) évolue peu entre 1986 et 1987 (38.70 heures en Mars 1986 et 1987), celle des salariés des entreprises privées augmente de près de 25 minutes.

TABLEAU 2.9
Durées hebdomadaires moy. habituelles du travail des salariés à temps complet du secteur des transports (T31) par statut.

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Privé	43,1	42,9	42,4	42,2	41,9	42,3
Public	39,4	38,7	38,9	38,5	38,7	38,7
Total	41,4	41,0	40,8	40,5	40,5	40,7

Source : INSEE : Enquête Emploi de Mars.

GRAPHIQUE 2.7
Durées hebdomadaires moy. habituelles du travail des salariés à temps complet du secteur des transports (T31) par statut.



Source : INSEE : Enquête Emploi de Mars.

En recoupant cette évolution avec celle de l'enquête du Ministère du Travail réalisée auprès des établissements de plus de dix salariés sur l'Activité et les Conditions d'Emploi de la Main d'Oeuvre (enquête

ACEMO), on peut émettre l'hypothèse que cette augmentation provient pour la plus grande part des transports routiers.

TABLEAU 2.10
Durée du travail dans les transports

	1983	1984	1985	1986	1987
Durée hebdomadaire du travail en heures	39,83	39,79	39,60	39,49	39,49
Durée annuelle effective (*)	1693	1698	1683	1681	1687
heures de travail par an en millions	1382	1397	1382	1388	1399
évolution an n/n-1		1,1	-1,1	0,4	0,8

Source : INSEE

(*) La durée annuelle effective est exprimée en heures par salarié.

Au total, le volume d'heures travaillées croît de 0,8% en 1987, soit à un rythme plus rapide qu'en 1986 (+0,4%) du fait de la durée du travail, alors que la croissance des effectifs était plus élevée en 1986 (+0,9% contre +0,7% en 1987).

Enfin, le travail à temps partiel continue de se développer dans les transports. On estime en effet que 3,4% des salariés travaillaient à temps partiel en 1985 contre 3% en 1981.

(1) Le volume d'heures travaillées donne une mesure de l'activité productrice par branche. Il est évalué comme la somme de trois composantes :

- le volume d'heures travaillées par les salariés
- le volume d'heures travaillées par les non-salariés
- le volume d'heures travaillées au noir.

Le volume d'heures est estimé par le produit des effectifs et de la durée annuelle effective du travail. Le calcul est effectué par l'INSEE au niveau 40 et l'unité retenue est le million d'heures. Pour les non-salariés, l'INSEE a fait l'hypothèse que l'indice de "suractivité" était de 20% dans les transports. La durée effective du travail est calculée à partir de la durée hebdomadaire brute offerte, exprimée en heure par salarié. Elle est construite en trois étapes. Dans un premier temps on évalue la durée annuelle offerte aux salariés à temps complet. On intègre ensuite l'absentéisme pour maladies et grèves. Enfin on corrige la durée ainsi obtenue pour prendre en compte l'incidence du travail à temps partiel.

L'activité de la main d'oeuvre retenue par l'INSEE pour le calcul de la productivité du travail est toutefois égale au produit des effectifs par la durée annuelle effective qui est supposée la même pour les salariés et les non salariés.

d) La productivité du travail

La productivité horaire du travail des transports est en net regain (+3,4% en 1987) après plusieurs années de croissance relativement faible (+1,3% entre 1981 et 1986). On le voit en comparant son évolution à celle de l'ensemble des branches (+1,6% en 1987).

On note que cette croissance se fait avec une hausse de l'activité du travail de 1,1% alors qu'en 1985 celle-ci avait baissé de 1,2%.

TABLEAU 2.11
Evolution de la productivité horaire du travail base 100 année précédente en %

	1983	1984	1985	1986	1987
Transport					
valeur ajoutée	0,0	1,0	1,8	2,3	4,5
activité	0,1	1,0	-1,2	0,8	1,1
productivité	-0,1	0,1	3,1	1,5	3,4
Ensemble des branches					
valeur ajoutée	0,9	1,6	1,6	1,8	1,8
activité	-1,0	-0,9	-1,2	0,0	0,1
productivité	1,9	2,5	2,8	1,8	1,6

Source : INSEE

Ce regain de la productivité du travail affecte surtout le transport ferroviaire (+4,6% contre -1,3% en 1986), maritime (+12,6%) et aérien (+10,4%) mais aussi les transports routiers de marchandises, y compris la collecte de fret, (+3,8% contre +0,5% par an entre 1981 et 1986) malgré la hausse sensible des effectifs. La productivité croît aussi à la RATP après une quasi-stagnation en 1986.

TABLEAU 2.12
Evolution de la productivité horaire du travail par sous-activités en %

	1983	1984	1985	1986	1987
68 tr. ferroviaire	1,3	8,6	3,5	-1,3	4,6
691 tr. rout. de m.	0,8	-5,5	4,5	1,6	4,3
692 autres tr. ter.	-3,0	2,2	3,6	0,3	0,4
71 tr. maritime	-2,3	1,3	-7,7	15,8	12,6
72 tr. aérien	2,0	7,7	1,4	2,8	10,4
73-4 act. annexes auxiliaires	-0,4	-4,5	3,8	2,4	0,6
Ens. transport	-0,1	0,1	3,1	1,5	3,4

Source : INSEE, OEST

	1970-1986	1970 - 1974	1975 - 1980	1981 - 1985	1986	1987
s72 transport aérien	7,3	7,0	10,1	5,2	2,8	10,4
s71 transport maritime	3,6	5,1	7,7	-4,3	15,8	12,6
s73 gérants d'infrastructure	3,8	5,7	3,3	2,9	3,2	1,2
T31 Total transport	3,3	7,6	2,6	1,3	1,5	3,4
s68 transports ferroviaires	3,3	7,3	2,0	2,6	-1,3	4,6
r6921 transport urbain de voyageur n.c. RATP	3,3	6,8	0,0	4,9	1,6	1,0
r6925 location de véhicules industriels	3,0	11,6	-0,7	1,9	-1,1	2,2
RATP	3,0	3,7	4,0	1,9	0,2	1,7
s691,r7403 tr. routier de march. et collecte déret	2,4	7,4	1,5	-0,2	1,3	3,8
r6922 tr. routier de voyageur	1,9	5,2	1,9	-0,6	1,4	-0,3
r6923 taxis	1,5	3,8	1,7	0,3	-2,8	-0,6

Source : OEST

Ces données sont des estimations faites à partir des séries INSEE disponibles en NAP90 pour la valeur ajoutée et les effectifs, et l'activité du travail en NAP40. Autrement dit, il ne s'agit que d'évaluation qui doivent être prises avec prudence. Rappelons que la productivité horaire du travail est le rapport entre la valeur ajoutée et l'activité du travail.

GRAPHIQUE 2.8
Evolution de la productivité horaire du travail dans la branche "transport"

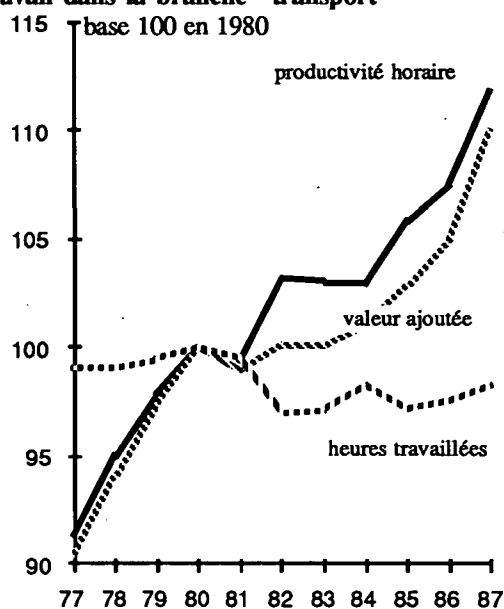


TABLEAU 2.12
Evolution de la productivité horaire du travail par sous-activités en %

	1983	1984	1985	1986	1987
68 tr. ferroviaire	1,3	8,6	3,5	-1,3	4,6
691 tr. rout. de m.	0,8	-5,5	4,5	1,6	4,3
692 autres tr. ter.	-3,0	2,2	3,6	0,3	0,4
71 tr. maritime	-2,3	1,3	-7,7	15,8	12,6
72 tr. aérien	2,0	7,7	1,4	2,8	10,4
73-4 act. annexes auxiliaires	-0,4	-4,5	3,8	2,4	0,6
Ens. transport	-0,1	0,1	3,1	1,5	3,4

Source : INSEE, OEST

TABLEAU 2.13
Classement de certaines branches de transport (selon le taux de croissance de la productivité entre 1970 et 1986) et évolution par périodes en % par an (*).

	1970-1986	1970 - 1974	1975 - 1980	1981 - 1985	1986	1987
s72 transport aérien	7,3	7,0	10,1	5,2	2,8	10,4
s71 transport maritime	3,6	5,1	7,7	-4,3	15,8	12,6
s73 gérants d'infrastructure	3,8	5,7	3,3	2,9	3,2	1,2
T31 Total transport	3,3	7,6	2,6	1,3	1,5	3,4
s68 transports ferroviaires	3,3	7,3	2,0	2,6	-1,3	4,6
r6921 transport urbain de voyageur n.c. RATP	3,3	6,8	0,0	4,9	1,6	1,0
r6925 location de véhicules industriels	3,0	11,6	-0,7	1,9	-1,1	2,2
RATP	3,0	3,7	4,0	1,9	0,2	1,7
s691,r7403 tr. routier de march. et collecte déret	2,4	7,4	1,5	-0,2	1,3	3,8
r6922 tr. routier de voyageur	1,9	5,2	1,9	-0,6	1,4	-0,3
r6923 taxis	1,5	3,8	1,7	0,3	-2,8	-0,6

Source : OEST

Ces données sont des estimations faites à partir des séries INSEE disponibles en NAP90 pour la valeur ajoutée et les effectifs, et l'activité du travail en NAP40. Autrement dit, il ne s'agit que d'évaluation qui doivent être prises avec prudence. Rappelons que la productivité horaire du travail est le rapport entre la valeur ajoutée et l'activité du travail.

L'INVESTISSEMENT.(1)

Depuis 1985, l'évolution de l'investissement de la branche transport (hors Administrations Publiques), marque un net regain. La F.B.C.F. progresse de 6,5% en volume en 1986. Cette évolution résulte d'une hausse de 4,8% de l'investissement des Grandes Entreprises Nationales et de 7,5% des entreprises privées. En 1987, l'investissement des transports augmenterait de 1,8% dont +6,5% pour les entreprises privées alors que l'investissement des GEN baisse de 5,5%.

Dans les entreprises privées, deux autres indicateurs confirment ce rythme élevé d'investissement. Selon l'enquête du Centre de Productivité des transports, les investissements se situent en 1987 à un niveau élevé. D'autre part, les immatriculations de véhicules utilitaires continuent de progresser fortement (+9%).

TABLEAU 2.14

Evolution de l'investissement dans les transports et l'ensemble des branches
milliards de f. 1980

	1983	1984	1985	1986	1987
Transport	31,8	30,1	32,5	34,6	35,2
<i>évolution n/n-1</i>	<i>-10</i>	<i>-5,2</i>	<i>7,9</i>	<i>6,5</i>	<i>1,8</i>
SQS-EI priv.	18,8	18,4	20,2	21,7	23,0
GEN	13,0	11,7	12,3	12,9	12,2
Ens. branches	310,3	301,7	313,6	324,0	337,9
<i>évolution n/n-1</i>	<i>-4,4</i>	<i>-2,8</i>	<i>3,9</i>	<i>3,3</i>	<i>4,3</i>

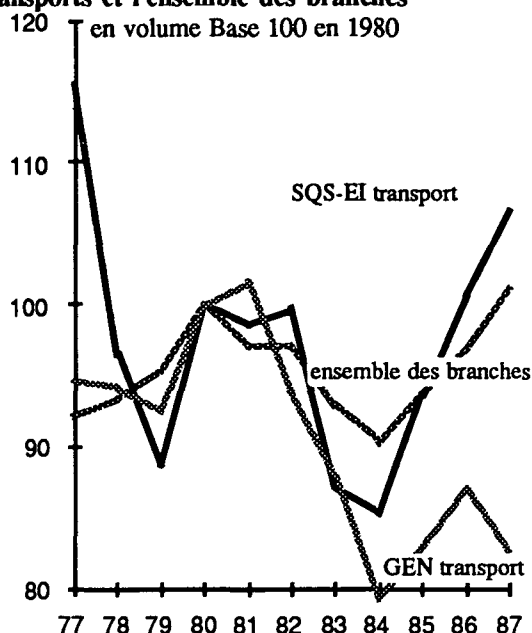
Evolution de l'investissement dans les transports et l'ensemble des branches
milliards de f. courants

	1983	1984	1985	1986	1987
Transport	43,2	42,9	48,3	53,6	56,6
<i>évolution n/n-1</i>	<i>-2,0</i>	<i>-0,7</i>	<i>12,5</i>	<i>11,1</i>	<i>5,6</i>
SQS-EI priv.	25,5	26,0	29,9	34,1	37,7
GEN	17,7	16,9	18,4	19,6	19,0
Ens. branches	421,2	436,6	476,7	510,2	546,2
<i>évolution n/n-1</i>	<i>4,0</i>	<i>3,7</i>	<i>9,2</i>	<i>7,0</i>	<i>7,1</i>

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.9

Evolution de l'investissement dans les transports et l'ensemble des branches
en volume Base 100 en 1980



Source : INSEE

(1) En Comptabilité Nationale, la formation brute de capital fixe (FBCF) de la branche représente la valeur des biens durables acquis afin d'être utilisés pendant au moins un an dans leur processus de production, ainsi que la valeur des biens et des services incorporés aux biens de capital fixe acquis, aux terrains et aux actifs incorporels. La FBCF est en général affectée à l'unité institutionnelle qui en est propriétaire.

La FBCF correspondant au crédit-bail est toutefois affectée à l'utilisateur contrairement au traitement de la base 71.

La FBCF effectuée par une unité institutionnelle peut être ventilée entre les différentes unités de production homogène qu'elle comprend selon le critère de l'utilisation du capital fixe investi. En regroupant en branches les unités de production homogène, on obtient une ventilation de la FBCF par branche. On retient deux approches : la FBCF des secteurs institutionnels par branche, qui inclut, celle des Administrations Publiques ; la FBCF des S.Q.S. et E.I..

C'est cette seconde approche qu'on a retenu ici : Il en résulte une part de la FBCF "transport" dans la FBCF globale de 10,3% en francs courants en 1987 contre seulement 6% selon l'approche qui inclut les APU..

Chapitre 3 LES ENTREPRISES

En 1987 les résultats financiers des entreprises de transport routier de marchandises restent stables globalement après le net redressement de 1986 (les trafics sont en forte progression ce qui permet une baisse des prix de vente malgré une hausse des prix des facteurs de production). La trésorerie se maintient cependant à un bon niveau. D'ailleurs, les créations d'entreprises nouvelles de transport, qui incluent les taxis, sont de 9150 en 1987 contre 7500 en 1986. Toutefois, les défaillances d'entreprises progressent sensiblement alors qu'elles régressaient en 1986, signe d'une plus grande hétérogénéité d'évolution. Pour leur part, les grandes entreprises nationales connaissent une croissance de leur valeur ajoutée de 4,6%. Grâce surtout à la maîtrise de leurs frais de personnel, leur taux de marge (43,7%) et surtout leur taux d'épargne (20,9%) s'améliorent de 3 points, permettant compte tenu, d'un tassement de leur investissement, une réduction notable de leur besoin de financement.

TABLEAU 3.1
Evolution des taux de marge des
entreprises des transport

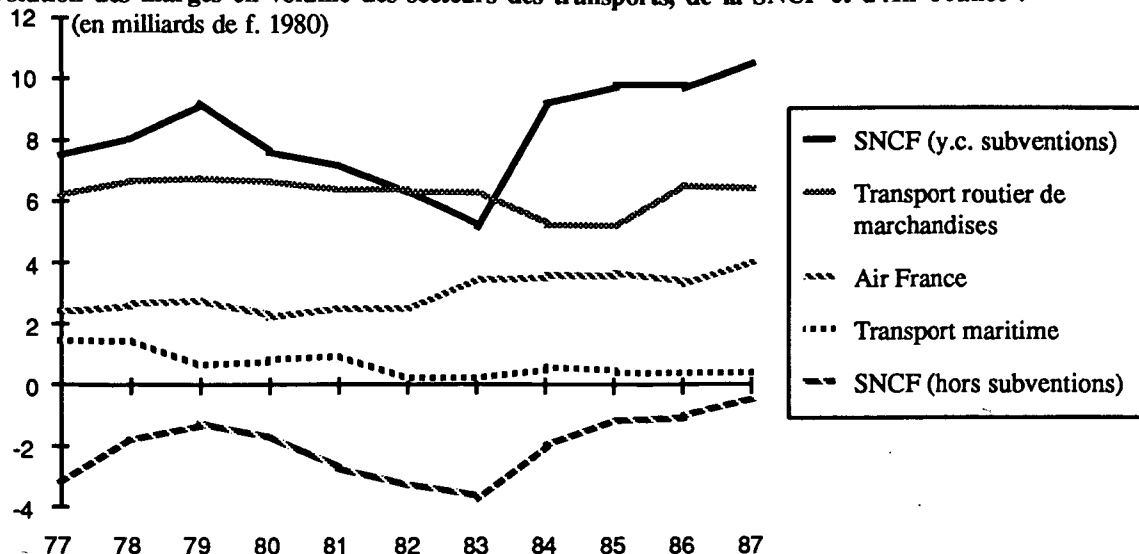
	en %				
	1983	1984	1985	1986	1987
tr. routier de mar	29,4	27,2	26,8	30,4	29,7
tr. maritime	6,9	16,9	14,7	15,6	17,8
SNCF	22,1	38,7	40,5	40,8	44,5
RATP	33,2	35,7	37,7	44,8	47,5
Air France	42,9	42,9	42,4	39,7	43,8
Air Inter	19,5	19,7	24,3	37,1	27,4

Source : INSEE (1)

(1) On s'appuie ici sur les comptes "Standards" pour les entreprises de transport (hors GEN) et les comptes de secteur pour les GEN (tous deux, source INSEE). Ces comptes sont établis selon le nouveau Plan Comptable, ce qui pose quelques problèmes de rétrocompatibilité avant 1984. Les Comptes "Standards" sont élaborés dans la nomenclature NAP 90. L'évolution de la structure de ces comptes peut 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 de l'épargne brute à la valeur ajoutée; le taux d'investissement, rapport de la FBCF à la valeur ajoutée; le taux d'autofinancement, rapport de l'épargne brute à la FBCF.

GRAPHIQUE 3.1

Evolution des marges en volume des secteurs des transports, de la SNCF et d'Air France .



LES ENTREPRISES DE TRANSPORT (hors les Grandes Entreprises Nationales).

a) le transport routier de marchandises

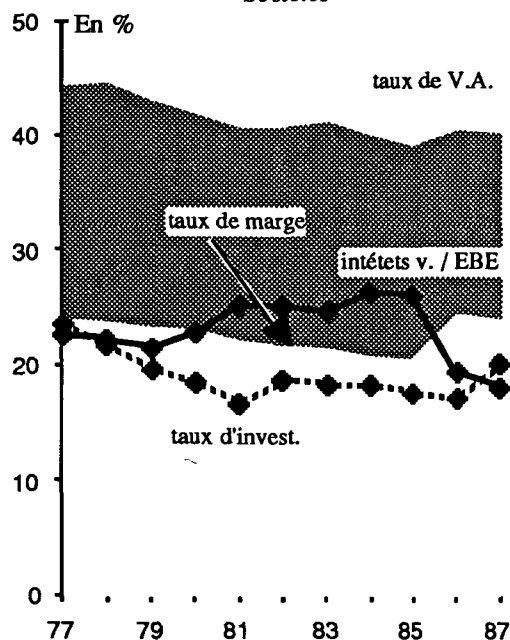
Avec la hausse des trafics de 8,3%, les entreprises de transport routier de marchandises stabilisent leurs résultats après les gains importants en 1986 : +26,7% pour l'excédent brut d'exploitation (EBE) et +34,6% pour l'épargne brute. En raison de la baisse des prix, le chiffre d'affaires augmente de près de 5% en 1987, et la valeur ajoutée de 4% car les économies de carburants restent importantes bien que de moindre ampleur qu'en 1986 (baisse des prix du gazole de 3% en 1987) mais les autres consommations, telle la réparation, progressent de 7,5% du fait des fortes hausses de prix. En outre, les rémunérations augmentent de l'ordre de 5,1%, entraînant une légère hausse de l'EBE (+1,6%).

TABLEAU 3.3
Principaux ratios des entreprises (SQS) de
transport routier de marchandises en %

	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	41,1	39,9	38,9	40,4	40,0
taux de marge	21,4	20,7	20,5	24,4	24,0
taux d'épargne	13,8	13,0	13,0	17,0	17,0
intérêt v./EBE	24,7	26,3	26,1	19,4	18,0
taux d'invest.	18,3	18,2	17,5	17,0	20,0
taux d'autof.	75,7	71,8	74,0	100,0	85,0

Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1987.

GRAPHIQUE 3.2
Evolution des ratios du transport routier de marchandises
Sociétés



En 1986, D'après les résultats provisoires de l'EAE, les résultats augmentent surtout dans les entreprises de moins de 10 salariés : l'EBE progresse ainsi de 26% contre +19% pour les plus de 200 salariés. le profit brut augmente encore plus nettement de 37% du fait d'une baisse des frais financiers de -10%.

TABLEAU 3.2
Compte d'exploitation du T.R.M. SQS+EI
Evolution en % année n/n-1. 1987 en milliards de f.

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production	0,5	8,2	7,3	5,0	86,9
C.I.	2,3	9,7	4,5	5,7	51,4
valeur ajoutée	-2,1	6,0	11,7	4,0	35,5
sub. - impôts	5,5	4,0	8,4	4,9	-2,0
Rémunérations	0,6	6,7	6,0	5,1	22,9
EBE	-9,6	4,5	26,7	1,6	10,5
interets versés	-2,1	3,3	-3,2	-5,8	1,6
Epargne brute	-11,7	4,8	34,6	2,0	8,1
F.B.C.F.	-6,1	-0,6	7,6	9,0	6,0

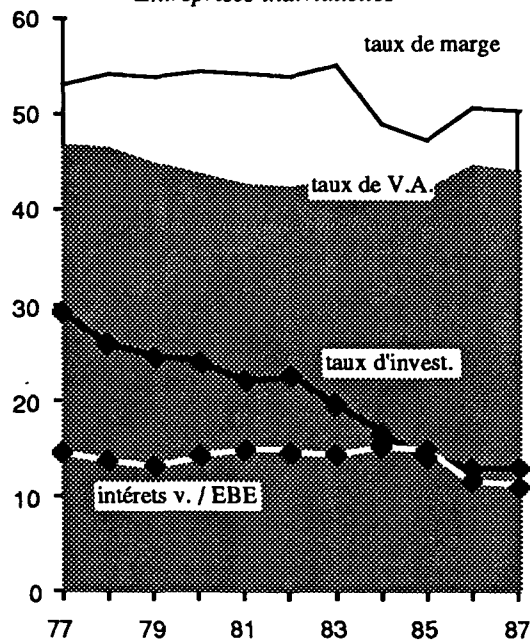
Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1987.

TABLEAU 3.4
Principaux ratios des entreprises (E.I.) de
transport routier de marchandises en %

	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	42,9	42,3	42,2	44,5	44,0
taux de marge	55,1	49,1	47,4	50,7	50,5
taux d'épargne	46,8	41,6	40,4	44,9	44,6
intérêt v./EBE	14,3	15,2	14,8	11,5	11,0
taux d'invest.	19,6	16,6	14,0	12,9	13,0
taux d'autof.	238,7	171,6	287,6	346,8	343,1

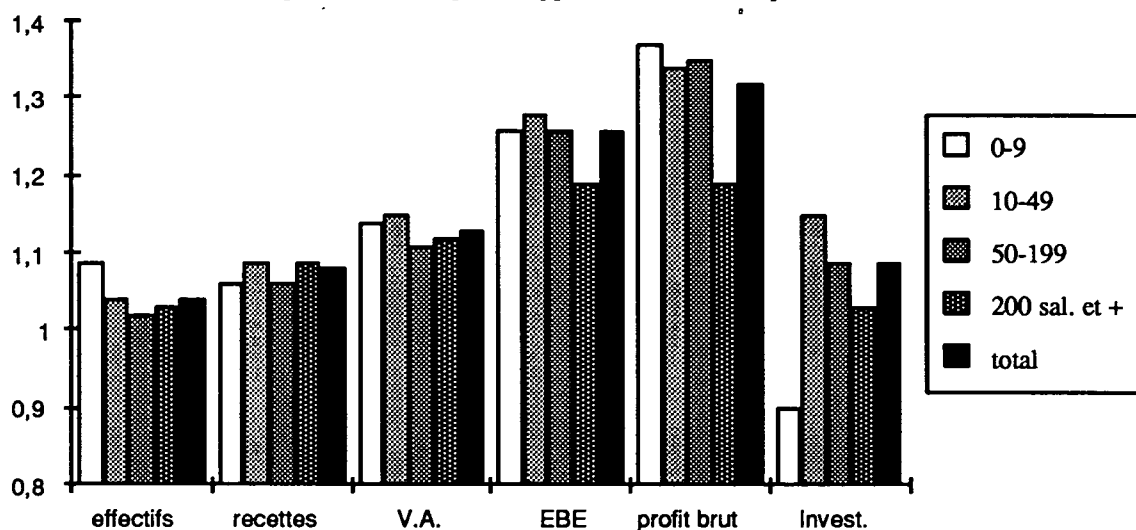
Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1987.

Entreprises individuelles



GRAPHIQUE 3.3

Evolution des données comptables d'entreprises appariées de T.R.M. par taille en 1986



Source : EAE, résultats provisoires (Mai 1988).

S'agissant de la trésorerie des entreprises, elle reste plutôt satisfaisante : le nombre d'entreprises ayant déclaré des difficultés de trésorerie (35% fin 1987) est l'un des moins élevés que l'on ait enregistré tout au long des enquêtes effectuées depuis 1980. Toutefois les défaillances d'entreprises augmentent de 16,8% alors qu'elles baissaient en 1986. Cette contradiction apparente peut s'expliquer par un taux élevé de créations d'entreprises dans les transports de près de 10% par an (les créations d'entreprises nouvelles hors reprises sont de 9150 en 1987 contre 7500 en 1986 selon le fichier SIRENE), et par des baisses sensibles de recettes pour certains transports : produits agro-alimentaires et produits de base en zone courte.

TABLEAU 3.5
Défaillances des entreprises de transport.

	1983	1984	1985	1986	1987
transport	783	826	942	843	985
évolution	8,1	5,5	14,0	-10,5	16,8
total Economie	22708	25018	26425	27802	30766

Source : INSEE

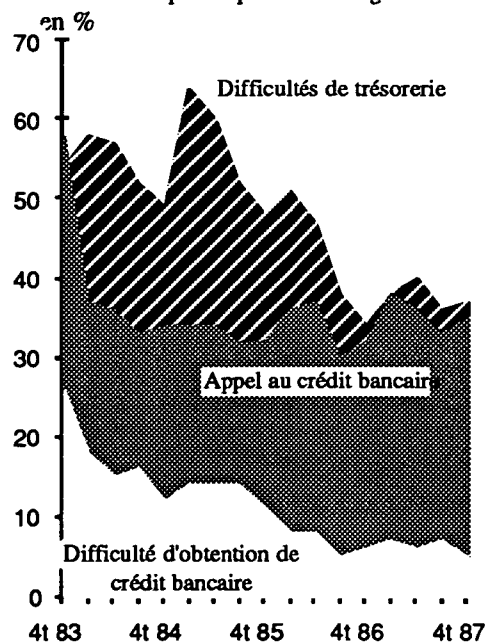
b). Les autres transports routiers en 1986.

En 1986, dans le déménagement, les recettes augmentent de 7% et l'excédent brut d'exploitation de 17%; les effectifs progressent de 1%, évolution qui affecte surtout les grandes entreprises, principales bénéficiaires de l'amélioration financière. Les recettes des entreprises de location augmentent, elles, de 8%.

Dans le transport interurbain, la valeur ajoutée est en hausse de 9% et l'excédent brut d'exploitation progresse de 24%, les effectifs baissant de 1%. En revanche, dans la collecte du fret terrestre, l'excédent brut d'exploitation n'augmente que de 13%.

GRAPHIQUE 3.4

Difficulté de trésorerie des entreprises de T.R.M. Solde des réponses positives et négatives



Source : Centre de Productivité des transports

TABLEAU 3.6
Evolution des données comptables d'entreprises appariées en 1986 en %.

	T.R.V. 6922	Démén. 6924	location 6925	collecte 7403
effectifs	-1,0	1,0	5,0	3,0
recettes	5,0	7,0	8,0	5,0
valeur ajoutée	9,0	9,0	12,0	9,0
EBE	24,0	17,0	19,0	13,0
profit brut	27,0	23,0	24,0	17,0
investissement	1,0	6,0	13,0	-6,0

Source : EAE, résultats provisoires (Mai 1988).

c). Les transports urbains en 1986.

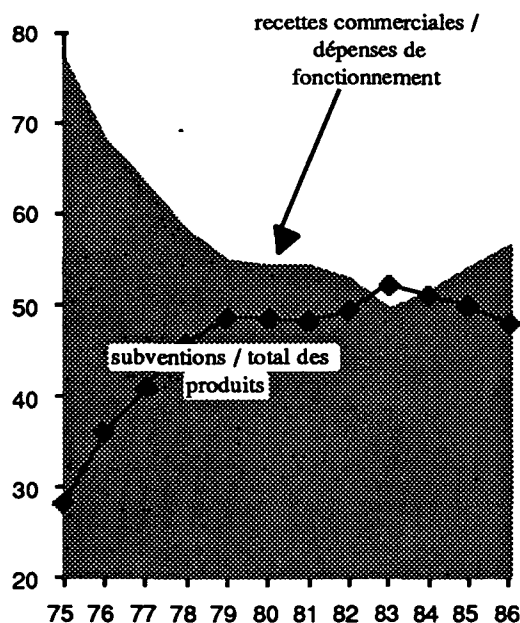
Depuis 1983, le ratio "recettes commerciales / dépenses de fonctionnement" progresse alors qu'il ne cessait de baisser depuis 1975. Cette évolution marque un redressement financier. Le niveau atteint en 1986 est comparable à celui de 1979. En effet, les subventions n'augmentent que de 3,2% en 1986.

TABLEAU 3.7
Compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs (en évolution %) 1986 milliards de f.

	1983	1984	1985	1986	1986 niveau
recettes	9,5	14,2	13,5	12,5	4,0
dt pr. du trafic	9,1	11,0	8,3	14,8	3,5
subventions	19,6	7,4	10,1	3,2	3,7
total produit	14,6	10,8	12,5	7,2	7,8
charge de fonc.	14,9	10,0	8,6	7,4	7,1
dt rémunération	14,0	6,4	11,2	4,8	4,8
autres charges	8,6	28,3	70,9	2,3	0,6
total charges	14,6	10,8	12,5	7,2	7,8

Source : CETUR, fichier des 101 réseaux

GRAPHIQUE 3.5
Evolution des ratios du transport urbain (hors région parisienne) en %.



Source : CETUR, fichier des 101 réseaux

d) la navigation intérieure en 1986.

Les recettes des compagnies (hors artisans) auraient diminué de 9% en 1986. Mais leur valeur ajoutée aurait crû de 9%, grâce à la baisse du prix du gazole. La conjugaison de la baisse de 7% des effectifs salariés et de la diminution des frais financiers devrait conduire à une amélioration de la situation financière des entreprises qui reste néanmoins précaire.

e). Les transports maritimes

Les recettes se maintiendraient en 1987 (-1%) contre -10% en 1986. Les consommations intermédiaires progresseraient de 1,5% malgré une baisse des affrètements. Les frais de personnel diminueraient de 10% sous l'effet d'une baisse sensible des effectifs, permettant à l'excédent brut d'exploitation, toujours à un niveau assez faible, de progresser légèrement.

TABLEAU 3.8
Compte d'exploitation du tr. maritime Sqs Evolution en % année n/n-1. 1987 en milliards de f.

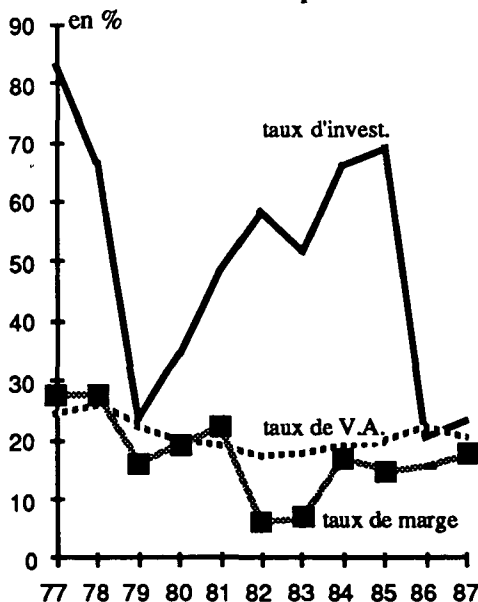
	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production	2,3	-9,6	-11,9	-1,0	20,4
C.I.	0,5	-10,3	-14,5	1,5	16,3
valeur ajoutée	10,6	-7,0	-1,6	-9,8	4,1
sub. - impôts	3,0	8,3	-2,0	2,2	0,6
Rémunérations	-0,7	-3,1	-2,5	-10,2	4,0
EBE	169,6	-18,9	4,4	2,8	0,7
interets versés	-4,1	-4,8	-1,6	-2,3	0,8
Epargne brute	310,9	-97,4	540,0	196,9	0,2
F.B.C.F.	41,9	-3,0	-71,0	2,4	1,0

Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1987.

TABLEAU 3.9
Principaux ratios des entreprises de transports maritimes en %

	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	17,8	19,3	19,8	22,2	20,2
taux de marge	6,9	16,9	14,7	15,6	17,8
taux d'épargne	-2,0	7,6	0,2	1,4	4,6
intérêt v./EBE	306,9	109,2	128,2	120,8	114,8
taux d'invest.	51,6	66,1	69,0	20,3	23,1
taux d'autof.	-4,0	11,5	0,3	6,9	20,0

GRAPHIQUE 3.8
Evolution des ratios du transport maritime en %



LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES DE TRANSPORT.

a) La SNCF.

Dans un contexte de stabilité des trafics, la SNCF accroît fortement son excédent brut d'exploitation de 11,5%. Le taux de marge gagne près de 4 points, de 40,8% à 44,5% en 1987. L'entreprise bénéficie certes

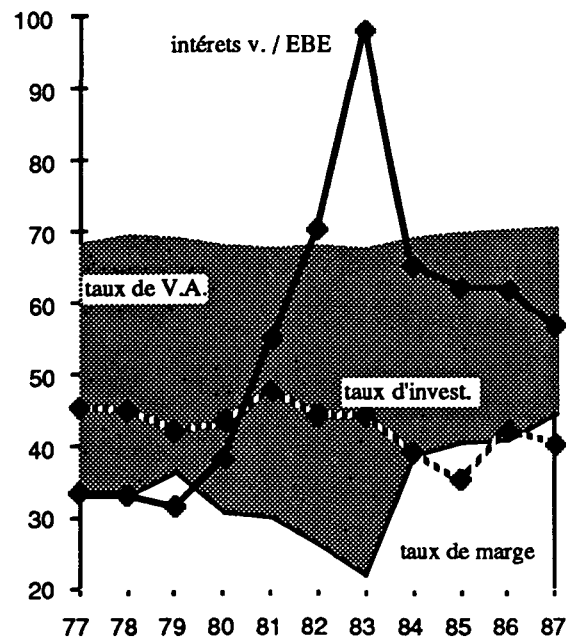
TABLEAU 3.10
Compte d'exploitation de la SNCF
Evolution en % année n/n-1. 1987 en milliards de f.

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production	7,0	5,7	-0,7	1,8	54,9
C.I. valeur ajoutée	2,0	2,5	-1,8	1,0	16,2
	9,4	7,2	-0,3	2,1	38,7
sub. - impôts	36,0	3,1	-0,6	5,0	17,9
Rémunérations	2,4	3,6	-0,7	-0,3	39,3
EBE	91,2	12,3	0,4	11,5	17,2
interets versés	27,0	7,2	0,1	2,5	9,8
Epargne brute	294,4	10,0	0,1	29,3	7,7
F.B.C.F.	-3,2	-3,4	19,2	-2,2	15,6

TABLEAU 3.11
Principaux ratios de la SNCF en %

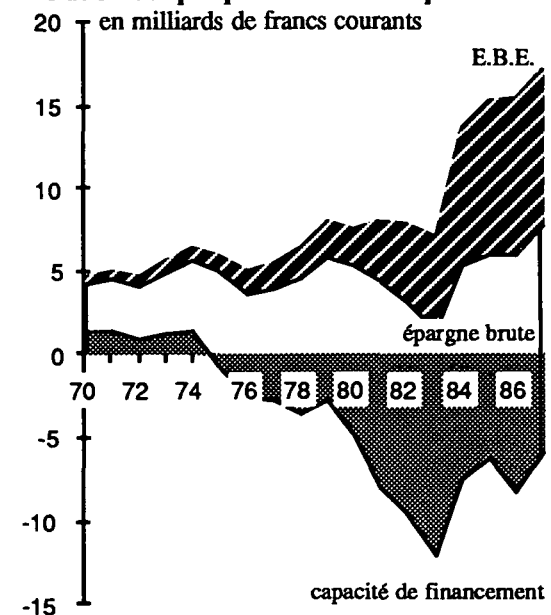
	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	67,5	69,0	70,0	70,3	70,5
taux de marge	22,1	38,7	40,5	40,8	44,5
taux d'épargne	4,2	15,3	15,7	15,8	20,0
intérêt v./EBE	97,9	65,0	62,1	61,9	56,9
taux d'invest.	44,2	39,1	35,3	42,1	40,4
taux d'autof.	9,6	39,1	44,5	37,4	49,4

GRAPHIQUE 3.10
Evolution des ratios de la SNCF en %

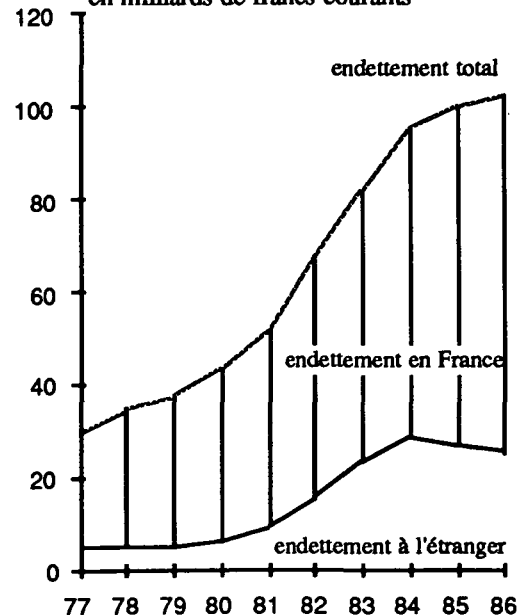


de subventions importantes. Mais le maintien relatif des résultats financiers résulte aussi d'un effort de productivité (baisse des rémunérations salariales de 0,3% du fait de 10000 suppressions d'emplois -4,5%) et d'une stabilité des consommations intermédiaires entre 1985 et 1987. La part des frais financiers dans l'excédent d'exploitation continue de diminuer de 5 points. Les investissements baissent légèrement, les travaux du TGV Atlantique étant déjà bien entamés. Du coup, à 5,9 milliards de francs en 1987, le besoin de financement diminue sensiblement (8,2 milliards en 1986). Mais cette évolution provient aussi 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 encore en 1987.

GRAPHIQUE 3.9
Evolution de quelques données comptables.



GRAPHIQUE 3.11
Evolution de l'endettement de la SNCF
en milliards de francs courants



b). Air France

L'entreprise connaît une hausse de ses trafics de près de 11% mais ses tarifs en partie libellés en dollars, sont en forte baisse. Du coup, ses recettes progressent de 4,2%. Toutefois la valeur ajoutée augmente plus nettement car les consommations continuent de baisser avec la baisse du prix des carburants. Stabilité des intérêts versés et baisse de l'investissement après la forte hausse de 1986 portent la capacité de financement à 1,85 milliards de francs.

TABLEAU 3.12

Compte d'exploitation d'Air France

Evolution en % année n/n-1. 1987 en milliards de f.

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production	13,5	9,2	-8,1	4,2	29,1
C.I.	13,9	9,4	-13,9	-4,2	13,9
valeur ajoutée	13,0	8,9	-1,0	13,1	15,2
sub. - impôts	-310,8	97,1	10,0	37,0	-0,4
Rémunérations	9,7	8,2	3,5	4,2	8,1
EBE	13,0	7,6	-7,3	24,9	6,7
interets versés	-0,7	-12,7	-2,4	0,8	0,8
Epargne brute	26,3	21,5	-37,8	55,2	3,9
F.B.C.F.	-15,1	52,9	22,2	-30,6	2,0

TABLEAU 3.13

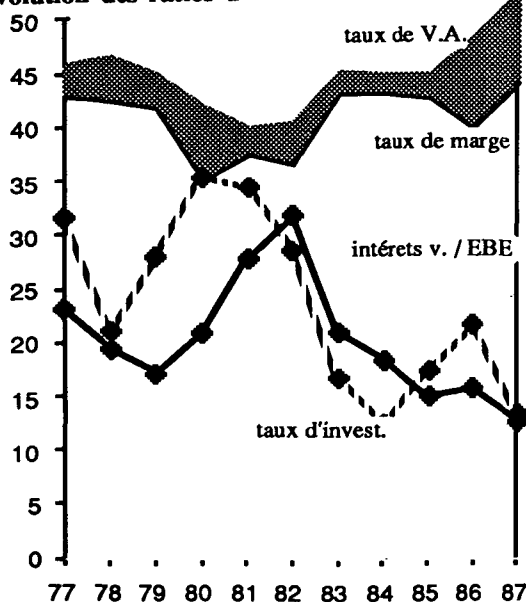
Principaux ratios d'Air France

en %

	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	45,0	44,8	44,7	48,2	52,4
taux de marge	42,9	42,9	42,4	39,7	43,8
taux d'épargne	23,9	26,7	29,8	18,7	25,6
intérêt v./EBE	20,7	18,2	14,8	15,6	12,6
taux d'invest.	16,4	12,4	17,3	21,4	13,1
taux d'autof.	145,2	215,8	171,5	87,3	195,1

GRAPHIQUE 3.12

Evolution des ratios d' Air France en %.



c). Air Inter

La production progresse de 7,1% (les trafics augmentant de 9%). Mais les consommations intermédiaires progressent de 16%, malgré la baisse des carburants, du fait d'une forte hausse des locations d'appareils à d'autres compagnies, notamment à cause des grèves, et des redevances versés aux aéroports. Ceci entraîne une baisse de 0,5% de la valeur ajoutée. Dès lors, le taux de marge, 27,4% en 1987, perd presque de 10 points.

TABLEAU 3.14

Compte d'exploitation d'Air Inter

Evolution en % année n/n-1. 1987 en milliards de f.

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production	9,4	12,1	10,9	7,1	6,8
C.I.	5,6	9,0	-5,5	16,1	3,4
valeur ajoutée	14,5	15,8	29,9	-0,5	3,4
sub. - impôts	53,3	67,4	14,3	52,3	-0,1
Rémunérations	13,5	7,7	7,5	13,4	2,4
EBE	15,6	42,9	98,8	-26,6	0,9
interets versés	0,0	6,8	-38,1	-7,7	0,0
Epargne brute	30,4	71,8	55,7	-86,0	0,1
F.B.C.F.	87,9	-33,6	-71,0	247,1	0,4

TABLEAU 3.15

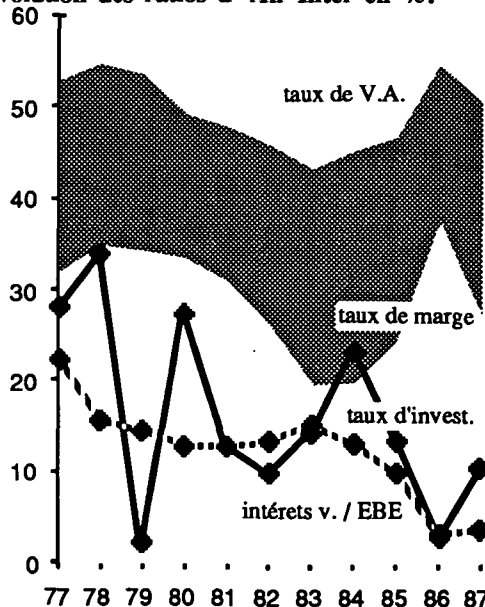
Principaux ratios d'Air Inter

en %

	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	43,0	45,0	46,5	54,4	50,6
taux de marge	19,5	19,7	24,3	37,1	27,4
taux d'épargne	14,1	16,1	23,8	28,6	4,0
intérêt v./EBE	15,1	13,1	9,8	3,0	3,8
taux d'invest.	14,1	23,1	13,2	3,0	10,3
taux d'autof.	100,4	69,6	180,1	967,6	39,0

GRAPHIQUE 3.13

Evolution des ratios d' Air Inter en %.



d). La RATP

Les trafics restant stables, la production n'augmente que de 2,7%. Mais la valeur ajoutée progresse de 4%. En outre, les rémunérations stagnent. Du coup, l'EBE progresse de plus de 10%. Les intérêts versés enregistrent une baisse de 1,8%. Les investissements augmentent de 18%, limitant la croissance du taux d'autofinancement. Mais, globalement la situation financière de la RATP ne cesse de s'améliorer.

TABLEAU 3.16

Compte d'exploitation de la RATP

Evolution en % année n/n-1. 1987 en milliards de f..

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Production	8,9	7,6	4,8	2,7	8,6
C.I.	5,7	6,5	2,6	-1,0	2,2
valeur ajoutée	10,2	8,0	5,6	4,0	6,4
sub. - impôts	7,9	9,9	8,9	1,0	5,3
Rémunérations	7,1	7,6	2,3	0,2	8,6
EBE	18,3	14,2	25,4	10,4	3,0
interets versés	15,9	16,0	1,3	-1,8	1,6
Epargne brute	3,6	2,8	71,2	22,7	1,5
F.B.C.F.	-14,6	24,0	-0,2	-9,8	2,3

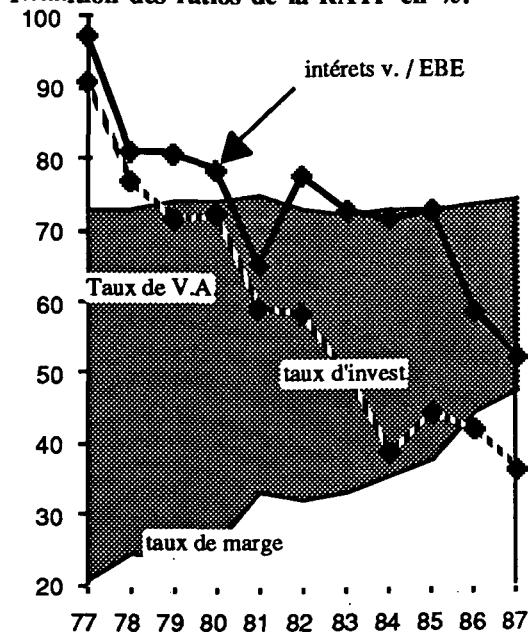
TABLEAU 3.17

Principaux ratios de la RATP en %

	1983	1984	1985	1986	1987
taux de VA	72,2	73,0	73,3	73,8	74,8
taux de marge	33,2	35,7	37,7	44,8	47,5
taux d'épargne	14,0	13,2	12,5	20,3	24,0
intérêt v./EBE	72,8	71,4	72,6	58,6	52,1
taux d'invest.	49,9	38,7	44,4	42,0	36,4
taux d'autof.	28,0	34,0	28,2	48,4	65,8

GRAPHIQUE 3.14

Evolution des ratios de la RATP en %.



L'ENDETTEMENT DES ENTREPRISES

On note une rupture en 1986 dans la forte progression de l'endettement des entreprises de transport entre 1977 et 1985.

a) Les GEN de transport.

L'endettement (hors crédit-bail) est particulièrement élevé (104,6 milliards de francs en 1986, soit près de deux fois son chiffre d'affaires) à la SNCF du fait d'investissements importants depuis 10 ans et des déficits d'exploitation. L'endettement progresse de 60% en francs constants entre 1977 et 1986. L'endettement de la RATP se stabilise à 19,5 milliards de francs en 1986 ce qui représente plus du double du chiffre d'affaires, et une croissance de 20% en francs constants entre 1977 et 1986. L'endettement d'Air France et d'Air Inter apparaît en revanche modéré. Cependant, les transporteurs aériens ont de plus en plus recours au crédit-bail. Les redevances de crédit bail d'Air France restant à payer, représentent la moitié de l'endettement en 1984.

TABLEAU 3.18

Endettement des GEN en milliards de francs

	1982	1983	1984	1985	1986
SNCF					
dettes	69,2	84,6	95,4	100,7	104,6
crédit bail	6,0	7,7	8,3	8,5	9,4
RATP	13,2	14,9	16,5	18,5	19,5
Air france					
dettes	13,1	12,5	13,0	13,5	14,0
crédit bail	4,7	6,4	6,5	5,2	5,0
Air Inter	1,5	1,8	2,0	2,0	2,0

Source : INSEE, Banque de France

GRAPHIQUE 3.15

Evolution de l'endettement des GEN de transport en volume base 100 en 1977.

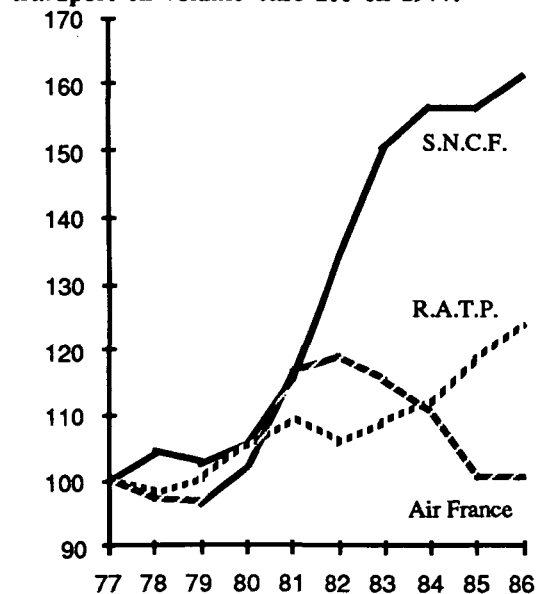


TABLEAU 3.19

Rapport entre les dettes des GEN de transport et le chiffre d'affaires en %

	1977	1983	1984	1985	1986
SNCF	1,2	1,8	1,9	1,9	1,9
RATP	2,6	2,2	2,2	2,3	2,3
Air france	0,8	0,5	0,5	0,4	0,5
y. c. crédit bail	1,0	0,8	0,7	0,6	0,7
Air Inter	0,7	0,4	0,4	0,3	0,3

Source : INSEE, Banque de France.

b) Les autres entreprises de transport.

En transport routier de marchandises, l'endettement des sociétés augmente de 20% en volume entre 1977 et 1986, comme le chiffre d'affaires, mais en revanche beaucoup plus que les fonds propres. S'agissant des entreprises individuelles, leur endettement progresse moins vite parce qu'elles investissent moins. Leur taux d'autofinancement reste stable depuis 1970.

En transport maritime, l'endettement est important en comparaison du chiffre d'affaires, mais il baisse en francs constants entre 1977 et 1986. En outre, les entreprises ont davantage de fonds propres. En fait, la baisse de l'endettement est à la mesure de la faiblesse des investissements.

TABLEAU 3.20

Endettement des entreprises (hors GEN)

en milliards de francs

	1982	1983	1984	1985	1986
691 TRM sqs	19,3	23,0	20,8	22,9	25,7
691 TRM ei	4,9	4,9	5,9	5,9	6,2
692 TRV sqs	15,3	14,3	18,0	17,2	18,5
692 TRV ei	1,3	1,4	2,4	2,1	2,2
70 nav. intér.	0,7	0,6	0,6	0,5	0,4
71 tr. maritime	16,5	17,2	17,8	14,3	14,1
72. tr. aérien	5,3	4,9	5,6	5,7	6,1
73-4 activités auxiliaires	90,8	103,4	113,5	125,1	132,9

Source : INSEE, Comptes Standard

TABLEAU 3.21

Rapport entre les dettes des entreprises (hors GEN) et le chiffre d'affaires en %

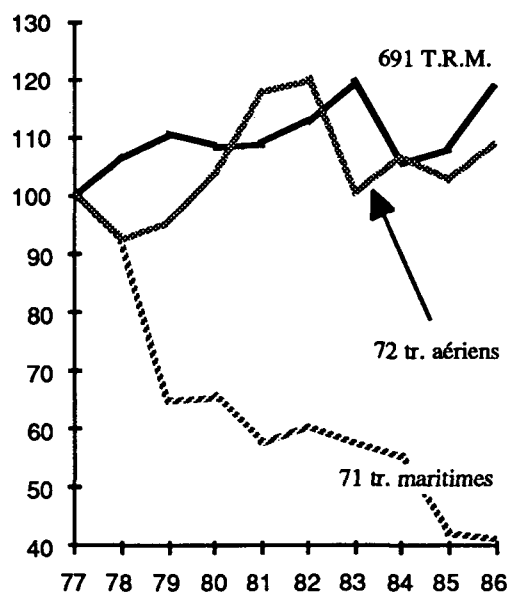
	1977	1983	1984	1985	1986
691 TRM sqs	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
691 TRM ei	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4
692 TRV sqs	0,6	0,5	0,7	0,6	0,6
692 TRV ei	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3
70 nav. intér.	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4
71 tr. maritime	1,0	0,7	0,7	0,6	0,7
72. tr. aérien	0,6	0,4	0,5	0,4	0,4
73-4 activités auxiliaires	1,2	1,1	1,0	1,1	1,1

Source : INSEE, Comptes Standard

En transport aérien, l'endettement progresse de nouveau en 1986. Mais cette évolution, liée en partie à une forte hausse des investissements, doit être relativisée par les très bons résultats financiers (l'EBE augmentant de 44% en 1986).

GRAPHIQUE 3.16

Evolution de l'endettement des entreprises de transport (hors GEN) en volume base 100 en 1977.



Source : INSEE

Chapitre 4 LES PRIX ET LES COUTS

En 1987, les prix de la production effective des transports restent stables contre +2,3% dans le reste de l'économie. Cette évolution résulte d'une baisse des prix des transports de marchandises de l'ordre de 4,5% pour la route, et d'une hausse de 3,7% pour les transports collectifs de voyageurs dont +3,1% pour le transport ferroviaire de voyageur.

LES COUTS.

En 1987, dans le transport routier de marchandises, le gazole baisse de l'ordre de 3%. Les salaires et charges sociales progressent de 2,7% et les autres achats de près de 5%. Le prix des facteurs de production augmenterait de 2,3% en zone longue et de 2,6% en zone courte à l'inverse de 1986 où il baisse de 2,1% et 0,4%. Au total, les prix des facteurs de production en zone longue restent quasiment stables en 1985 et 1987.

TABLEAU 4.1

Evolution des indices de coûts dans le transport routier de marchandises (*) en %

	1986/85	1987/86	1987 structure
<i>Zone Longue</i>			
carburants	-22,0	-3,0	18,7
autres cons. interm.	5,0	5,0	33,6
ch. de personnel	4,4	2,7	33,8
impôts	4,4	3,1	3,3
Ensemble	-2,1	2,3	
<i>Zone Courte</i>			
carburants	-22,0	-3,0	13,1
autres cons. interm.	5,0	5,0	31,2
ch. de personnel	4,4	2,7	42,4
impôts	4,4	3,1	3,3
Ensemble	-0,4	2,6	

Source : OEST, CNR (*) hors productivité.

En 1986, d'après l'enquête annuelle d'entreprises, le poids des achats de carburants dans le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises en zone longue atteindrait 19,3% contre 22,7% en 1985. Du coup, la part des frais de personnel augmente légèrement : 31,5% en 1985 et 32,8% en 1986.

TABLEAU 4.2

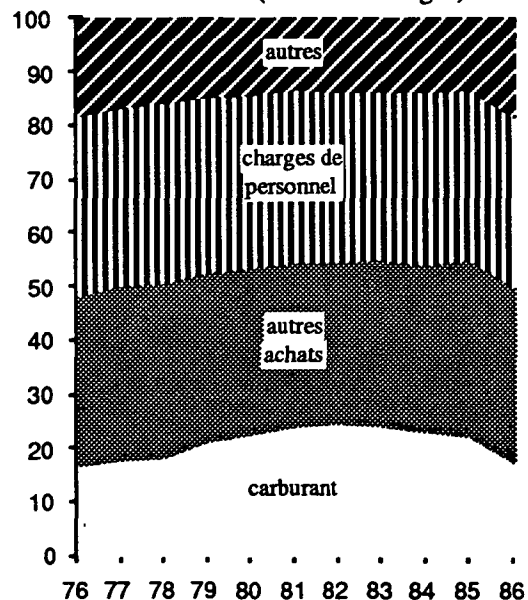
Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (TRM zone longue) en %

	1976	1983	1984	1985	1986
var. de stocks	0,1	-0,2	0,0	0,0	0,1
total achats	48,5	55,2	54,2	55,4	51,4
dont carburant	16,9	24,4	23,2	22,7	19,3
fr. de personnel	33,5	31,2	32,3	31,5	32,8
impôts	3,0	3,0	3,1	2,9	3,3
ch. financières	3,1	2,8	2,6	2,6	2,6
dot aux amort.	8,3	6,6	6,7	6,4	6,7
Reste	0,6	-0,1	-0,1	-0,5	-0,2
solde expl.	2,9	1,5	1,2	1,7	3,3

Source : OEST, exploitation à partir de l'EAE.

GRAPHIQUE 4.1

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires en % (TRM zone longue).



Dans les branches de transport routier, les coûts retrouvent en 1986 une structure comparable à celle de 1976 avec la baisse relative des carburants amorcée en 1984, freinée en 1985, amplifiée en 1986. La part du solde d'exploitation se redresse d'autant que la part des carburants est importante comme dans le transport routier de marchandises et le transport routier de voyageurs. En transport fluvial, ce solde, bien que toujours négatif, se redresse du fait de la baisse des carburants. Dans les transports maritime et

aérien, la part des carburants baisse déjà sensiblement en 1985. Cette baisse est encore plus marquée en 1986 (-6,5 points entre 1984 et 1986 dans le transport maritime hors produits pétroliers; - 9 points dans le transport maritime hors produits pétroliers et dans le transport aérien). C'est pour ces deux modes que la baisse du prix des carburants a eu le plus d'impact. Toutefois en transport maritime, elle ne se répercute que partiellement sur le solde du fait de la hausse relative des charges financières.

TABLEAU 4.3

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires dans les branches NAP600 (*)

en %

	1976	1984	1985	1986		1976	1984	1985	1986
tr. routier de march. en z.c. 6912					navigation intérieure 7002				
var. de stocks	0,4	0,0	0,0	0,1	var. de stocks	-0,5	0,5	-0,3	0,4
total des achats	39,5	44,8	45,0	43,4	total des achats	52,7	65,2	64,1	61,8
dont carburant	12,8	17,2	16,9	13,7	dont carburant	11,9	15,3	18,7	12,7
ch. de personnel	44,6	41,1	41,9	41,3	ch. de personnel	41,8	29,4	40,9	39,3
impôts	2,9	3,4	3,4	3,3	impôts	3,4	3,8	2,7	2,2
ch. financières	2,3	2,3	2,0	1,9	ch. financières	3,2	1,9	1,6	2,0
dot aux amort.	7,2	5,8	5,5	5,7	dot aux amort.	6,0	3,7	7,0	4,7
Reste	0,1	-0,3	-0,5	-0,4	Reste	-2,4	-1,8	-4,9	-3,8
solde expl.	3,0	2,9	2,7	4,7	solde expl.	-4,2	-2,7	-11,1	-6,6
déménagement 6924					tr. aérien 7201				
var. de stocks	-0,1	0,0	0,0	0,0	var. de stocks	-1,1	0,0	-0,6	0,6
total des achats	32,3	36,9	39,4	37,6	total des achats	58,2	61,3	62,5	57,2
dont carburant	3,8	5,8	6,0	5,4	dont carburant	17,0	20,1	18,2	11,1
ch. de personnel	59,0	52,7	48,7	50,4	ch. de personnel	38,1	30,1	29,3	30,2
impôts	2,7	3,1	3,0	3,1	impôts	1,7	0,9	1,0	1,0
ch. financières	1,4	1,9	1,5	1,6	ch. financières	3,9	3,3	2,9	3,0
dot aux amort.	3,5	3,8	3,2	3,4	dot aux amort.	7,5	4,2	4,4	4,1
Reste	0,8	-0,1	0,0	-0,7	Reste	-4,9	-2,4	-2,5	-1,4
solde expl.	0,4	1,7	4,2	4,6	solde expl.	-3,4	2,6	3,0	5,3
location de v. 6925					tr. maritime 7101				
var. de stocks	0,2	0,0	0,0	0,0	var. de stocks	0,1	-0,4	0,0	0,6
total des achats	43,3	42,5	43,4	41,5	total des achats	77,5	84,7	83,9	77,1
dont carburant	12,9	13,9	13,8	10,6	dont carburant	10,8	16,5	14,6	7,4
ch. de personnel	36,3	34,8	35,9	34,6	ch. de personnel	23,9	18,0	18,5	26,1
impôts	3,0	3,4	3,3	3,5	impôts	0,6	0,8	0,7	1,0
ch. financières	2,7	2,8	2,8	2,9	ch. financières	3,9	5,9	8,0	8,4
dot aux amort.	13,0	13,5	13,0	15,2	dot aux amort.	8,7	5,1	6,7	7,4
Reste	-0,1	0,0	-1,0	-1,4	Reste	-7,7	-11,8	-12,8	-14,9
solde expl.	1,6	3,0	2,6	3,7	solde expl.	-7,0	-2,3	-5,0	-5,7
tr. routier de voyageurs 6922					tr. maritime pr. pétroliers 7102				
var. de stocks	-0,3	0,0	0,0	0,1	var. de stocks	0,0	0,4	0,4	0,6
total des achats	38,8	40,1	41,7	38,1	total des achats	48,6	62,6	77,2	84,8
dont carburant	11,0	14,2	14,0	11,5	dont carburant	16,0	9,6	7,5	3,1
ch. de personnel	45,3	40,3	40,8	40,5	ch. de personnel	14,9	25,4	18,5	11,0
impôts	2,0	3,1	3,4	3,6	impôts	0,7	1,2	0,7	0,4
ch. financières	2,5	3,3	3,4	3,5	ch. financières	5,6	4,6	6,0	6,2
dot aux amort.	11,3	10,9	10,6	11,1	dot aux amort.	31,6	10,8	5,5	7,2
Reste	0,4	0,5	0,3	0,2	Reste	-0,9	-3,3	-3,3	-4,8
solde expl.	0,0	1,8	-0,2	2,9	solde expl.	-0,5	-1,7	-5,0	-5,4

Source : EAE (*) Ces données sont estimées avec le nouveau Plan Comptable. Pour la rétropolation avant 1984, on a repris les méthodes exposées dans le chapitre 3 : Les entreprises.

STABILITE GLOBALE DES PRIX DES TRANSPORTS EN 1987 (1).

En 1987, les prix de la production de la branche "transports" restent stables contre +0,9% en 1986 (prix de la Comptabilité Nationale). Dans le même temps, l'indice des prix de l'ensemble des branches marchandes évolue de 1,4% en 1986 à 2,3% en 1987. Dès lors, le prix relatif des transports par rapport à l'ensemble de l'économie continue de diminuer de 2,3%.

On note surtout qu'en 1987 ce sont les prix de valeur ajoutée qui baissent de 1,3% contre +5,5% en 1986. Cette baisse marque une très nette désinflation dans les transports alors que les prix des consommations intermédiaires augmentent légèrement (+1,7%) après les fortes baisses en 1986 (-5,6% dont -20% pour l'énergie).

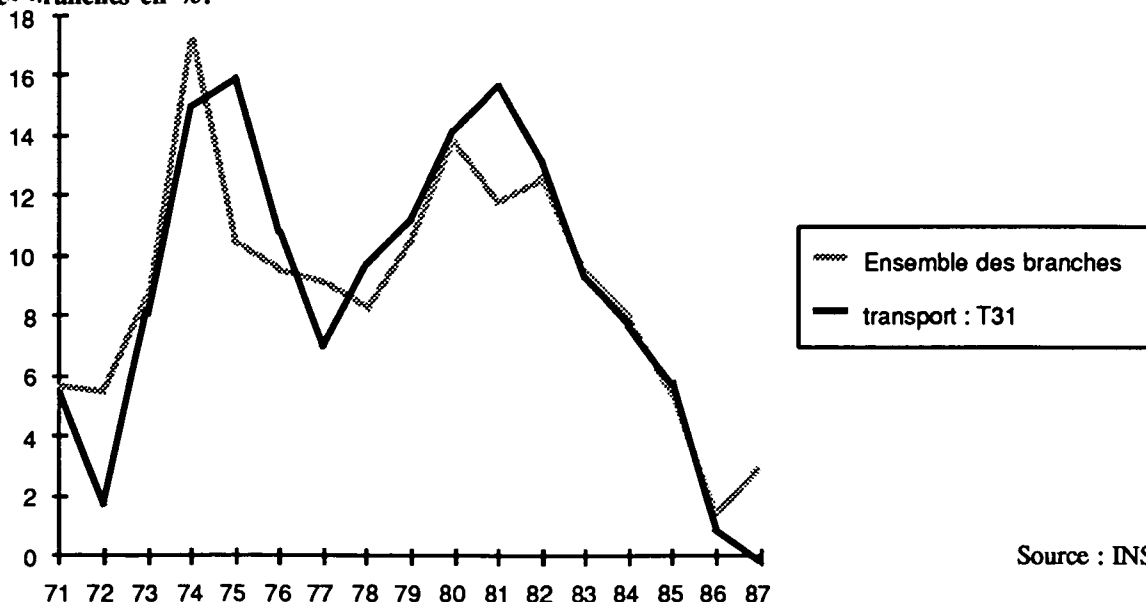
(1) Trois axes d'investigation s'offrent au statisticien pour apprécier les évolutions des prix des transports. L'un consiste à se référer aux tarifs. Ainsi, certains transports de voyageurs font partie de la liste des produits observés dans le cadre de l'établissement des indices de prix à la consommation.

Le deuxième utilise des indices de produits moyens. Pour le transport de marchandises, on dispose d'indices de produits moyens, et depuis 1982, d'indices de prix à la tonne-kilomètre en transports routiers de marchandises (cf. Encadré). Mais cette solution, outre qu'elle n'est pas fondée sur une partition suffisamment fine des marchés observés, rend hypothétique les comparaisons entre les différents transports.

Le troisième 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 avec les autres branches.

GRAPHIQUE 4.2

Indice base 100 l'année précédente du prix de la production des transports et de l'ensemble des branches en %.



Source : INSEE

TABLEAU 4.4

Evolution du prix de la production des transports et du total des branches en %

	1983	1984	1985	1986	1987
Ensemble des branches march.	9,4	8,0	5,3	1,4	2,3
Transport T31	9,2	7,6	5,7	0,9	-0,1

Source : INSEE

TABLEAU 4.5

Evolution du prix de la production de la valeur ajoutée et des C.I. des transports %

	1983	1984	1985	1986	1987
C.I. transport (énergie T05)	8,4	10,9	7,0	-5,6	1,7
	7,1	9,3	8,5	-20,0	-3,8
V.A. transport	9,8	5,4	4,9	5,5	-1,3
Pr. transport	9,2	7,6	5,7	0,9	-0,1

Source : INSEE

a) Les prix des transports de marchandises sont en baisse.

S'agissant de la navigation fluviale, la création de l'Entreprise Artisanale de Transport par Eau (E.A.T.E.) avait 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, tendance qui devait se poursuivre en 1987, bien qu'à un rythme moindre.

TABLEAU 4.6
indice des prix des transports terrestres de marchandises

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Transports routiers de marchandises (z. c. + k) <i>TRO ; puis prix moyen à la tonne-km depuis 1983</i>	16,3	12,7	11,0	6,2	6,7	2,9	-4,3
Transports ferroviaires <i>produit moyen h. taxes du trafic "wagons" y.æx ann.</i>	13,3	10,6	10,1	3,7	4,8	1,1	-3,0
Navigation intérieure <i>tarif; puis prix moyen depuis 1984</i>	17,0	16,5	10,7	3,9	1,3	-1,0	-0,5
Ensemble de l'économie (production effective)	11,8	12,6	9,4	8,0	5,3	1,4	2,3

Source : OEST, SNCF, ONN (estimation pour la navigation intérieure en 1987)

Pour les transports routiers de marchandises, et quelle que soit la taille, la baisse des prix par rapport à la moyenne de 1986 est de - 4,3% (malgré une reprise de la hausse des coûts de l'ordre de 2%) contre une hausse de 6,7% en 1985 et 2,9% en 1986. Cette évolution résulte notamment d'une baisse de 6,4% pour la zone courte et de 3,5% pour la zone longue.

Il faut toutefois relativiser ces évolutions annuelles par des données trimestrielles. Ainsi, les prix moyens à la t.k. ont baissé au début de 1987, confirmant la baisse amorcée au 4ème trimestre 1986, et au dernier trimestre de 1987. Pour les véhicules de 17 tonnes de charge utile, on constate une reprise de la baisse au 4ème trimestre, après un redressement significatif au 3ème trimestre. De même, l'indice de l'ensemble du parc des véhicules supérieurs à 3 t. est en forte baisse en fin d'année, il est vrai après des évolutions assez modérées en début d'année.

Cette baisse des prix est confirmée par l'évolution de l'indice mensuel des prix au véhicule-kilomètre. La baisse reprend au 4ème trimestre, après la légère remontée des prix en juin et juillet.

GRAPHIQUE 4.3
Evolution des prix relatifs des transports de marchandises par rapport au prix de la production des branches marchandes

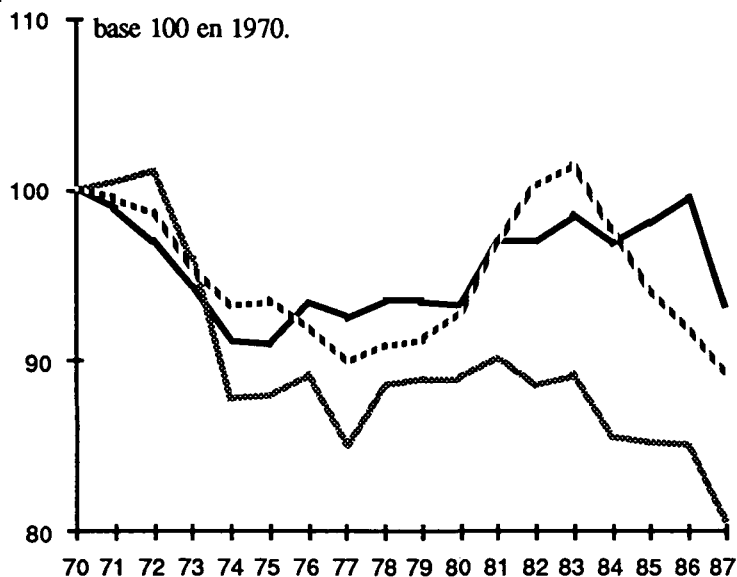


TABLEAU 4.7
indice des prix des transports routiers de marchandises (*)

	1983	1984	1985	1986	1987
<i>t. domestique</i>					
zone courte	11,6	5,1	12,2	6,1	-6,4
zone longue	11,3	7,4	2,8	0,6	-3,5
Ensemble	11,4	6,4	6,8	3,1	-4,8
<i>t. internationale</i>	2,0	3,6	5,8	0,7	-2,0
Ensemble	11,0	6,2	6,7	2,9	-4,3

Source : OEST (enquête TRM).

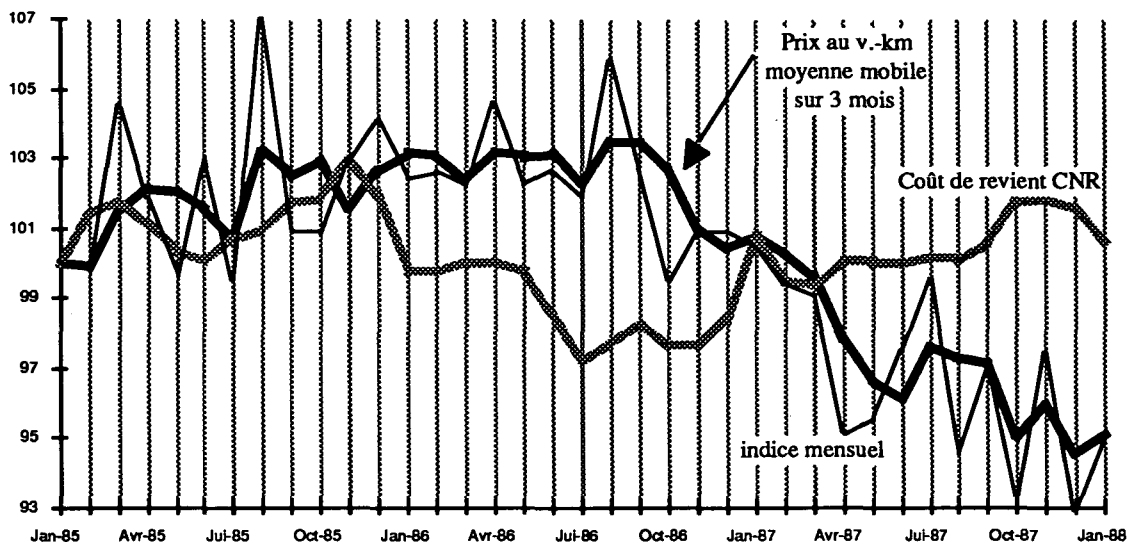
(*) Le suivi des prix des transports de marchandises en zone longue est effectué à l'OEST à partir des données de l'enquête TRM. Deux indices sont calculés :

- Un indice trimestriel du prix à la tonne kilomètre pour les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile en distinguant les gros porteurs (>17 tonnes de charge).

- Un indice mensuel du prix du véhicule-kilomètre pour les chargements complets de semi-remorques. Ces deux indices fournissent des approches complémentaires.

GRAPHIQUE 4.4

Comparaison des prix au v.-km et coût base 100 au 1er janvier 1985.



Autre évolution importante, une analyse plus fine montre de fortes disparités d'évolution des prix, des chiffres d'affaires et des tonnes-kms selon la nature des marchandises transportées (1). Les chiffres d'affaires des transports de produits agro-alimentaires et de produits de base en zone courte baissent en 1987, soit que les prix baissent fortement (produits pondéreux), soit que les trafics stagnent (produits agro-alimentaires) alors que pour les autres transports, les chiffres d'affaires augmentent sensiblement.

Autrement dit, alors qu'en 1986, tous les transports avaient bénéficié de la baisse du prix des carburants, permettant un redressement des marges quasi général, en 1987, la hausse des trafics et la baisse des prix au niveau global, doivent être relativisées par des évolutions divergentes selon les produits qui peuvent expliquer pour certains transporteurs un regain de difficultés financières.

TABLEAU 4.8
Evolution des prix et chiffres d'affaires du transport routier entre 1987 et 1986 en %

	chiffre d'affaire	prix	tonnes-km
Zone courte intérieur			
pr. agro-alimentaires	-4,6	-5,0	1,9
pr. pondéreux	-3,2	-11,0	8,8
pr. chimiques	3,7	-4,9	7,9
pr. manufacturés	5,5	-3,9	9,8
Zone longue intérieur			
pr. agro-alimentaires	5,4	-3,3	9,3
pr. pondéreux	5,8	-4,4	12,3
pr. chimiques	15,0	-7,2	23,9
pr. manufacturés	2,2	-2,9	7,0

Source : OEST (enquête TRM).

(1) La mesure des prix du transport de marchandises reste difficile à saisir malgré les progrès statistiques des dernières années : Dans l'enquête Transports Routiers de Marchandises (TRM), où 90000 véhicules sont interrogés durant une semaine 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 à la somme des tonnes-kilomètres de ce chargement. Dans l'ensemble, les résultats sont assez fiables en zone longue.

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 diffuse 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.

Au total, avant 1983, 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 de se référer aux acquis statistiques dans le transport routier.

b) Comparaisons internationales : l'approche terrestre du port du Havre

Au début de 1987, la concurrence des routiers étrangers restait préoccupante. Les routiers belges et néerlandais pratiquaient des prix kilométriques inférieurs de plus de 10% aux prix offerts par les routiers français : Pour un conteneur de 20 pieds ou de 40 pieds, les prix moyens pratiqués - proportionnels à la distance - par les routiers français étaient de 5 francs au kilomètre contre 4,20F pour les routiers belges et 4,70F pour les routiers néerlandais. Pour le transport ferroviaire, les efforts consentis par la Compagnie Nouvelle des Conteneurs (mise en oeuvre de prix promotionnels à partir du port du Havre, réductions de près de 20% sur les prix), permettaient au port du Havre, pour les 20 pieds d'avoir un coût d'approche inférieur à ceux d'Anvers et de Rotterdam pour les régions du Nord. Ces deux ports restaient néanmoins compétitifs pour les transports par 40 pieds.

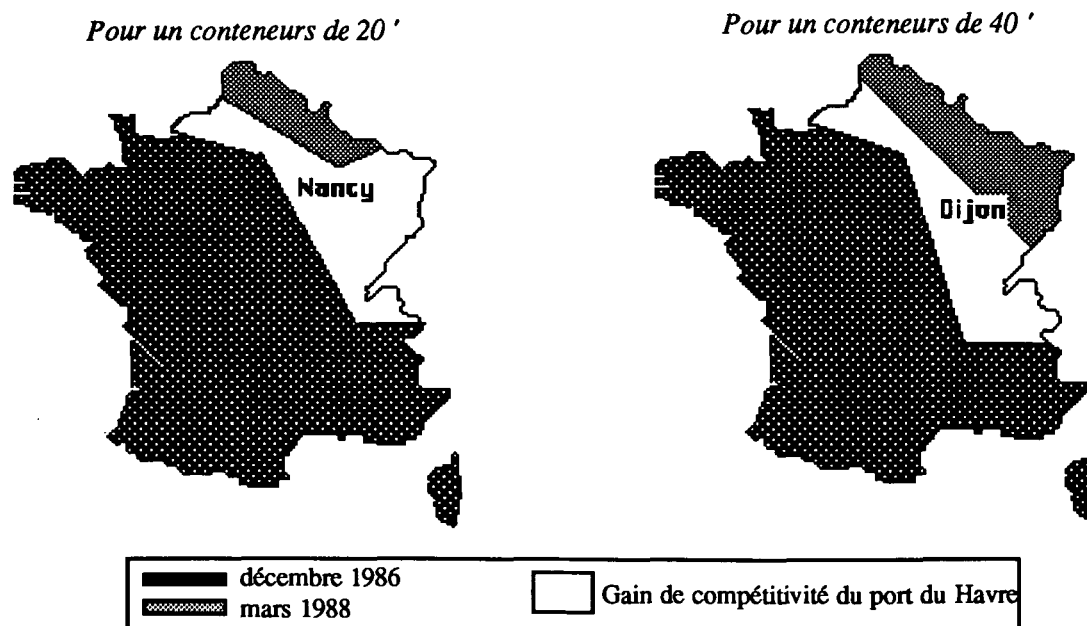
En Mars 1988, les prix routiers français et néerlandais restent relativement stables par rapport à janvier 1987. En revanche, les prix routiers belges sont en hausse. En outre, la C.N.C. a de nouveau consenti des efforts tarifaires.

Du coup, le port du Havre disposerait d'une approche terrestre française par 20 pieds quasi-compétitive pour repousser la zone d'attraction d'Anvers et de Rotterdam aux seules zones périphériques de Lille à Metz.

S'agissant des conteneurs de 40 pieds, la compétitivité du Havre va au delà de Dijon. Seules, les régions du Nord et de l'Est subissent encore l'attraction tarifaire favorable d'Anvers et de Rotterdam (offres très compétitives au départ de Strasbourg par barges vers le port de Rotterdam).

CARTE 4.1

Gains de compétitivité du Port du Havre sur les ports d'Anvers et Rotterdam en fonction des coûts des transports terrestres entre décembre 1986 et mars 1988.



TABEAU 4.9

Prix pratiqués de desserte portuaire (*).

	Le Havre		Marseille		Anvers		Rotterdam	
	Route 20'	Fer 20'12t.	Route 20'	Fer 20'12t.	Route 20'	Fer 20'12t.	Route 20'	Fer 20'12t.
Paris	100	100 *	-	-	132	178	179	236
Amiens	100	123	-	-	115	196	170	260
Lille	260	229	-	-	100	274	185	415
Nancy	156	100	220	125	100	106	125	120
Metz	197	132	274	165	100	145	132	190
Strasbourg	193	100	230	128	121	105	148	126
Lyon	269	133	129	100	256	173	305	237
Bordeaux	100	110	110	100	132	140	154	160

Source : OEST

(*) Pour chaque ville, la base 100 correspond au prix le plus bas pratiqué sur la relation.

c) Les transports de voyageurs

TABLEAU 4.10

Evolution des prix à la consommation des transports collectifs et de l'ensemble des produits.

	en %						
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Transports collectifs	14,9	13,8	10,8	7,0	6,5	4,5	3,7
dont :							
Transports en communs urbains	15,6	11,1	11,4	7,5	6,9	6,3	5,1
Transports ferroviaires	12,5	16,0	9,0	6,2	7,8	4,0	3,1
Transports par autocar	16,3	13,8	12,4	7,4	4,6	3,8	3,3
Essences	14,8	13,8	7,4	8,1	10,2	-15,0	1,4
Ensemble des produits (prix de détail)	13,4	11,8	9,6	7,4	5,8	2,7	3,1
Prix relatifs des transports à l'ensemble	1,3	1,8	1,1	-0,4	0,7	1,8	0,6

Source : INSEE

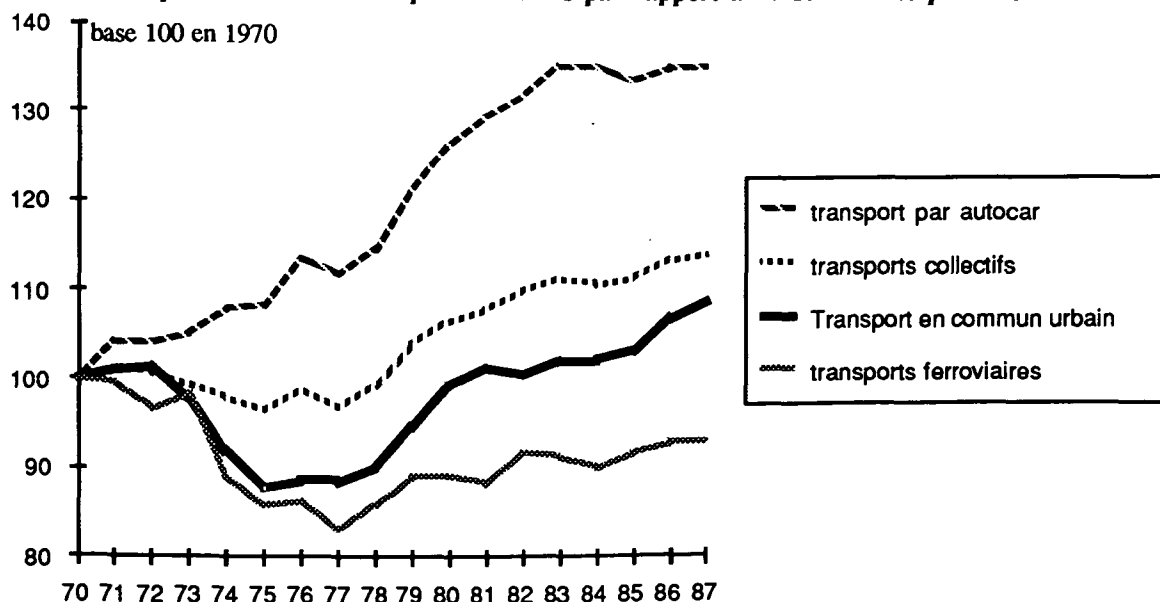
L'évolution du prix relatif des transports publics de voyageurs présente un profil quelque peu différent de celui des transports de marchandises : Comme en 1985 et 1986, leurs prix augmentent plus vite que ceux de l'ensemble des produits en 1987 : + 3,7% au lieu de + 3,1%. Mais l'indice mensuel des prix à la consommation des transports publics résulte d'évolution divergente selon les produits . On note que les tarifs SNCF se sont accrus de 3,1% et ceux des transports en commun urbains de 6,3% suite aux relèvements de tarifs au premier trimestre : Toutefois, en glissement annuel, cette progression est plus modérée: + 5,1% pour les transports en commun urbains et +2,9% pour les transports ferroviaires alors l'indice des prix de l'ensemble des produits enregistre la même hausse en glissement qu'en moyenne annuelle : +3,1%.

Cette croissance plus rapide entraîne une hausse du prix relatif des transports publics : 107,1 en 1987 base 100 en 1980. On note toutefois un ralentissement de cette hausse, les tarifs ferroviaires progressant au même rythme que l'indice général contrairement aux deux années précédentes.

Enfin, les prix des services privés des transports - taxis, déménagements - ont fortement décéléré en 1987 par rapport à 1986, comme ils l'avaient déjà fait en 1986 alors que l'année 1987 se caractérise essentiellement par des évolutions de prix opposés entre produits industriels (+2%) d'une part et services du secteur privé (+5,9%) d'autre part : la hausse des frais de déménagement est ramenée de +5,9% en 1986 à +3,2% en 1987; celle des taxis est de +2,8% au lieu de +3,1% en 1986.

GRAPHIQUE 4.5

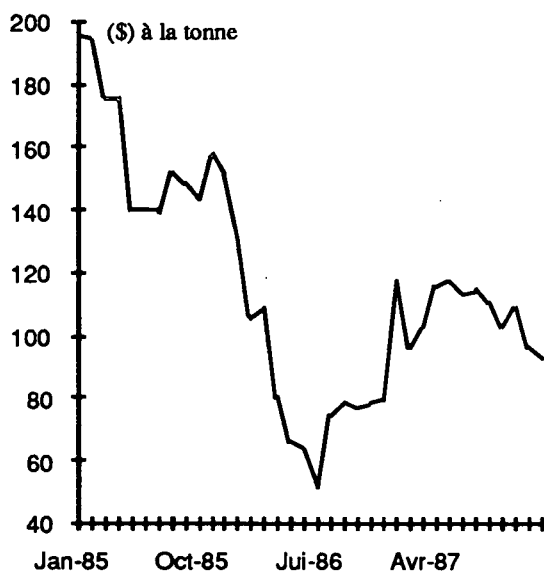
Evolution des prix relatifs des transports collectifs par rapport à l'ensemble des produits.



d) Le transport maritime.

Les prix du transport maritime continuent de baisser en 1987 mais moins qu'en 1986. S'agissant des coûts d'approvisionnement de carburants, la forte baisse du prix des soutes en dollars l'année précédente, se ralentit dès l'été 1986 puis les prix augmentent jusqu'en mai 1987, se stabilisant ensuite.

GRAPHIQUE 4.6
Evolution du prix des soutes en dollars
(Le Havre).



Les taux de fret en ligne régulière (transport essentiellement conteneurisé) continuent à s'effriter : -14% en un an, l'offre restant structurellement en surcapacité (Atlantique Nord), en dépit de marchés soutenus sur l'Extrême Orient. Les transports en vrac (affrètement à temps ou au voyage, et indice des frets pétroliers), accusent un certain redressement en fin d'année 1987. La demande (en grains et céréales notamment) est soutenue. Ces taux restent cependant insuffisants pour assurer une rentabilité correcte.

TABLEAU 4.11
indice des prix du transport maritime.

	1983	1984	1985	1986	1987
ligne régulière base 100 en 1980	119,0	148,0	159,0	133,7	121,4
sec affrètement à temps b. 100 71	191,2	180,5	178,0	152,0	219,0
affrètement au voyage b.100 66	170,3	172,5	166,9	158,0	191,0
Pétrole(*)					
- petit tonnage	123,0	126,0	116,0	139,0	148,0
- gros tonnage	53,0	557,0	57,0	65,0	75,0

Source : Secrétariat d'Etat à la Mer

(*) Barème en points Worldscale.

Chapitre 5

LES MENAGES ET LES TRANSPORTS

En 1986 et 1987, l'engouement pour l'automobile ne se dément pas : en volume, la consommation en transport augmente en 1987 plus que la consommation totale (+3,1% contre +2,4%) du fait des achats de véhicules (+8,5%). Les dépenses d'utilisation des véhicules et de transports collectifs progressent moins vite (+0,9% et +1,2%).

LA CONSOMMATION

a) La consommation des ménages en transport (1).

Entre 1985 et 1987, la variation en volume de la consommation des ménages en fonction transport est supérieure à celle de leur consommation totale (+3,5% contre + 2,8% en moyenne annuelle) alors que c'était le contraire entre 1982 et 1985 (-1,0% contre +1,3%). En fait, c'est le volume des achats de véhicules - présentant des variations cycliques - qui a progressé de +8,5% en 1987 contre 10% en 1986. Son évolution se répercute sur le volume de l'ensemble de la fonction transport .

TABEAU 5.1
Evolution de la consommation en transports (en volume en % ; 1987 en milliards f.)

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
achat de véhicules	-10,3	-0,5	10,0	8,5	139,6
dép. d'utilisation	0,2	-0,6	2,3	0,9	271,5
tr. collectif	1,0	1,9	0,0	1,2	70,8
Ens. transport	-2,6	-0,2	3,9	3,1	481,9
Cons. finale	1,0	2,2	3,2	2,4	3206,5

Source : INSEE

(1) La consommation des ménages est l'objet d'une analyse par fonction. Celle-ci met en évidence la finalité des opérations effectuées : on étudie l'ensemble des dépenses des ménages pour le transport, y. c. l'achat d'automobiles

GRAPHIQUE 5.1

Evolution des principales composantes de la fonction transport en volume "francs 1980".

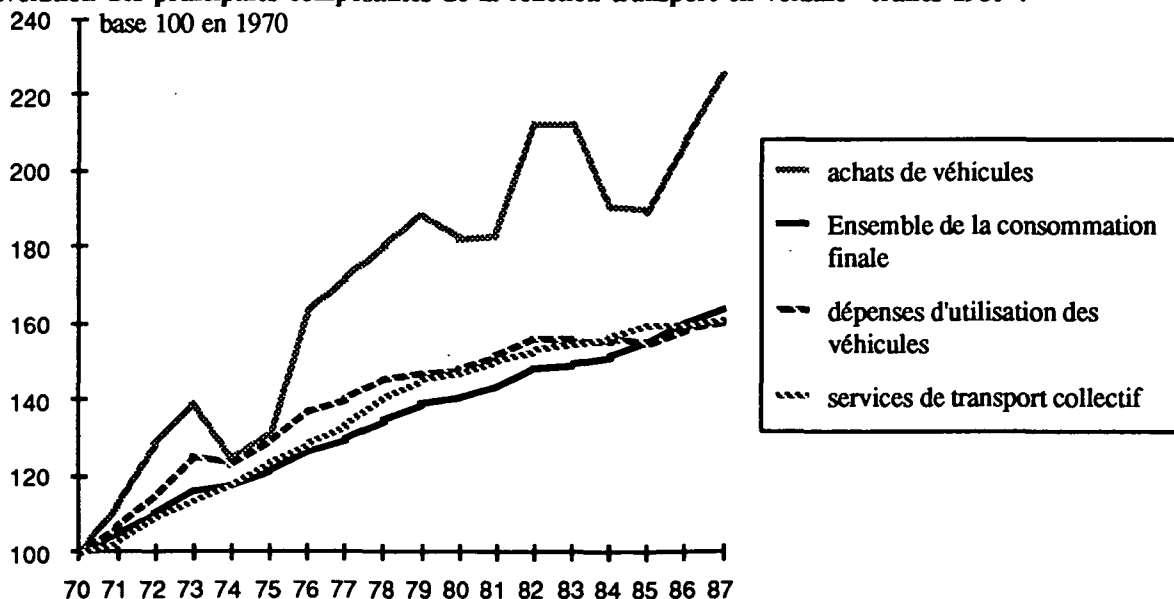


TABLEAU 5.2

Evolution des principales composantes de la fonction transport en milliards de francs.

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Consommation finale	1897,9	2190,3	2424,1	2639,2	2856,3	3032,2	3206,5
valeur base 100 année n-1	115,4	115,4	110,7	108,9	108,2	106,2	105,7
volume base 100 année n-1	102,1	103,4	100,9	101,0	102,2	103,2	102,4
prix base 100 année n-1	113,0	111,6	109,7	107,8	105,9	102,9	103,3
Consommation totale transport	288,1	344,5	378,1	399,8	430,6	447,8	481,9
valeur base 100 année n-1	115,9	119,5	109,8	105,7	107,7	104,0	107,6
volume base 100 année n-1	101,8	106,1	100,0	97,4	99,8	103,9	103,1
prix base 100 année n-1	113,8	112,7	109,7	108,5	107,9	100,1	104,4
achats de véhicules	74,2	94,7	102,8	99,8	105,8	124,6	139,6
valeur base 100 année n-1	111,9	127,6	108,5	97,1	105,9	117,9	112,0
volume base 100 année n-1	100,6	115,9	100,0	89,7	99,5	110,0	108,5
prix base 100 année n-1	111,2	110,1	108,4	108,3	106,5	107,1	103,2
dépenses d'utilisation	171,3	199,9	219,6	239,3	259,0	254,9	271,5
valeur base 100 année n-1	117,7	116,7	109,9	109,0	108,2	98,4	106,5
volume base 100 année n-1	102,4	102,9	99,8	100,2	99,4	102,3	100,9
prix base 100 année n-1	115,0	113,4	110,1	108,8	108,9	96,2	105,6
services de transport collectif	42,6	49,8	55,8	60,7	65,9	68,3	70,8
valeur base 100 année n-1	116,0	117,0	111,9	108,8	108,6	103,6	103,7
volume base 100 année n-1	102,3	101,8	100,9	101,0	102,0	100,0	101,2
prix base 100 année n-1	113,3	115,0	110,8	107,7	106,5	103,6	102,4

Source : INSEE

- Transports individuels hors achats (dépenses d'utilisation de véhicules)

En 1987, les dépenses d'utilisation augmentent en volume de 0,9% contre 2,3% en 1986 (les dépenses de carburants augmentant de 2% contre +4,5% en 1987) . En outre, les dépenses d'assurances stagnent et celles de pneus-réparations sont en baisse de 0,5%. En revanche, les dépenses de péages, parkings... augmentent fortement (+3,4% après +6,0% en 1986).

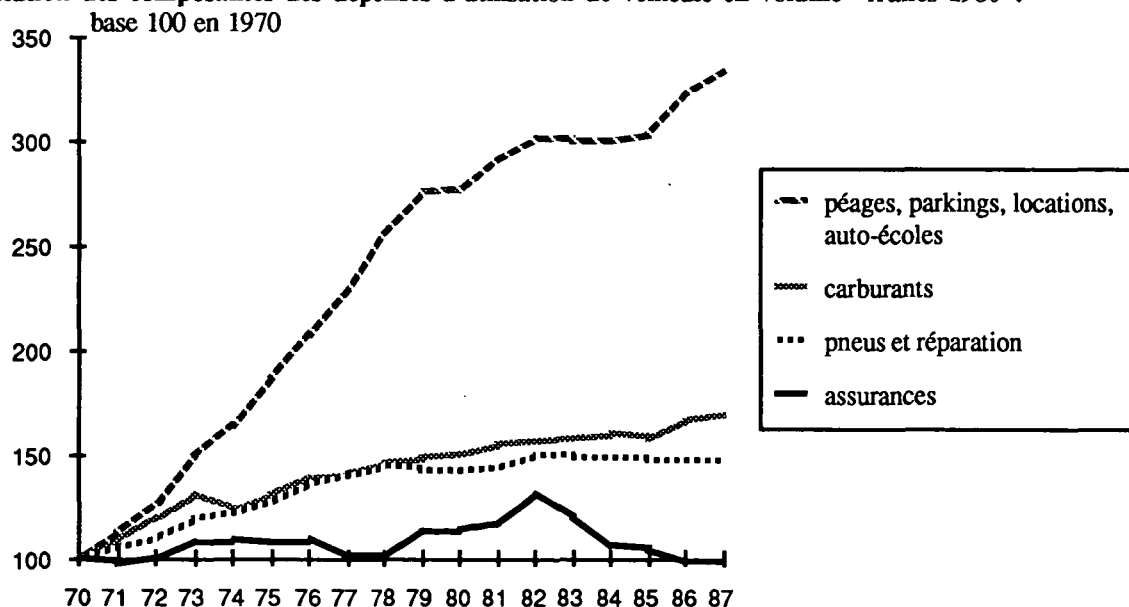
TABLEAU 5.3

Evolution de la consommation en dépense d'usage (en volume en % ; 1987 en milliards f.)

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
Pneus, réparation	0,0	-0,7	0,3	-0,5	116,1
Carburants	1,5	-0,5	4,5	2,0	119,9
Péage, location..	0,1	1,2	6,0	3,4	16,3
Assurances	-10,7	-2,3	-5,4	0,2	19,2
Ensemble	0,2	-0,6	2,3	0,9	271,5

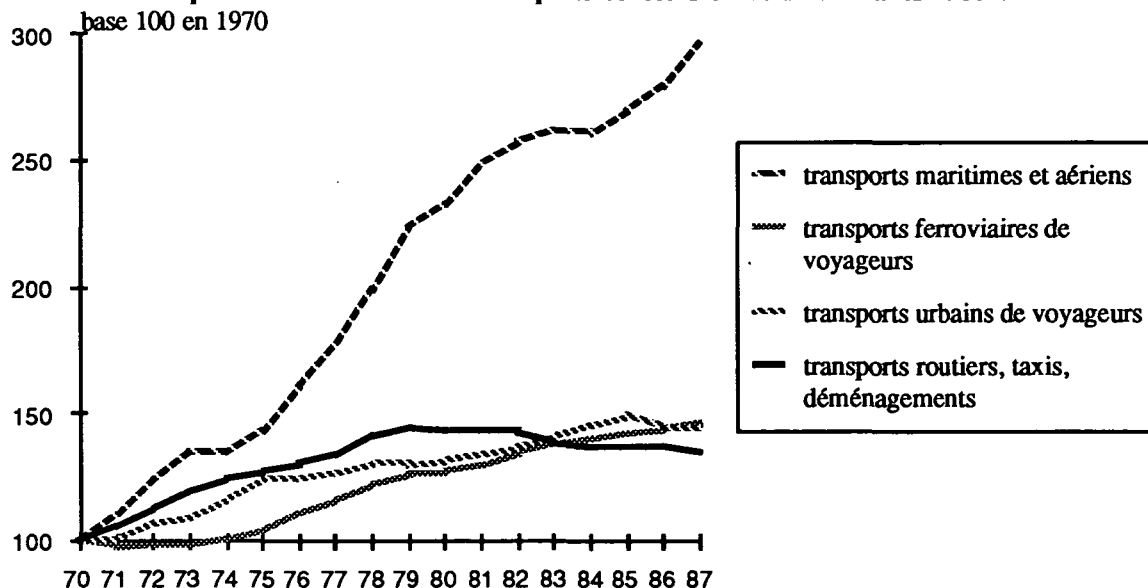
GRAPHIQUE 5.2

Evolution des composantes des dépenses d'utilisation de véhicule en volume "francs 1980".



GRAPHIQUE 5.3

Evolution des composantes des services de transports collectifs en volume "francs 1980".



- Transports collectifs (1)

S'agissant de la consommation des ménages en transports collectifs, elle augmente en volume de seulement 1,2% en 1987, malgré la forte hausse des transports aériens, ceci après une stagnation en 1986, évolution qui était largement imputable au transport ferroviaire, suite aux grèves de fin d'année. En 1987, la consommation en transport ferroviaire stagne (+0,3%), celle des autres transports terrestres baisse de 0,6%, en partie du fait d'une chute dans les déménagements suite à la suppression de la prime de déménagement en mai 1987. Au total, les transports collectifs ne représentent que 14,6% de la fonction transport.

TABLEAU 5.4

Evolution de la consommation en transport collectif (en volume en % ; 1987 en milliards f.)

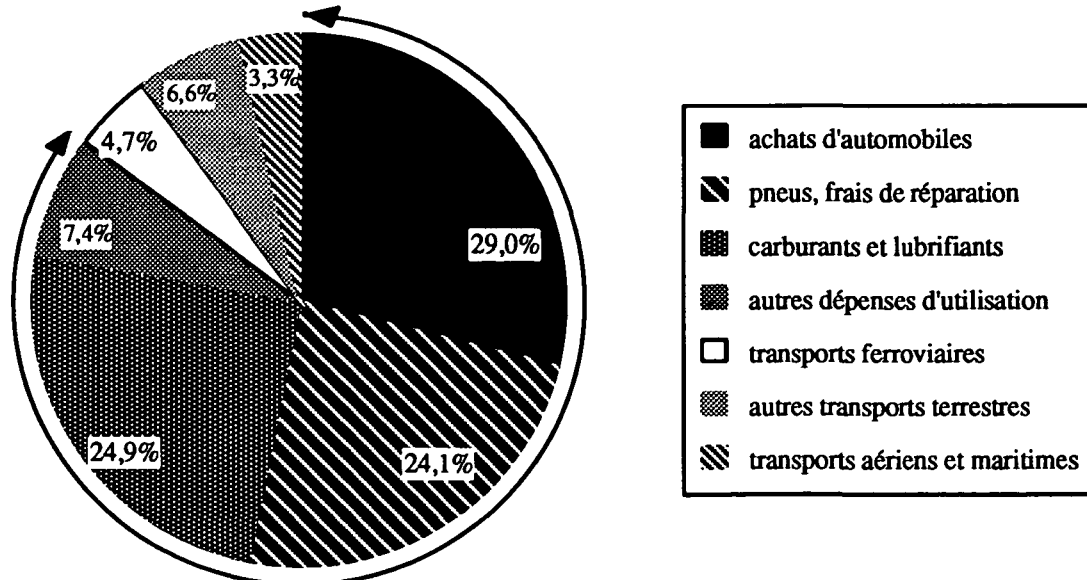
	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
tr. ferroviaire	3,2	2,8	-3,3	0,3	22,8
tr. urbains	1,6	1,7	1,0	1,7	13,8
autres (taxi,dém.)	-1,0	0,0	0,3	-2,4	18,1
tr. aériens, marit	-0,3	3,3	3,7	6,2	16,1
Ensemble	1,0	1,9	0,0	1,2	70,8

(1) la consommation en transports collectifs inclut les subventions pour réduction tarifaire.

GRAPHIQUE 5.4

Structure de la consommation des ménages en transport en 1987 en % (milliards de fr. courants).

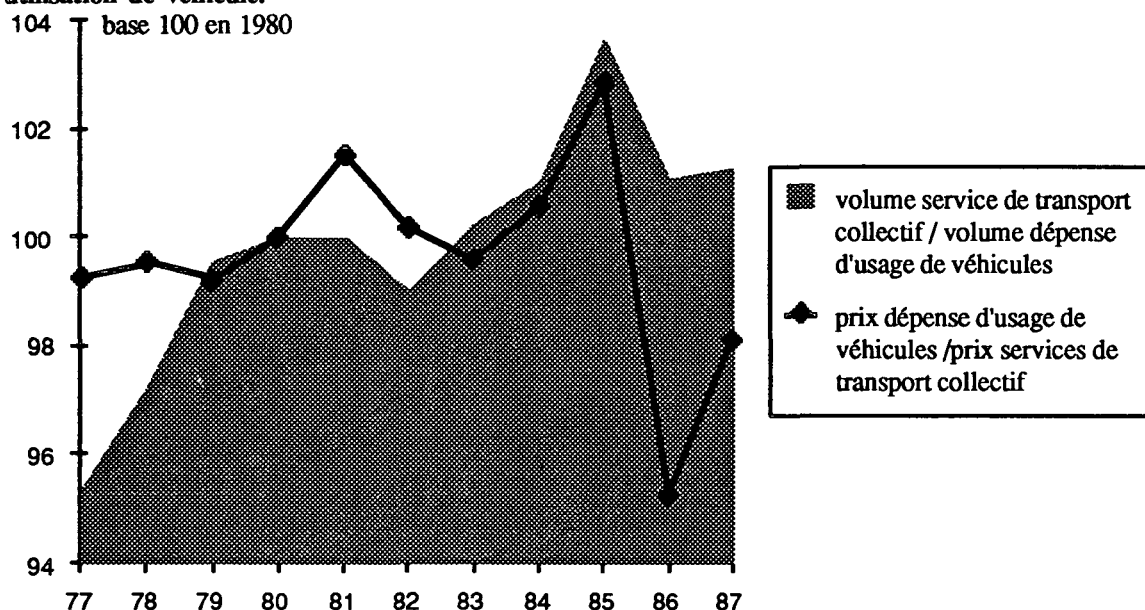
Transports collectifs : 14,6%



Transports individuels (achats et dépenses d'utilisation) : 85,4%

GRAPHIQUE 5.5

consommation en volume et prix relatifs de services de transport collectif et de dépenses d'utilisation de véhicule.



Au total, le prix relatif des dépenses d'usage de véhicule augmente de 3% alors qu'il avait chuté de l'ordre de 8% en 1986. Si les prix des carburants n'augmentent que de 1,6%, ceux des autres postes progressent fortement (+10,3% pour la réparation). Ces évolutions de prix relatifs n'influent que partiellement sur les volumes de la consommation des ménages. La consommation de transports collectifs croît de 1,2% contre +0,9% pour les dépenses d'utilisation. Comme en 1986, mais dans l'autre sens, l'élasticité volume-prix entre dépenses d'utilisation et de transports collectifs apparaît relativement faible.

De même, on note qu'en Ile de France, le prix payé par l'usager du transport routier individuel reste largement supérieur à celui des transports en commun. Cependant les déplacements routiers individuels connaissent un développement important ces dernières années.

TABLEAU 5.5

Traffic et coût d'usage de la voiture et des transports en commun en Ile de France (*).

	1981	1984	1986
trafic			
transport en commun	18,4	20,0	20,5
voiture particulière	32,7	34,2	36,2
coût moyen			
transport en commun	0,3	0,3	0,3
voiture particulière	1,0	1,4	1,4

Source : Compte Transport de Voyageurs pour l'Ile de France.

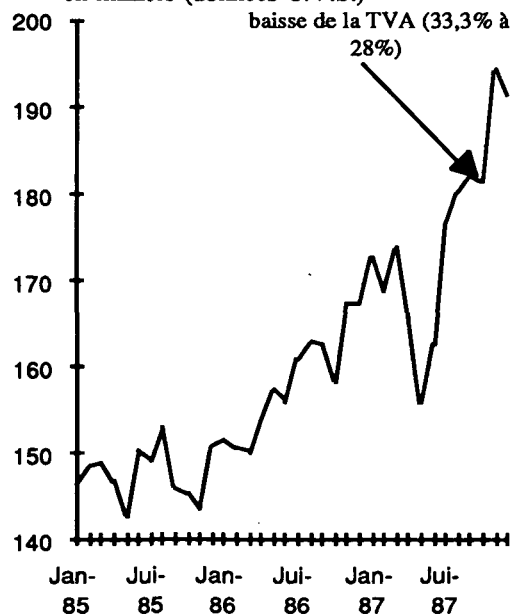
(*) Les coûts sont en francs courants par km. (Il s'agit des coûts supportés par les voyageurs). Les trafics sont en milliards de voyageurs-km. 1986 est une estimation.

S'agissant des achats de voitures, on observe que les immatriculations de voitures progressent très fortement en juillet et août 1987, avant la baisse du taux de TVA de 33,3% à 28% mise en application fin-septembre.

Une étude de l'OEST n'explique environ qu'une croissance de 0,6% à 1% en volume pour les immatriculations (soit 10 à 20 mille de plus ou environ 1 milliard de francs courants de dépenses) lorsqu'on fait baisser le prix de vente de l'automobile de 4,1% comme cela a été le cas. En outre, l'élasticité de la consommation des ménages en transports collectifs au prix relatif des transports individuels serait de l'ordre de -0,4%.

GRAPHIQUE 5.6

Immatriculations de voitures particulières en milliers (données C.V.S.)



b) Les coefficients budgétaires

Comment évolue la part de la fonction transport dans la consommation des ménages ? Le coefficient budgétaire en transport, rapport entre la consommation en transport par les ménages et leur consommation totale, permet d'examiner cet aspect.

En francs courants, le coefficient budgétaire en transport passe de 12,6% en 1970 à 15% en 1987 avec un maximum en 1982 (15,7%), imputable aux achats de véhicules. Ainsi, les ménages consacrent une part croissante en valeur de leur budget en dépenses de transport. Toutefois, entre 1985 et 1987, le coefficient des carburants perd 0,7 point.

Mais, en francs constants, le coefficient budgétaire ne progresse que de 0,9 point entre 1970 (13,7%) et 1986 (14,6%); il est stable depuis 1984.

Cette croissance ne profite en fait qu'au poste "achats de voitures particulières". Entre 1970 et 1987, son coefficient gagne 1,2% alors que le coefficient des dépenses d'utilisation perd 0,2 points, évolution due au poste "pneus, réparation". Le coefficient des transports collectifs reste stable malgré le gain de 0,2 point du transport aérien.

TABLEAU 5.6

Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport "en valeur" en %

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
achats de véhicules	2,9	3,5	4,2	4,0	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,1	4,4
dépense d'usage de véhicule	7,5	7,8	8,7	8,8	9,0	9,1	9,1	9,1	9,1	8,4	8,5
carburants	3,5	3,6	4,2	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5	3,8	3,8
pneu, réparation	3,2	3,3	3,6	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,6
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1
services de tr. collectifs	2,2	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2
tr. ferroviaire	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7
autres (taxi, déménagement...)	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5
Ensemble	12,6	13,4	15,1	15,1	15,2	15,7	15,6	15,1	15,1	14,8	15,0

TABLEAU 5.7

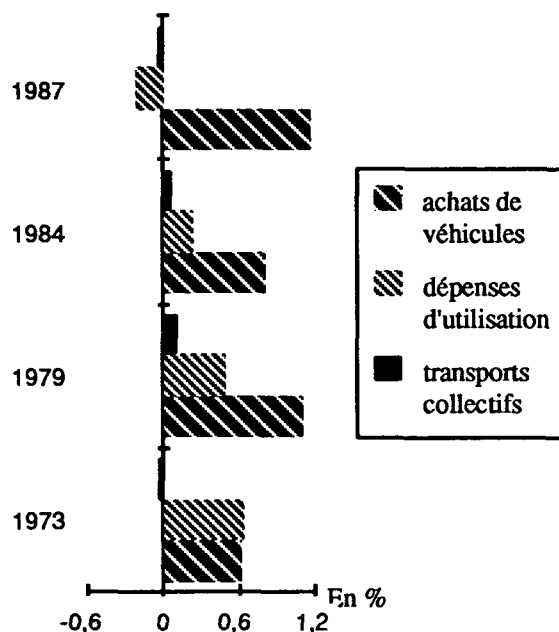
Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport en "francs 1980" en %

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
achats de véhicules	3,1	3,7	4,2	4,0	4,0	4,5	4,4	3,9	3,8	4,0	4,3
dépense d'usage de véhicule	8,4	9,0	8,9	8,8	8,9	8,8	8,7	8,6	8,4	8,3	8,2
carburants	4,1	4,6	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4	4,2	4,3	4,3
pneu, réparation	3,5	3,6	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,2	3,2
autres dépenses	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8
services de tr. collectifs	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1
tr. ferroviaire	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7
autres (taxi, déménagement...)	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9
maritime aérien	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5
Ensemble	13,7	14,9	15,4	15,1	15,1	15,5	15,3	14,8	14,4	14,5	14,6

Source : INSEE

GRAPHIQUE 5.7

Variation des coefficients budgétaires de la fonction transport en "francs 1980" en % base 100 en 1970.



c) Les budgets-transports des ménages.

La consommation des ménages comprend celle des non-résidents. Mais surtout, elle inclut les remboursements des administrations aux ménages lors d'une consommation. Or ceux-ci sont importants dans la santé mais aussi dans les transports. L'enquête "Budget de Famille" réalisée entre juin 1984 et juillet 1985 - auprès d'un échantillon de 20000 ménages résidents, permet d'estimer leur budget-transport.

Ceux ci ont dépensé en moyenne 125 975 francs en 1985, soit environ 10 500 francs par mois, pour acheter des biens et des services, payer leurs impôts et rembourser les prêts contractés pour l'acquisition d'une résidence.

Par rapport à 1979, la croissance de 1% par an de la dépense moyenne par ménage en francs constants s'accompagne d'une modification des structures budgétaires : diminution de la part des dépenses d'alimentation et d'habillement et augmentation de celles concernant le logement et l'automobile.

Le montant des frais de transport atteint près de 1600 francs par mois, soit 15,1% du budget, dont moins de 1% seulement pour les transports en commun. Les français manifestent un intérêt soutenu à l'égard de l'automobile : plus de 90% des dépenses de transport sont liées soit à l'achat, soit à l'entretien des véhicules.

Les dépenses de transport ont progressé à un rythme élevé, le coefficient budgétaire passant de 14% en 1979 à 15,1% en 1985. L'élévation des dépenses s'est portée essentiellement sur l'achat des véhicules, les assurances et les taxes.

GRAPHIQUE 5.8

Coefficients budgétaires par fonction en 1979 et 1985 selon l'Enquête Budget de Famille

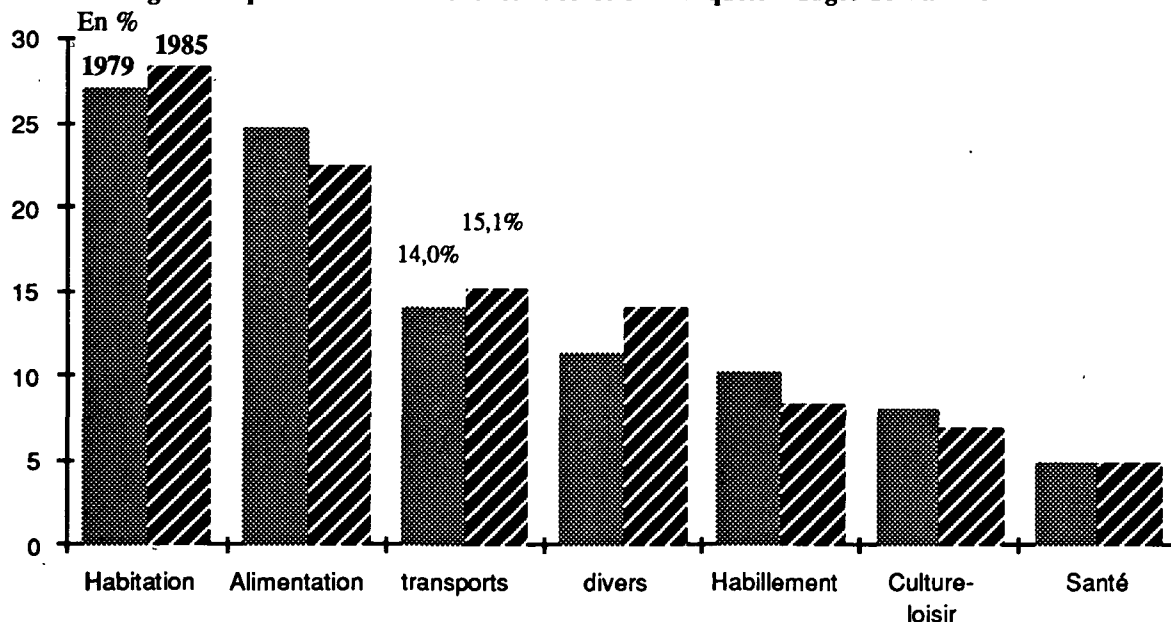


TABLEAU 5.8
Consommations moyennes annuelles par ménage en 1985.

	Dépense moyenne annuelle par ménage (en francs)	coefficient budgétaire en %
Alimentation	28166	22,4
Habitation	35798	28,4
Transports	19069	15,1
Achats d'automobile	7270	7,2
Frais courants d'usage	7843	6,2
Assurances, taxes	2818	2,2
Transport en commun	592	0,5
Transport longue dist.	546	0,4
Habillement	10424	8,3
Santé	5959	4,8
Culture-loisir	8737	6,9
Vacances	3740	2,9
Divers	14064	11,2
Ensemble	125957	100

Source : INSEE, Enquête Budget de Famille (1).

(1) L'enquête "budget de Famille" déborde du champ de la consommation au sens de la Comptabilité Nationale sur plusieurs points. L'enquête inclut les impôts, les remboursements de crédits contractés pour l'acquisition d'un logement ou la réalisation de gros travaux et les versements des assurances en cas de sinistre. A l'inverse, l'enquête exclut de son domaine d'étude la consommation des touristes étrangers durant leur séjour en France (environ 2% de la consommation totale selon la Comptabilité Nationale). La croissance du coefficient budgétaire en "transport" (15,1% en 1985 contre 14% en 1979) est notamment expliquée par la non-prise en compte des dépenses de santé alors que celles-ci sont incluses dans la Comptabilité Nationale.

MOTORISATION ET UTILISATION

a) La motorisation

En fin d'année, la part des ménages disposant d'une automobile atteint 75,1%. Le multiéquipement en terme de possession, touche 23,3% des ménages, et près d'un quart d'entre eux (24,6%) si l'on raisonne en terme de disposition, ce qui constitue une amélioration notable par rapport aux dernières enquêtes : en novembre 1984, la proportion des ménages possédant plus de deux automobiles était de 19,5%.

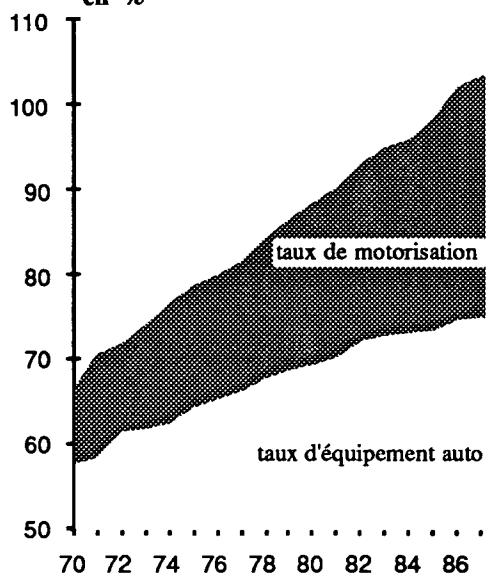
L'accession à la motorisation continue de représenter une part de plus en plus restreinte de la demande d'automobiles : ce sont les ménages déjà équipés et voulant changer de véhicule ou acheter une deuxième voiture qui en constituent l'essentiel. Après 1980, l'évolution du taux d'équipement des ménages et celle du taux de motorisation divergent plus nettement que durant la décennie 1970.

TABLEAU 5.9
taux d'équipement des ménages (1) Autos possédées par les ménages.

	1984 novembre	1987 novembre
Ménages équipés (en %)	72,7	75,1
dont 1 auto	53,2	51,8
2 autos ou +	19,5	23,3

Source : INSEE

GRAPHIQUE 5.9
Indicateurs de possession de la voiture
en %



Source : INSEE

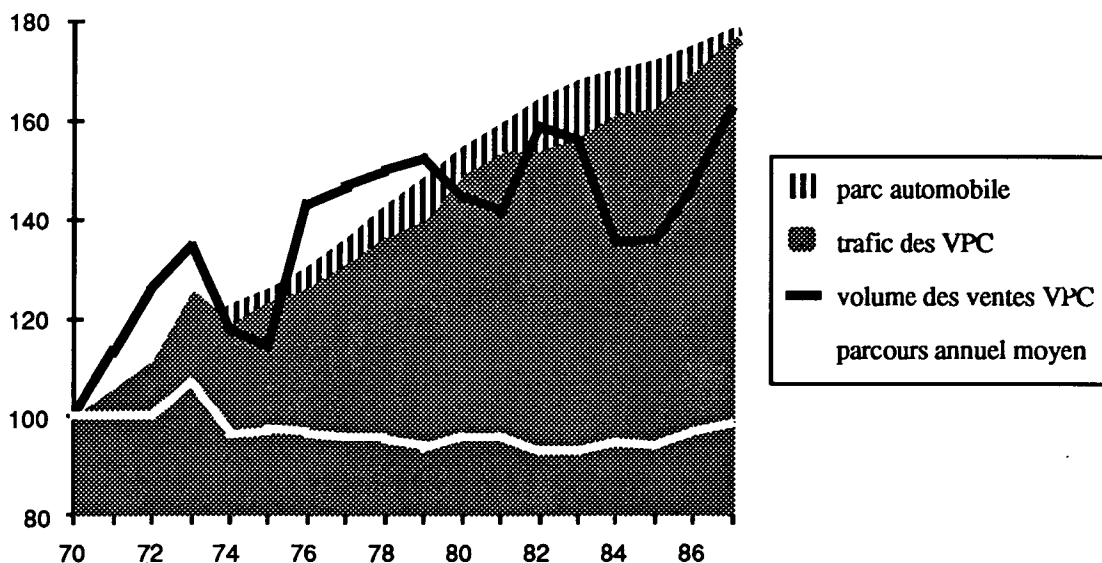
b) L'usage des véhicules

Depuis 1970, immatriculations et parcours annuel moyen évoluent souvent différemment. Toutefois en 1987, malgré une stabilité relative du prix des carburants, les trafics continuent de progresser de 3,8% après 4,6% en 1986. En fait, cette croissance provient d'abord de celle du parc +2% - alors que le parcours annuel moyen croît de 1,7%.

En 1986, c'était le parcours annuel moyen (+2,9%) qui progressait plus vite que le parc (+1,7%), avec la forte baisse du prix des carburants.

GRAPHIQUE 5.10

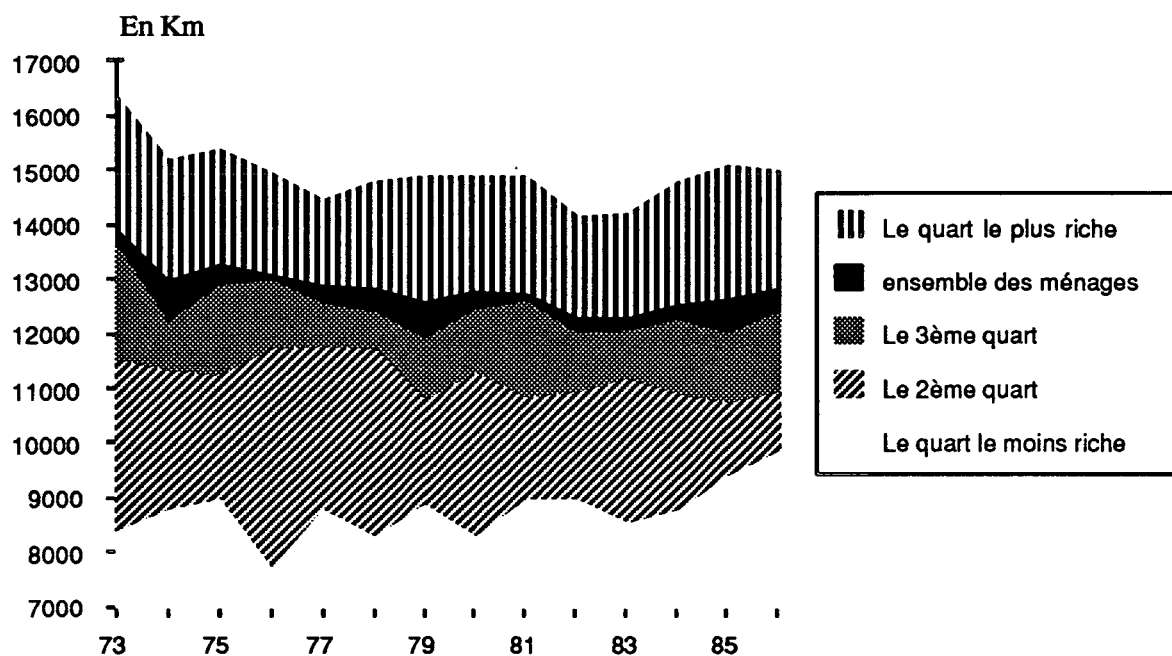
Evolution des principaux indicateurs de possession et usage de la voiture base 100 en 1970



Source : INSEE, CREDOC, CSCA, OEST.

GRAPHIQUE 5.11

Evolution des parcours annuels moyens par voiture selon les revenus



Source : enquête IACM, exploitation CREDOC

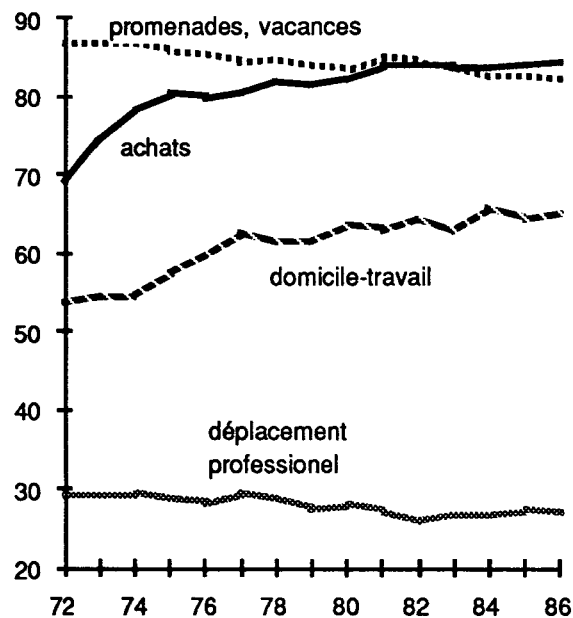
Parallèlement, la consommation de carburant-auto (essence et super) stagne alors que le mouvement de diésellisation du parc automobile se poursuit.

La différenciation croissante entre kilométrage des mono-motorisés et des multi-motorisés s'explique par le facteur revenu. Entre 1983 et 1985, le revenu des ménages qui ont plusieurs véhicules augmente plus vite que celui des ménages qui n'en ont qu'un. Or, les kilométrages sont très différenciés en fonction du niveau de revenu.

Pour les motifs, la proportion des voitures utilisées pour les achats (85%) dépasse maintenant celle des véhicules servant pour la promenade et les vacances (82%). S'agissant des déplacements domicile-travail, la tendance est à la reprise. Au total, la baisse du parcours moyen par voiture jusqu'en 1985 ne s'explique pas seulement par la hausse du prix de l'essence; liée à la multimotorisation, elle correspond aussi au développement des motifs liés à des trajets courts (domicile-travail et surtout achats) et au déclin relatif de ceux qui engendrent les voyages les plus longs (professionnels et vacances).

GRAPHIQUE 5.12

Pourcentage du parc utilisé pour les différents motifs.



Source : enquête IACM, exploitation CREDOC

Chapitre 6 LES MATERIELS ET L'ENERGIE

Le marché des voitures particulières s'est très bien comporté en 1987 (+9,9% contre 8,2% en 1986) après deux années sombres de 1984 et 1985 (-12,9% et +0,5%). Il faut également associer à cette bonne performance les immatriculations de véhicules utilitaires (+ 8,8%).

La baisse de la TVA de 33,3% à 28% en septembre a amplifié cette progression. Son effet s'inscrit toutefois dans une conjoncture déjà florissante où l'arrivée de nouveaux modèles et l'instauration des contrôles techniques obligatoires pour les véhicules d'occasion de plus de cinq ans ont stimulé l'achat de voitures neuves.

LES MATERIELS

a) Immatriculations de voitures.

Le taux de pénétration des voitures étrangères tend à baisser légèrement : 36,1% contre 36,4% en 1986. La pénétration s'affirme surtout sur le marché des voitures de 6 CV et plus (38,6% en 1985 contre 36,9% en 1984). En revanche, les marques françaises consolident leur part des immatriculations pour les voitures de moins de 6 CV (66% en 1985 contre 65% en 1984).

GRAPHIQUE 6.1

Evolution des immatriculations de voitures françaises et étrangères neuves depuis 1980.

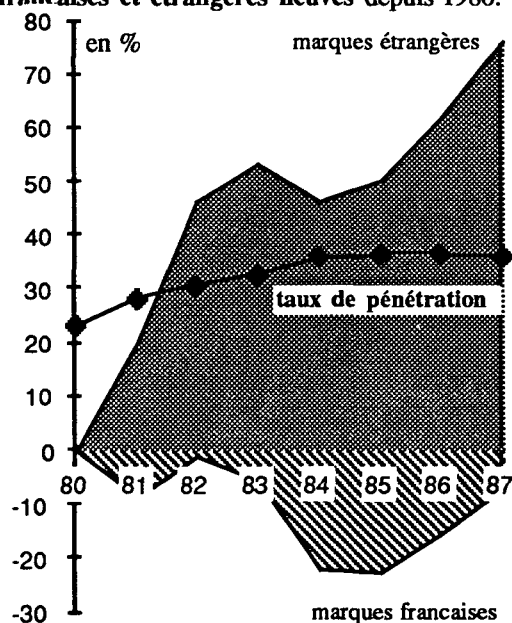


TABLEAU 6.1

Immatriculations des voitures particulières et commerciales neuves en milliers.

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Total des immatriculations	1839,0	2061,2	2022,0	1761,4	1770,1	1915,0	2105,2
Variation annuelle en %	-2,0	12,1	-1,9	-12,9	0,5	8,2	9,9
marques françaises	1321,3	1429,4	1361,5	1129,8	1122,7	1218,3	1345,2
Variation annuelle en %	-8,6	8,2	-4,8	-17,0	-0,6	8,5	10,4
Part dans le total en %	71,8	69,3	67,3	64,1	63,4	63,6	63,9
Voiture de 1 à 5 CV	715,2	787,8	785,9	707,6	767,6	790,3	903,1
Variation annuelle en %	11,7	10,1	-0,2	-10,0	8,5	3,0	14,3
Part dans le total en %	78,9	76,3	71,4	65,0	66,0	64,3	65,4
Voiture de 6 CV et + (*)	1123,7	1273,4	1236,1	1053,8	1002,5	1124,8	1202,1
Variation annuelle en %	-9,2	13,3	-2,9	-14,7	-4,9	12,2	6,9
Part dans le total en %	67,4	65,1	64,7	63,1	61,4	62,6	62,8

Source : OEST.

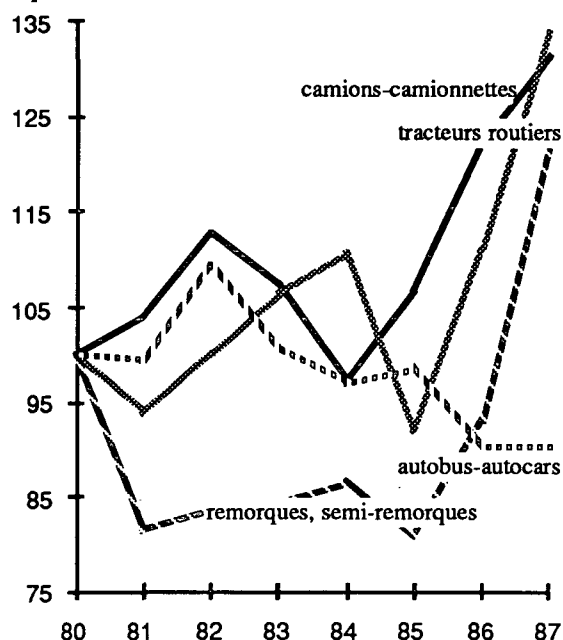
(*) Par convention, on a considéré que les autobus de - 10 places, inclus désormais dans les V.P.C., ont plus de 6 CV.

b) Immatriculations de véhicules utilitaires.

1986 avait été marquée par une forte croissance des immatriculations des véhicules utilitaires : +14,4% globalement. Cette croissance reste forte en 1987 : +8,8%. Comme en 1986, cette progression touche presque tous les genres, avec un record pour les tracteurs routiers (+20,4% comme en 1986) et surtout les remorques et semi-remorques (+31,2% après +14,9% en 1986). Seuls les véhicules de transports en commun de personnes stagnent après une baisse de -8% en 1986. S'agissant des camions et camionnettes, les ventes de véhicules de moins de 3 tonnes de charge utile progressent de 7,3% en 1987 contre 14,6% l'année précédente. En revanche, les ventes des véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile augmentent de 11,5% soit un peu moins qu'en 1986 (12,4%).

Dans l'ensemble, la part des marques françaises régresse de l'ordre de 0,5 points par rapport à 1986 sauf pour les autobus où elle gagne 5 points. Ainsi, pour les tracteurs routiers, la part des marques françaises est de 50% contre 50,3% en 1986.

GRAPHIQUE 6.2
Immatriculation des véhicules utilitaires depuis 1980 en %



Source : OEST

TABLEAU 6.2
Immatriculations des véhicules utilitaires en milliers.

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
<i>autobus-autocars neufs</i>							
Total + 10 places assises (*)	4,5	5,0	4,6	4,4	4,5	4,1	4,1
Variation annuelle (%)	-0,5	10,3	-8,1	-3,5	1,5	-8,3	0,3
Part des marques françaises (en %)	69,6	74,2	79,2	74,9	72,7	71,2	74,4
<i>camions et camionnettes</i>							
dont C.U. < 3 tonnes	287,9	313,6	298,3	268,4	300,6	344,4	369,6
variation annuelle (%)	5,1	8,9	-4,9	-10,1	12,0	14,6	7,3
Part des marques françaises (en %)	83,9	81,9	82,0	80,3	80,4	80,3	79,1
dont C.U. > 3 tonnes	24,5	25,0	23,8	23,8	20,1	22,6	25,2
variation annuelle (%)	-6,6	2,5	-4,9	-0,1	-15,5	12,4	11,5
Part des marques françaises (en %)	61,5	59,1	58,7	61,1	57,7	55,5	58,7
Total	312,4	338,6	322,1	292,1	320,7	367,0	394,8
Variation annuelle (%)	4,0	8,4	-4,9	-9,3	9,8	14,4	7,6
Part des marques françaises en %	82,2	80,3	80,3	78,7	79,0	78,7	77,8
<i>autres véhicules utilitaires</i>							
tracteurs routiers	13,5	14,4	15,3	15,8	13,2	15,9	19,2
Variation annuelle (%)	-6,1	6,7	6,3	3,8	-16,9	20,9	20,4
Part des marques françaises (en %)	50,1	48,2	44,6	48,4	48,7	50,3	50,0
Remorques et semi-remorques	12,3	12,6	12,7	13,0	12,2	14,0	18,4
Variation annuelle (%)	-18,3	2,6	0,7	2,6	-6,6	14,9	31,2
Part des marques françaises (en %)	88,3	90,0	91,6	93,3	91,9	90,5	88,2
Total des véhicules utilitaires	342,8	370,6	354,6	325,4	350,5	401,0	436,5
Variation annuelle (%)	2,5	8,1	-4,3	-8,2	7,7	14,4	8,8

Source : OEST

(*) Depuis 1987, les autobus de - 10 places sont inclus désormais dans les Voitures particulières et Commerciales.

c) Le parc routier.

TABLEAU 6.3
Evolution du parc routier en France

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Voitures particulières (1)	20025	20450	20700	20945	21295	21735
dont ménages	19175	19592	19859	20277	20566	21010
Camionnettes - (3 t PCU) (2)	3030	3155	3246	3371	3519	3667
Camions (+3t. à -17 t. PCU) (3)	340	342	342	335	327	320
Semi-remorques (3)	123	126	128	131	135	137
Tracteurs routiers (4)	131	132	133	135	138	141
Autobus -autocars (5)	101	103	109	112	115	116
dont de - 10 places	36	39	42	45	47	49
dont de + 10 places	65	64	67	67	68	67
Total	23750	24308	24658	25029	25529	26116

Source (1) CSCA; (2) Enquête sur les V.U.L.; (3) TRM; (4) Fichiers immatriculation - 10 ans; (5) TRV.

En 1987, le parc routier augmenterait de 2,3% dont +2% pour les voitures particulières. Ce parc marque un vieillissement. La moyenne d'âge des véhicules qui était de 3,8 ans en 1972 atteint 5,0 ans en 1987. Toutefois, on note un retournement de tendance sans qu'on puisse dire encore si cette évolution se poursuivra : en 1986, l'âge était de 5,1 an. Autre évolution nouvelle, la part du neuf augmente de 0,2 points après avoir baissé auparavant.

TABLEAU 6.4
Principales structures du parc des voitures particulières

	1972	1984	1985	1986	1987
Age médian du véhicule *	3,8	4,7	5,0	5,1	5,0
Parc en %					
voiture neuve	49,4	48,1	47,3	46,5	46,7
voiture d'occasion	50,6	51,9	52,7	53,5	53,3
Gamme du véhicule en %					
économique	25,3	13,9	13,7	13,5	12,0
inférieure	13,3	26,4	27,2	28,8	29,5
moyen inférieure	24,2	15,4	16,6	16,9	17,0
moyen supérieure	15,2	29,7	29,5	29,1	28,7
supérieure et luxe	22,0	14,6	13,0	11,7	12,8

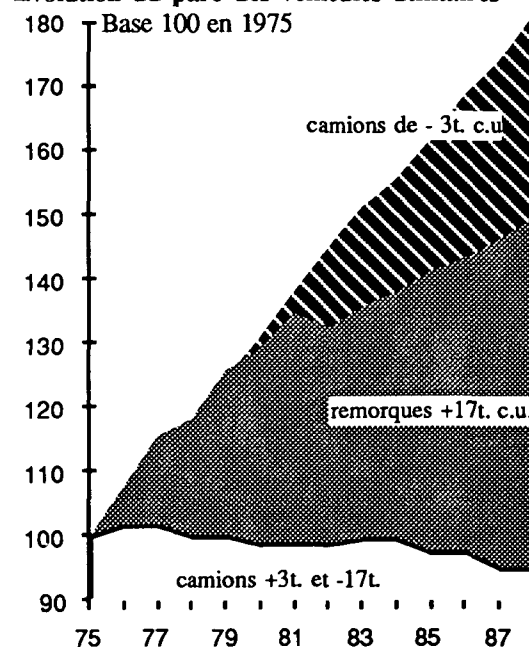
(*) en années

Source : INSEE, enquête IACM, expl. CREDOC

S'agissant des véhicules utilitaires, le parc des camions et camionnettes de moins de 3 T. de CU croît fortement depuis 20 ans, surtout à partir de la décennie soixante-dix. D'autre part, les remorques et semi-remorques de plus de 17 T de CU augmentent aussi bien en niveau qu'en part relative du parc en service des véhicules de plus de 3T. de CU et de moins de 15 ans d'âge. Ces évolutions doivent être prises avec une certaine prudence.

Elles n'en demeurent pas moins significatives d'une mutation du transport moderne : les marchandises sont acheminées par des gros semi-remorques vers des entrepôts (Rungis) puis redistribuées en ville par des petits camions.

GRAPHIQUE 6.3
Evolution du parc des véhicules utilitaires



Source : OEST

TABLEAU 6.5
Capacité du parc routier des véhicules utilitaires en milliers de tonnes et de places assises

	1983	1984	1985	1986	1987
Camions de +3t. de PCU (1)	5723	5795	5800	5828	5840
Autobus de + 10 places (2)	2570	2670	2670	2710	2690

Source : OEST; (1) TRM ; (2) TRV

d) Le matériel ferroviaire

La structure du parc SNCF se modifie. Le parc des TGV se développe de 1982 à 1987 de +60% avec toutefois une stagnation en 1987 après un ralentissement de croissance en 1986 tandis que les autres matériels moteurs régressent de - 6,3% pour les locomotives diesel et -5,4% pour les locomotives électriques (1).

Le nombre de places assises régresse pendant cette même période. L'offre se maintient sur les grandes lignes et progresse de 4,8% pour les TGV avec toutefois une stagnation en 1987. La capacité des wagons à marchandises continue de régresser pour les wagons SNCF et pour les wagons de particuliers.

(1) En plus du matériel défini ici, la SNCF a été pourvue en locotracteurs. Leur nombre reste relativement stable : 31 en 1987 contre 33 en 1982.

TABLEAU 6.6
Parc de la SNCF au 31 décembre et livraison à la SNCF.

	unité : véhicules, wagons en milliers					
	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Parc SNCF au 31 décembre						
Matériel moteur						
Locomotives électriques	2417	2409	2318	2324	2313	2285
Nombre de caisses motrices TGV	136	174	190	208	218	218
Locomotives Diesel	2111	2046	2015	2002	1977	1977
Matériel à voyageur						
Voitures réseau principal	9409	9309	9173	8921	8922	8808
Nombre de remorques TGV	544	696	760	832	872	872
Nombre de caisses autorails, automotrices et turtrains	4097	4197	4213	4282	4343	4321
Voitures Banlieue parisienne	1380	1331	1238	1147	1086	1085
Matériel de marchandises						
Wagons S.N.C.F.	163,6	159,6	156,5	144,0	126,6	108,7
Wagons de particuliers	82,3	80,3	77,3	75,6	73,4	71,7
Livraisons à la S.N.C.F.						
Matériel moteur						
Locomotives électriques	41	34	24	25	11	-
Nombre de caisses motrices TGV	48	40	18	14	10	-
Matériel à voyageur						
Voitures réseau principal (y.c. v. de service régionaux)	232	210	134	77	255	184
Nombre de remorques TGV	-	31	7	-	-	-
Nombre de caisses autorails, automotrices et turtrains	192	160	72	56	40	-
Voitures Banlieue parisienne	171	177	157	198	170	110
Matériel de marchandises						
Wagons S.N.C.F.	903	1448	1888	1133	755	588

Source : SNCF

TABLEAU 6.7
Capacité du matériel ferroviaire

unité : milliers de places assises offertes
millions de tonnes de charge utile.

	1982	1983	1984	1985	1986	1987
matériels à voyageurs						
TGV	33,0	33,0	35,8	39,3	41,2	41,2
voitures pour trains rapides et express hors TGV	546,7	537,4	520,1	503,7	506,4	496,4
voitures pour services régionaux, banlieue parisienne, automotrices et autorails	595,1	613,8	624,2	632,8	640,4	646,1
matériels à marchandises						
wagons SNCF	6,39	6,39	6,32	5,85	5,27	4,58
wagons de particuliers	3,43	3,43	3,33	3,30	3,23	3,19

Source : SNCF

e) Le matériel R.A.T.P.

TABLEAU 6.8

Parc et immatriculation du matériel roulant en nombre de véhicules

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Réseau ferré							
Méto	3510	3548	3345	3343	3458	3492	3492
<i>dont voitures neuves</i>	210	100	-	-	15	35	-
RER	589	620	677	773	861	905	889
<i>dont voitures neuves</i>	28	32	60	120	100	80	52
Ensemble	4099	4168	4022	4116	4319	4397	4381
<i>total (dont voitures neuves)</i>	238	132	60	120	115	115	52
Autobus	3937	4004	4047	4026	3972	3996	3978
<i>dont articulés</i>		1	55	56	99	45	260

Source : RATP

En 1987, le parc du réseau méto diminue de 16 voitures contre +34 voitures en 1986; 52 nouvelles voitures sont mises en service sur les lignes R.E.R. Le parc des autobus s'agrandit de 260 autobus articulés.

TABLEAU 6.9

Capacité des réseaux de méto et d'autobus

Unité million de places-Km offertes

	1983	1984	1985	1986	1987
réseau ferré	47,3	48,0	49,0	49,1	49,5
autobus	9,8	10,6	10,7	10,9	10,9

Source : RATP

f) La flotte fluviale

La flotte fluviale continue de régresser. Le nombre total de bateaux porteurs est de 4296 en 1987, soit une perte de 6,6% par rapport à 1986. La capacité totale est de 2091 milliers de tonnes en 1987, soit une baisse de 6,2% par rapport à l'année précédente

g) La flotte maritime.

Entre le 1er janvier 1987 et le 1er janvier 1988, la flotte de commerce gagne 1 navire à passagers mais perd 19 cargos et 4 pétroliers. La perte en pétroliers s'accompagne d'une mutation de pétroliers de trop grand tonnage abandonnés au profit de pétroliers de tonnage moindre comme l'atteste la baisse de capacité des pétroliers de 8,5%. La capacité en transport de marchandises baisse de 11,5% contre -15% en 1986.

Le mouvement dans la flotte française doit être relativisé par le développement des flottes sous pavillon de complaisance. Ainsi entre le 1er janvier 1985 et le 1er juillet 1987, la flotte française a perdu 24% de son volume, celle sous pavillon français 45%. En effet, la part prise par les pavillon tiers passe de 10% à 35% en 19 mois. La chute de la flotte française, y compris les navires contrôlés, reste néanmoins importante.

TABLEAU 6.10

Flotte de commerce française en service au 1er janvier (sous pavillon français) (1).

La capacité est en milliers de tonneaux de jauge brute

	1984	1985	1986	1987	1988
Navire à passager					
Nombre (2)	29	26	27	26	27
Capacité	178	166	178	173	171
Pétroliers					
Nombre	89	80	63	66	62
Capacité	5605	4839	2968	2614	2394
Autres cargos					
Nombre	270	243	221	191	172
Capacité	3340	2993	2685	2175	1823
Ensemble					
Nombre	388	349	311	283	261
Capacité	9123	7998	5830	4962	4389

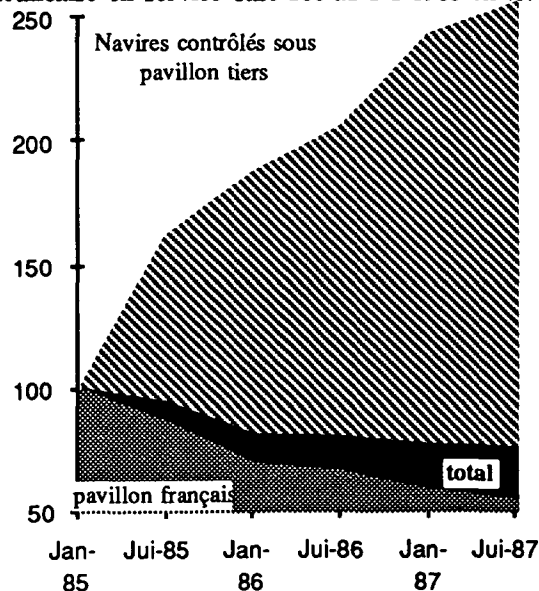
Source : Secrétariat d'Etat chargé de la Mer.

(1) Navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute.

(2) y.c. les cargos mixtes de plus de 12 passagers et les aéroglisseurs.

GRAPHIQUE 6.4

Evolution de la flotte de commerce française en service base 100 au 1-1-1985 en %.



LES TRANSPORTS ET L'ENERGIE

Le prix des importations de pétrole brut tend à se stabiliser en 1987 (800 F contre 773 F en 1986, soit +3,5%) après une forte baisse en 1986 (-58%). Cette évolution résulte d'une dépréciation du dollar américain (-13%) alors que le prix du baril se redresse de +19%.

TABLEAU 6.11
Coût du pétrole brut importé en France.

	1983	1984	1985	1986	1987
prix de référence OPEP (\$/baril)	30	29	28	14	17
Coût moyen en \$ / t.	228,7	216,6	204,5	111,6	133,1
cours du Dollar (en francs)	7,62	8,74	8,99	6,93	6,01
Coût moyen du brut importé en francs/t. CAF	1743	1893	1838	773	800

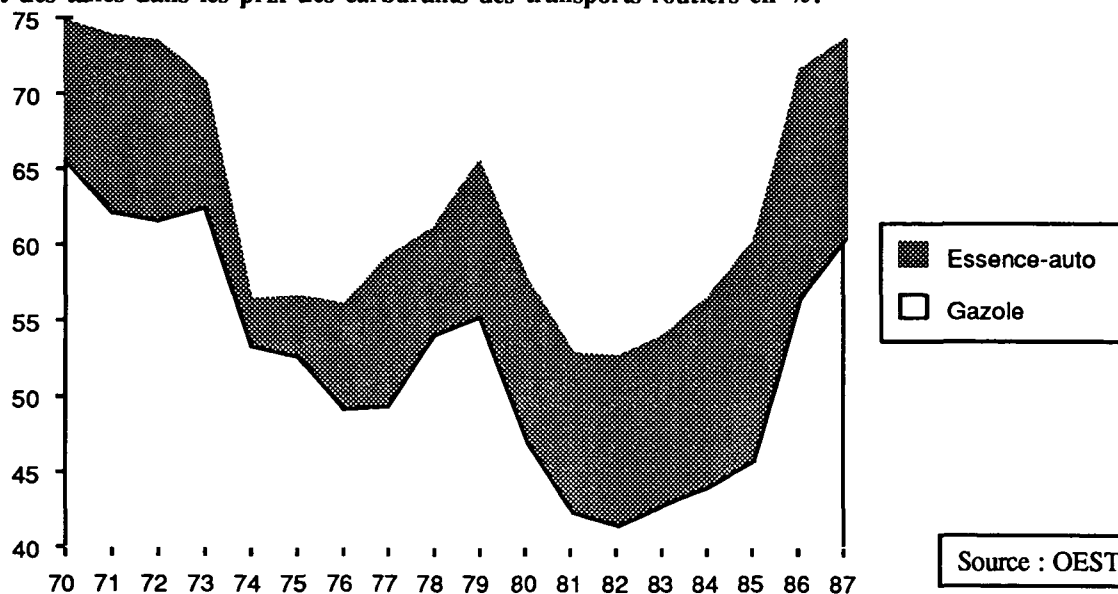
Source : OEST, Direction Générale des Douanes.

a) Les prix.

En France, les prix hors taxes continuent toutefois de baisser : -6% en moyenne annuelle pour l'essence et le super, -12% pour le gazole. La baisse des marges des raffineurs, qui s'étaient fortement accrues en 1986, explique cette divergence avec l'évolution du coût du brut importé. Le poids de la fiscalité sur les produits pétroliers limite l'impact des variations du prix du pétrole brut ; ainsi en 1987, la fiscalité représente 75,4% du prix du supercarburant au lieu de 73,1% en 1986, entraînant une hausse des prix de 1,3%. Seuls, les prix du gazole baissent de 3,3%.

GRAPHIQUE 6.5

Part des taxes dans les prix des carburants des transports routiers en %.



Source : OEST

TABLEAU 6.12

Prix à la pompe des carburants en moyenne annuelle.

en franc

	1983	1984	1985	1986	1987
essence					
TTC	4,50	4,95	5,46	4,66	4,72
Hors taxes	2,07	2,14	2,14	1,32	1,24
Valeur des taxes	2,43	2,81	3,32	3,34	3,48
super.					
TTC	4,81	5,27	5,64	4,77	4,83
Hors taxes	2,22	2,30	2,16	1,28	1,19
Valeur des taxes	2,59	2,97	3,48	3,49	3,64
gazole					
TTC	3,67	3,96	4,29	3,40	3,29
Hors taxes	2,09	2,22	2,31	1,48	1,30
Valeur des taxes	1,58	1,74	1,98	1,92	1,99

Source : OEST

b) Consommations énergétiques.

La consommation finale énergétique totale est en très légère progression : +0,1%. Le secteur des transports est en progression : +0,8 Mtep, soit +2,3%.

TABLEAU 6.13

Evolution des consommations d'énergie par secteur

unité : Mtep

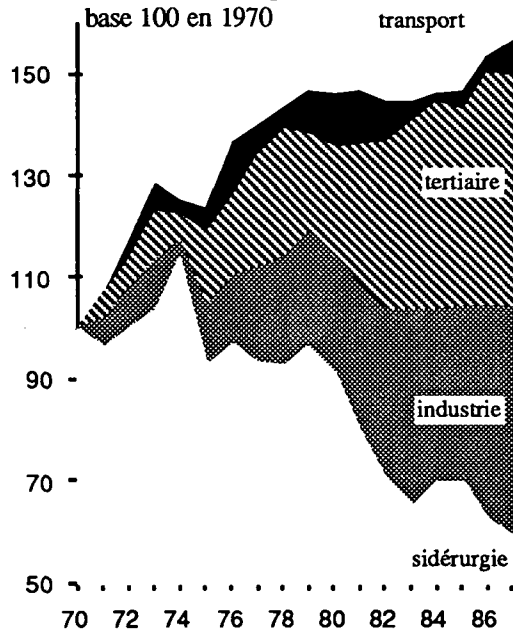
	1983	1984	1985	1986	1987
Sidérurgie	8,9	9,5	9,5	8,5	8,1
Industrie	40,4	40,4	40,6	40,5	40,5
Tertiaire et résid.	66,9	68,6	68,0	71,5	71,2
Agriculture	3,3	3,2	3,2	3,1	3,2
Transports	36,5	36,9	37,1	38,7	39,5
Ensemble	156,0	158,6	158,4	162,3	162,5

Source : Observatoire de l'Energie

On observe une stabilité des consommations dans l'industrie hors sidérurgie, et un tassement dans la sidérurgie et le secteur résidentiel et tertiaire. La structure de la consommation finale énergétique se modifie donc en faveur des transports dont la part représente 24,3% en 1987 au lieu de 23,8% en 1986.

GRAPHIQUE 6.6

Evolution des consommations d'énergie par secteur en millions de Tep.

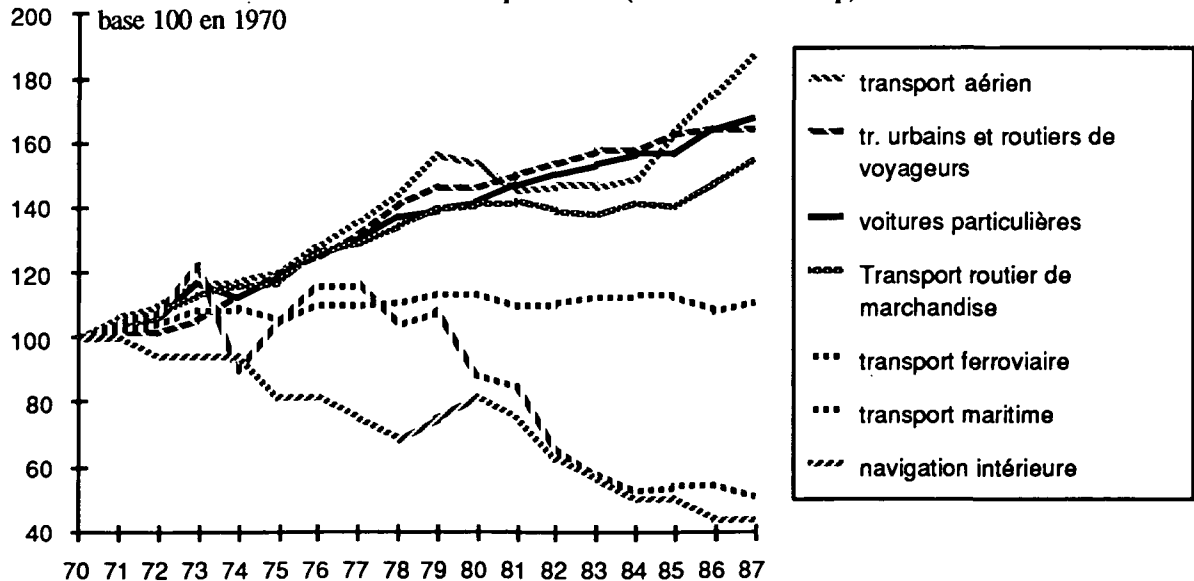


Source : Observatoire de l'Énergie.

Pour les carburants-auto (essence et super), les livraisons augmentent en 1987 de 0,3% contre +2,7% en 1986. La réduction de la consommation des nouveaux modèles compense l'augmentation du parc de véhicules ayant un moteur à essence. Les consommations de gazole continuent d'augmenter fortement de +6%.

GRAPHIQUE 6.7

Evolution des consommations de carburant par mode (en millions de Tep).



La raison en est principalement l'expansion des transports routiers de marchandises (+7,5% en tonnes-kilomètres). L'accroissement des immatriculations de véhicules particuliers à moteur diesel (+30%) et de petits véhicules utilitaires (+20%) contribuent également à l'augmentation de la consommation de gazole au détriment de celle de supercarburant. Au total, les consommations des carburants routiers augmentent de 3,3% contre +4,9% en 1986 et -0,2% en 1985.

Dans les transports ferroviaires, on note une légère hausse de la consommation d'énergie, en relation avec la stabilisation des trafics après la chute de 1986. De même, dans la navigation fluviale, la consommation énergétique baisse en rapport avec la diminution des trafics.

S'agissant du carburéacteur, les livraisons augmentent de +7% en raison d'une reprise du trafic aérien international et d'une progression du trafic intérieur français favorisée par une baisse des tarifs et l'extension de tarifs promotionnels.

TABEAU 6.14

Evolution des consommations des principaux carburants

	Milliers de tonnes				
	1983	1984	1985	1986	1987
Carburant-auto	18241	18325	18006	18484	18537
année n/n-1 (%)	0,6	0,5	-1,7	2,7	0,3
Gazole	10156	10638	10906	11850	12803
année n/n-1 (%)	1,9	4,7	2,5	8,7	8,0
Ensemble	28397	28963	28912	30334	31340
année n/n-1 (%)	1,0	2,0	-0,2	4,9	3,3
Carburéacteurs	2313	2358	2588	2776	2971
année n/n-1 (%)	0,0	2,0	9,8	7,3	7,0

Source : C.P.D.P.

TABLEAU 6.15

Ventilation par modes des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain.

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Transports ferroviaires (SNCF)	1,60	1,61	1,64	1,65	1,64	1,58	1,62
dont : électricité	1,16	1,18	1,21	1,24	1,24	1,22	1,25
Transports routiers de marchandises	10,06	9,85	9,79	10,04	9,95	10,47	10,97
essence	3,32	3,28	3,29	3,35	3,28	3,37	3,36
gazole	6,74	6,57	6,50	6,69	6,67	7,10	7,61
Transports urbains de voyageurs	0,35	0,36	0,38	0,38	0,40	0,40	0,40
gazole	0,18	0,19	0,20	0,20	0,21	0,21	0,21
électricité	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	0,19
Transports routiers de voyageurs gazole	0,47	0,48	0,48	0,48	0,49	0,50	0,50
Navigation intérieure (transports fluviaux de marchandises) fuel	0,12	0,10	0,09	0,08	0,08	0,07	0,07
(transport maritime) (1) (diesel marine, fuel)	3,65	2,82	2,49	2,27	2,33	2,34	2,19
Transport aérien (2) (carburateurs, essence aviation)	2,44	2,46	2,45	2,50	2,74	2,94	3,14
Oléoducs (électricité)	0,11	0,10	0,09	0,09	0,08	0,12	0,10
Transports individuels	17,39	17,81	18,19	18,50	18,50	19,43	19,90
. deux roues (essence)	0,49	0,49	0,49	0,48	0,48	0,50	0,48
. voitures particulières, taxis *							
- essence	14,90	14,97	15,10	15,13	14,86	15,26	15,33
- gazole	2,00	2,35	2,60	2,89	3,16	3,67	4,09
Ensemble (3)	36,19	35,59	35,60	35,99	36,21	37,85	38,89

Source : CPDP, DHYCA, DST

Coefficients d'équivalence : 1000 kwh = 0,222 tep, 1 tonne de gazole ou fuel domestique = 1 tep,

1 tonne d'essence ou de carburateur = 1,048 tep, 1 tonne de fuel lourd = 0,952 tep.

Ces coefficients sont conformes aux recommandations de l'Observatoire de l'Energie (mars 1984).

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

(2) Il ne s'agit pas réellement des consommations, mais des livraisons en France aux aéronefs français et étrangers. Les consommations réelles sont plus importantes.

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

Chapitre 7 LES ECHANGES EXTERIEURS

La compétitivité des transporteurs français n'est pas très facile à apprécier en raison de la diversité des approches possibles. 1987 marque toutefois une amélioration dans les transports routiers. On enregistre en outre une stabilisation relative des positions des armateurs français dans le commerce par voie maritime depuis 1986 après des pertes entre 1979 et 1985. Enfin, le solde du transport aérien reste largement excédentaire dans la balance des paiements malgré une baisse depuis 1985, due au fret.

EVOLUTION GLOBALE

En se référant au commerce extérieur, trois approches sont possibles pour évaluer la part revenant aux intérêts français.

1. D'abord, à partir de la notion de pavillon, c'est à dire de nationalité du véhicule, on peut mesurer la part du pavillon français en tonnage ou en valeur. Toutefois, ceci exclut l'activité sur les trafics tiers. Mais surtout, la part de pavillon n'est pas un indicateur de partage du marché en chiffre d'affaires.

2. On peut alors évaluer la Dépense nationale du transport international (DNIT), ou chiffre d'affaires des transporteurs, et sa répartition entre le pavillon français et étranger. Mais ce calcul ne reflète pas la réalité des entrées et sorties de devises telles qu'elles sont comptabilisées dans la Balance des paiements, c'est à dire en "valeur frontière".

TABLEAU 7.1

Commerce extérieur français en tonnages selon les modes en millions de tonnes.

	Importation					Exportation				
	1970	1980	1985	1986	1987	1970	1980	1985	1986	1987
Mer	144,9	203,1	153,3	153,9	149,3	22,5	46,5	52,9	50,9	53,0
	75,0%	75,1%	68,6%	67,9%	65,1%	23,0%	35,2%	38,2%	37,6%	38,5%
Fer	17,1	19,1	14,9	13,1	12,2	34,9	28,1	24,1	20,5	19,7
	9,0%	7,0%	6,7%	5,8%	5,3%	35,0%	21,2%	17,4%	15,2%	14,3%
Route	16,9	36	44,8	48,9	55,8	20,6	37,1	43,2	46,4	48,9
	9,0%	13,3%	20,0%	21,6%	24,3%	21,0%	28,1%	31,2%	34,3%	35,5%
Air	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3
	-	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	-	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Voies navigables	13,2	12,1	10,2	10,4	12,0	21,4	20,2	17,9	17,1	15,9
	7,0%	4,5%	4,6%	4,6%	5,2%	21,0%	15,3%	13,0%	12,7%	12,7%
Ensemble	192,2	270,5	223,4	226,5	229,5	99,6	132,2	138,4	135,2	137,8

Source : Direction Générale des Douanes

GRAPHIQUE 7.1

Part du commerce extérieur en valeur selon les modes en %

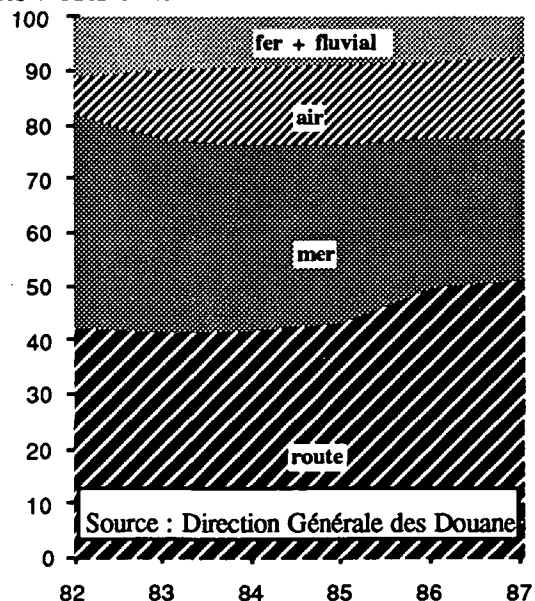


TABLEAU 7.2

La mesure de la Dépense nationale de transport international (DNTI) en 1986.

modes de transport	Dépenses de tr. en milliards de f.
Mer	
- maillon maritime	30,2
- passage portuaire	10,0
- doubles comptes	-3,0
sous-total maritime-portuaire*	37,2
Fer**	7,8
Route***	27,8
Air	6,7
Voie navigable	0,6
Total tous modes	80,1

Source OEST

(*)s-total hors doubles comptes:accueil du navire au port

(**) y.c.dépenses d'acheminement sur réseaux étrangers.

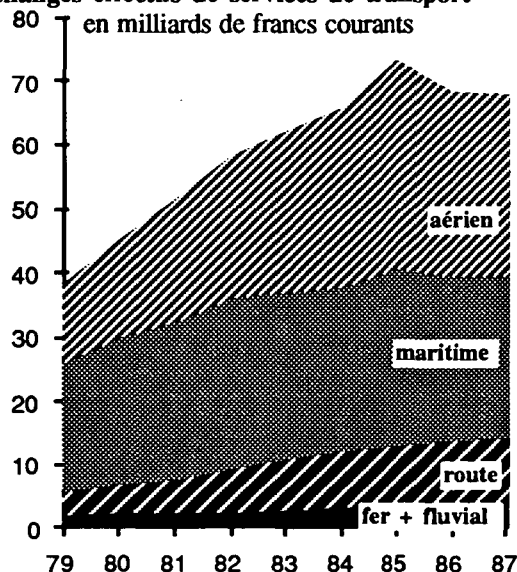
(***) y.c. les chiffres d'affaires sur les acheminements portuaires et aéroportuaires.

3. On se réfère alors aux échanges effectifs aux frontières des services de transport. Ils apportent des informations quant aux flux monétaires générés (les échanges de devises) par les services de transport. De plus, ceux-ci tiennent normalement compte des trafics tiers.

L'importance des modes de transport est différente selon ces trois approches: selon la première approche, le transport routier est désormais le plus utilisé en valeur au détriment du transport maritime en baisse sensible depuis 1970 : la part des échanges extérieurs par route en valeur dépasse 50%. L'approche "DNTI" montre la primauté du transport maritime. Les "échanges effectifs" qui incluent le transport de voyageurs montrent l'importance du transport aérien.

GRAPHIQUE 7.2

Evolution des achats et ventes cumulés des échanges effectifs de services de transport en milliards de francs courants



Encadré :
Les échanges effectifs
CAF-FAB ou FAB-FAB

Deux mesures sont possibles à partir de la DNTI :

1. La mesure "CAF/FAB" : elle est cohérente avec l'enregistrement des marchandises par les douanes. Ici, la valeur des importations de marchandises inclut le transport du pays d'origine, mais aussi dans les pays intermédiaires. Les échanges de services transport CAF-FAB ne sont pas significatifs du point de vue des transports car ils sont "dissymétriques". Ainsi, la frontière "hollandaise" est repoussée à Dunkerque.

2. la comptabilité "FAB/FAB" : la valeur des exportations est inchangée mais une correction est effectuée sur la valeur CAF des importations pour obtenir leur valeur FAB, c'est à dire la valeur des marchandises à la frontière du pays d'origine. Cette approche est plus significative. Elle comptabilise les paiements de devises d'un résident à un non-résident - ou l'inverse de façon symétrique pour les importations et exportations de marchandises.

Ainsi, les ventes de transport routier comprennent le chiffre d'affaires du pavillon français sur les exportations pour le parcours à l'étranger et le chiffre d'affaires du pavillon français sur les importations pour le parcours à l'étranger du pays d'origine. Les achats comprennent le chiffre d'affaires du pavillon étranger sur importation et exportations pour le parcours en France et le chiffre d'affaire du pavillon étranger sur importation pour le parcours jusqu'à la première frontière.

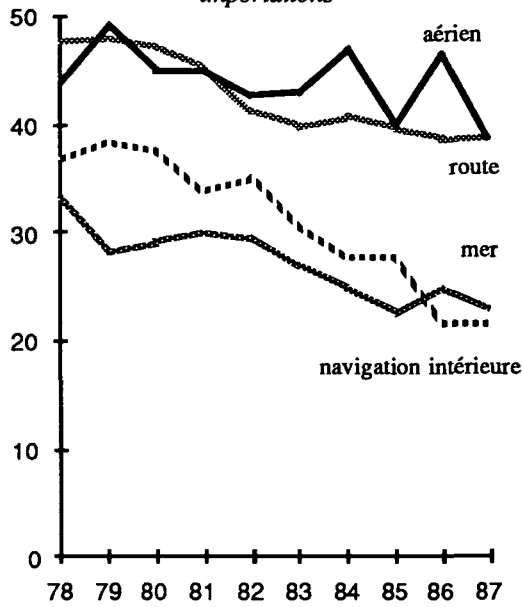
Ces mesures (DNTI - FAB/FAB - CAF/FAB) donnent lieu à des enregistrements de flux monétaires qu'on a ici représentés par un + en entrée et par un - en sortie (1).

Ch. d'affaires	Importation		Exportation	
	Etranger	France	Etranger	France
<i>parcours</i>	p. d'ori.	p. int.		
pavillon				
- français	+	+	+	+
- étranger	-	-	-	-
ech. FAB/FAB				
<i>parcours</i>	Etranger	France	Etranger	France
	p. d'ori.	p. int.		
pavillon				
- français	+	0	0	+
- étranger	0	-	-	0
ech. CAF/FAB				
<i>parcours</i>	Etranger	France	Etranger	France
	p. d'ori.	p. int.		
pavillon				
- français	+	+	0	+
- étranger	0	0	-	0

(1) Pour autant, toutes ces façons de décrire la réalité ne reflètent pas la réalité économique de l'organisation des transports : Le recours à des pavillons de libre immatriculation dans le domaine maritime, l'affrètement routier conduisent à s'interroger sur les données exprimées en terme de balance.

GRAPHIQUE 7.3

Part du pavillon français par modes en valeur en %
importations



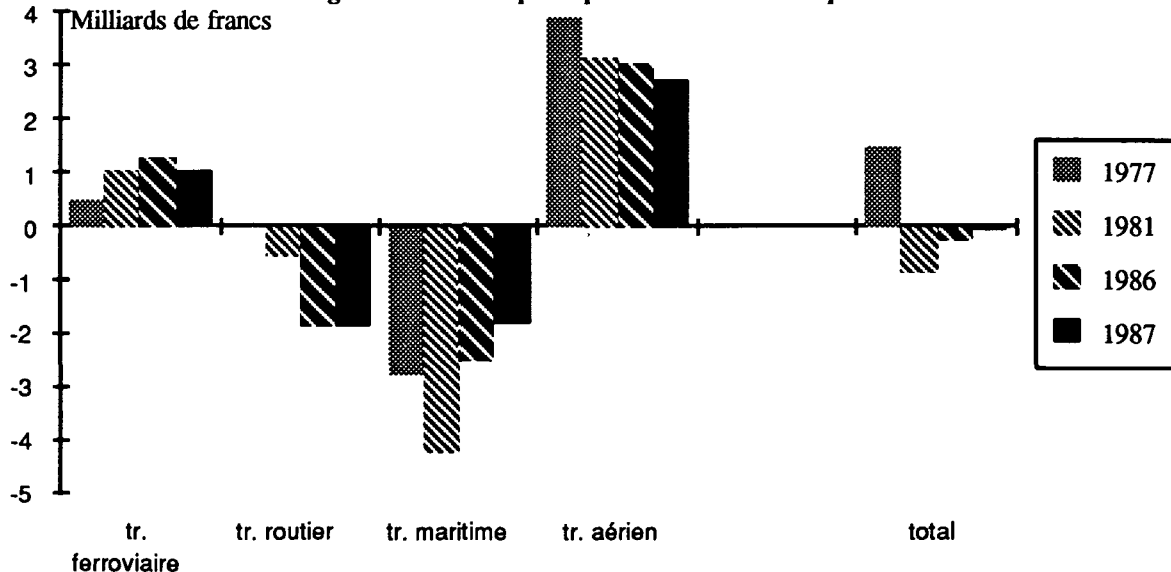
Source : Direction Générale des Douanes

Pour la route, les parts de pavillon français en valeur se redressent en 1987 après une dégradation entre 1978 et 1986. En revanche, les parts de marché des autres modes se dégradent en 1987.

De même, les échanges effectifs des modes de transports, y compris les voyageurs, dégagent en 1987 un solde de -0,1 milliards de francs contre -0,3 milliards en 1986 et +1,6 milliards en 1985. La route voit toutefois son déficit se stabiliser à -1,9 milliards. C'est le transport aérien, dont le solde est pourtant fortement positif, qui explique cette évolution globale du fait d'une baisse des recettes à l'exportation pour le fret, en partie liée à la baisse du dollar. Notons toutefois qu'en 1981, le solde des 5 modes était nettement plus déficitaire (-1 milliard de francs), après avoir été largement positif en 1977.

GRAPHIQUE 7.4

Evolution du solde des échanges effectifs des principaux modes de transport.



exportations

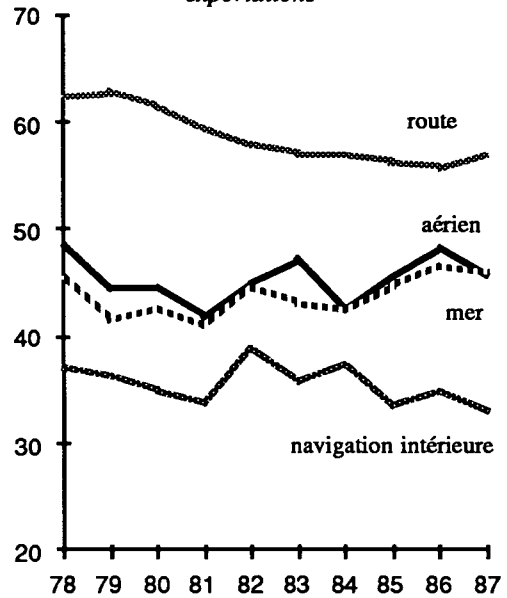


TABLEAU 7.3

Solde des échanges effectifs de service de transport (marchandises et voyageurs confondus).

en milliards de francs

	1983	1984	1985	1986	1987
tr. ferroviaire	1,1	1,5	1,4	1,3	1,1
tr. routier	-1,4	-1,4	-1,6	-1,9	-1,9
tr. fluvial	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2	-0,2
tr. maritime	-3,0	-3,4	-3,0	-2,5	-1,8
tr. aérien	4,2	5,4	5,1	3,1	2,8
solde	0,7	1,9	1,6	-0,3	-0,1
autres (*)	0,2	-0,2	-0,5	-1,2	-1,6
solde global	0,9	1,7	1,1	-1,5	-1,7

Source : Direction de la Prévision, OEST

(*) Le poste "autres" n'est pas très significatif car il inclut un ajustement sur les transports routiers et maritimes (voir note dans les tableaux commentés).

LE TRANSPORT ROUTIER

La part du pavillon français dans l'acheminement routier de notre commerce extérieur augmente en 1987. Le pavillon français a gagné sensiblement des parts de marché à l'importation (43,9% du trafic) au lieu de 41,7% en 1986. La part du pavillon français à l'exportation progresse aussi de 46,3% à 47,2%.

Toutefois, cette hausse relative du pavillon français (+0,7 points) serait plus faible sans l'effet de l'évolution de la structure de notre commerce extérieur. Elle a en effet été favorable aux routiers français en 1987 alors que les années 1985 et 1986 avaient enregistré des évolutions légèrement défavorables. Une stabilisation s'est opérée depuis fin 1986. Cette stabilisation dans notre part de pavillon globale s'explique surtout par un redéploiement favorable de nos parts de marché. A lui seul, depuis le début de 1982, le redéploiement serait à l'origine d'un gain de 2 points de notre part de pavillon global.

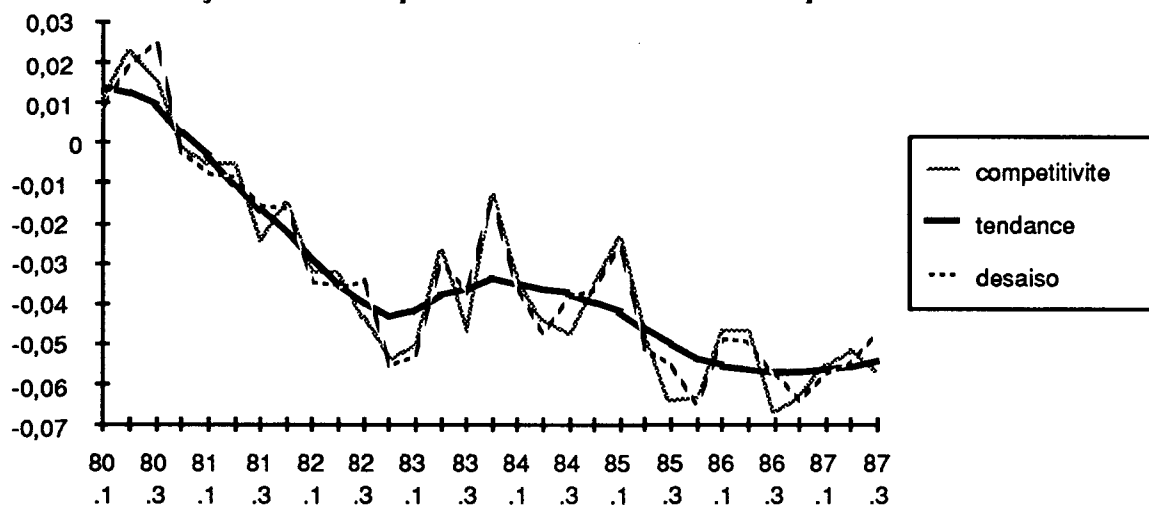
TABLEAU 7.4
Transport routier du commerce extérieur français

	en millions tonnes				
	1983	1984	1985	1986	1987
import.					
en tonnage	40,0	41,2	44,8	48,9	55,8
p. français	17,0	17,5	18,8	20,4	24,5
soit en %	42,5	42,5	42,0	41,7	43,9
export.					
en tonnage	41,1	41,2	43,2	46,4	48,9
p. français	18,9	19,3	20,0	21,5	23,1
soit en %	46,0	46,8	46,3	46,3	47,2
ensemble					
en tonnage	81,1	82,4	88,0	95,3	104,7
p. français	35,9	36,8	38,8	41,9	47,6
soit en %	44,3	44,7	44,1	44,0	45,5

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

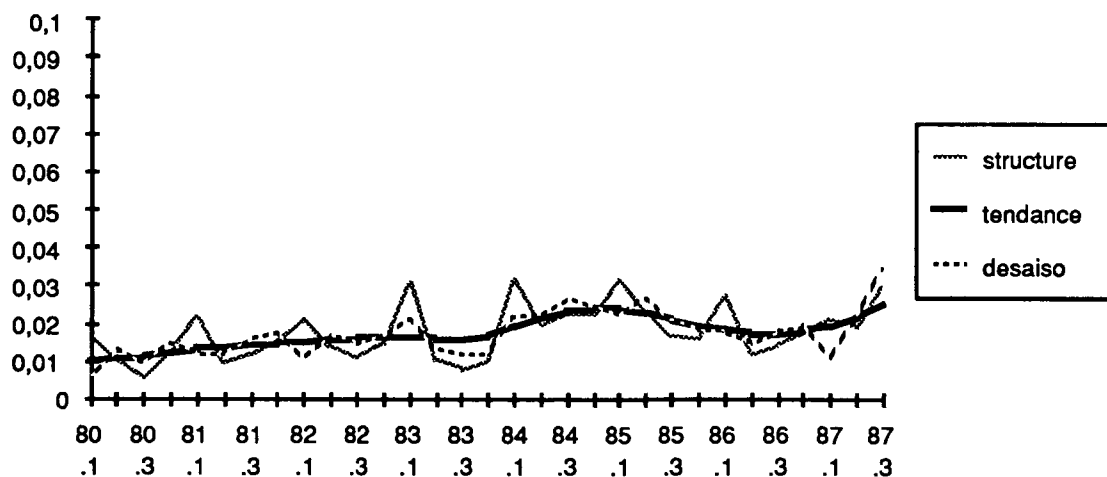
GRAPHIQUE 7.5

Pavillon routier français sur les transports internationaux : effet de compétitivité.



GRAPHIQUE 7.6

Pavillon routier français sur les transports internationaux : effet de structure.



Par pays, la compétitivité s'améliore avec la Belgique avec qui les échanges sont relativement importants. Sur les trafics franco-allemands, un léger redressement semble se profiler. De même, nos positions sur les échanges franco-italiens s'améliorent malgré une détérioration en fin d'année.

TABLEAU 7.5
Répartition du commerce extérieur selon les pays d'échange et part du pavillon routier français selon les pays en tonnage

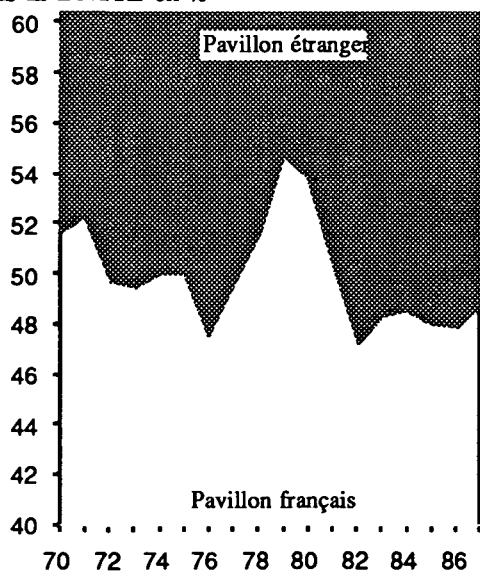
pays d'origine ou de destination de la marchandise	en %				
	1983	1984	1985	1986	1987
UEBL					
Import. (29,2%)	41,7	39,7	36,8	35,0	35,8
Export. (22,0%)	45,6	43,1	41,1	41,6	40,3
R.F.A. (*)					
Import. (22,5%)	41,1	44,1	45,4	45,1	45,8
Export. (26,4%)	41,5	45,7	44,1	44,4	44,3
Italie					
Import. (10,0%)	68,0	67,9	68,3	67,1	68,3
Export. (13,9%)	65,7	67,7	68,2	68,7	70,4
Pays-Bas					
Import. (7,3%)	30,2	31,6	28,8	27,8	28,0
Export. (6,8%)	34,9	35,7	33,6	29,5	29,2

Source : Douanes - Banque de données SITRAM
(*) se lit ainsi : le trafic routier avec la R.F.A. représente 22,5% du total des importations routières françaises.

b) La D.N.T.R.I.

La dépense nationale de transport routier international (DNTRI) correspond au coût d'acheminement par la route de notre commerce extérieur. C'est le chiffre d'affaires des transporteurs français et étrangers. Le chiffre d'affaires des trafics d'acheminement portuaire n'intervient pas dans la balance des échanges.

GRAPHIQUE 7.7
Part des transporteurs français et étrangers dans la DNTRI en %



La DNTRI s'élève à 23,2 milliards de francs en 1987. les chiffres d'affaires sont respectivement de 11,3 mds de francs pour le pavillon français et de 11,9 mds pour le pavillon étranger, soit un écart de 0,6 mds. Le taux de couverture se maintient toutefois depuis 1982 après la chute entre 1979 et 1982. Il se redresse même en 1987 (48,8% contre 47,9% en 1986). Par pays, la part du pavillon français est inférieure à la moyenne pour la Belgique (40,7%), la RFA (45,7%) et surtout les Pays Bas (31,9%).

TABLEAU 7.6
La DNTRI en milliards de francs courants.

	1983	1984	1985	1986	1987
pavillon français	8,0	8,8	9,5	10,4	11,3
pavillon étranger	8,6	9,3	10,3	11,3	11,9
Ensemble	16,6	18,1	19,8	21,7	23,2

Source : OEST

c) Les échanges effectifs.

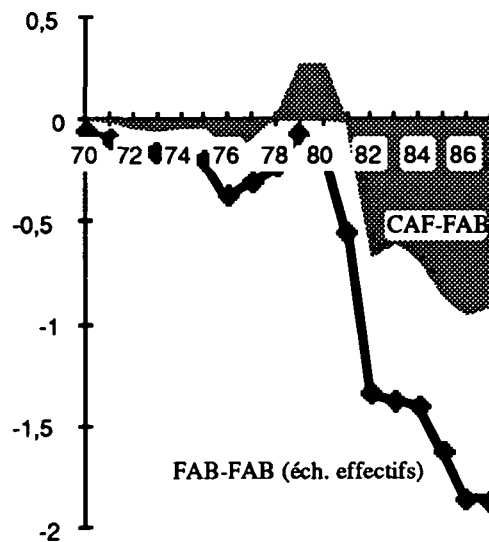
Les ventes s'élèvent à 4,7 milliards de francs en 1987 et les achats à 6,6 milliards, soit un solde de -1,9 milliards, comme en 1986. On note que ce solde n'a cessé de se creuser entre 1979 (où il était quasiment nul) et 1986.

TABLEAU 7.7
Le solde des échanges effectifs du transport routier FAB/FAB en milliards de francs courants.

	1983	1984	1985	1986	1987
ventes	3,4	3,7	4,0	4,4	4,7
achats	4,7	5,1	5,6	6,2	6,6
solde	-1,4	-1,4	-1,6	-1,9	-1,9

Source : OEST

GRAPHIQUE 7.8
Le solde des échanges effectifs du transport routier FAB/FAB en milliards de francs courants.



Source : OEST

LE TRANSPORT MARITIME.

a) La part de pavillon.

Le transport maritime du commerce extérieur français représente 55% de l'activité de notre flotte de commerce en 1985 selon le Comité Central des Armateurs Français. La part du pavillon français dans l'acheminement du commerce extérieur français recule encore en 1987 passant de 15,5% à 13,3% en 1987 mais il conviendrait toutefois de tenir compte des trafics tiers et des Pavillons de "complaisance" (cf. Encadré). Cette dégradation affecte surtout les marchandises diverses.

TABLEAU 7.8

Transport maritime du commerce extérieur français en millions de tonnes

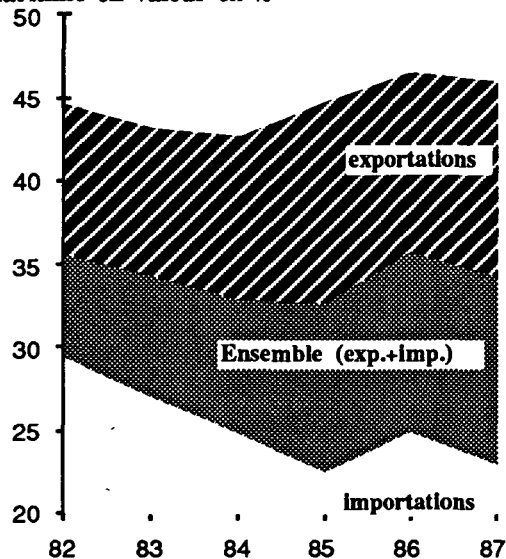
	1983	1984	1985	1986	1987
import.					
en tonnage	149,6	152,5	153,3	153,9	149,3
p. français	36,2	31,9	24,4	20,8	17,2
soit en %	24,2	20,9	15,9	13,5	11,5
export.					
en tonnage	48,6	48,7	52,9	50,9	53,0
p. français	10,0	10,6	11,1	11,0	9,8
soit en %	20,6	21,8	21,0	21,6	18,5
ensemble					
en tonnage	198,2	201,2	206,2	204,8	202,3
p. français	46,2	42,5	35,5	31,8	27,0
soit en %	23,3	21,1	17,2	15,5	13,3

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

En outre, le pavillon français voit ses parts de marché en valeur croître entre 1985 et 1987, malgré une légère baisse en 1987, du fait de son maintien relatif sur les produits finis à forte valeur ajoutée.

GRAPHIQUE 7.9

Part du pavillon français en transport maritime en valeur en %



Encadré : prise en compte des trafic tiers

Il existe une autre approche de mesure du taux de couverture que celle évaluant le transport effectué sous pavillon national et par les ports français ("taux brut"). On prend en compte les navires de l'armement français, sans distinction de pavillon ou de nationalité du port (trafic tiers compris) ("taux global"). Les niveaux divergent surtout depuis l'entrée en vigueur du pavillon des Kerguelen. Le taux brut est de 26,8 % en 1986; le taux global de 42,9%. Toutefois, les deux approches feraient apparaître une dégradation équivalente du transport maritime français entre 1980 et 1986, surtout en tonnage.

GRAPHIQUE 7.10

Les deux taux de mesure de la part du pavillon français en transport maritime

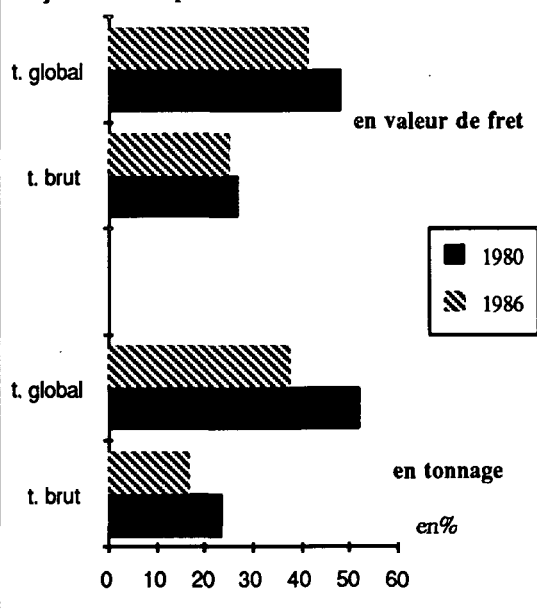


TABLEAU 7.9

Transport maritime du commerce extérieur français selon les produits transportés.

En millions de tonnes

	importation		exportation	
	1986	1987	1986	1987
pr. pétroliers				
en tonnages	96,9	97,8	8,1	6,8
pav. français	14,9	13,0	0,7	0,7
soit en %	15,4	13,3	8,6	10,3
vracs solides *				
en tonnages	39,2	32,1	5,2	5,1
pav. français	2,8	1,3	0,8	0,7
soit en %	7,1	4,0	15,4	13,7
march. diverse				
en tonnages	17,8	19,4	37,7	41,1
pav. français	3,2	3,0	9,5	8,4
soit en %	18,0	15,5	25,2	20,4

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

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

b) La DNTM.

La dépense nationale totale de transport maritime (DNTM) comprend celle engendrée par le commerce extérieur passant par les ports français (directe) et la dépense engendrée par le commerce extérieur passant par les ports étrangers.

TABLEAU 7.10
La DNTM en milliards de francs courants

	1983	1984	1985	1986	1987
Totale					
Hydrocarbure	6,2	5,6	5,9	4,7	
Vrac sec	5,2	6,2	7,3	5,9	
Marchandise div.	24,3	26,1	26,3	26,5	
total	35,7	37,9	39,4	37,2	36,4*
Directe					
Hydrocarbure	6,1	5,6	5,8	4,7	
Vrac sec	4,7	5,6	6,7	5,0	
Marchandise div.	19,8	20,8	20,7	20,0	
total	30,5	31,9	33,2	29,7	27,8*

Source: Secrétariat d'Etat à la Mer. (*) Estimation

Entre 1980 et 1986, la valeur du chiffre d'affaires de l'armement français a quasiment stagné, ce qui entraîne en volume une baisse de l'ordre du tiers. Elle est initialement due à la baisse enregistrée par le trafic extérieur passant par les ports étrangers. En 1987 le chiffre d'affaires baisserait de 2,5%.

TABLEAU 7.11
Le chiffre d'affaires de l'armement français en milliards de francs courants

	1983	1984	1985	1986	1987
C.A. sur import.	4,7	4,8	4,1	3,6	3,0
C.A. sur export.	5,5	5,8	6,7	5,7	5,9
Cabotage nat.	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Trafics tiers	5,7	5,2	5,5	5,0	5,0
Passager + voit.	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5
Ensemble	17,7	17,6	18,1	16,1	15,7

Source: Secrétariat d'Etat à la Mer estimation en 1987

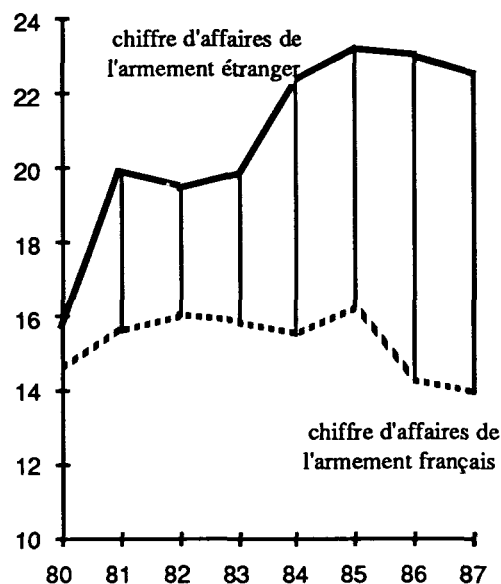
Le rapport entre le chiffre d'affaires de l'armement (hors cabotage national et les "passagers+voitures") et la DNTM, ne représente plus que 38,2% en 1987. Il est toutefois stable après la chute en 1984 et la baisse de 3 points en 1986.

TABLEAU 7.12
Part de l'armement français en %

	1983	1984	1985	1986	1987
importation	29,9	28,0	23,9	24,0	21,1
exportation	37,0	36,7	41,2	36,0	37,8
import + export	33,5	32,3	32,4	30,3	29,8
import + export + trafic tiers	44,4	40,9	41,2	38,3	38,2

Source: Secrétariat d'Etat à la Mer.

GRAPHIQUE 7.11
Le chiffre d'affaires de l'armement français et étranger dans le transport maritime. en milliards de f. courants



Source: Secrétariat d'Etat à la Mer.

c) Les échanges effectifs

L'approche à partir des échanges effectifs, avec les conventions comptables FAB/FAB, fait apparaître un déficit mais celui-ci se réduit depuis 1985 (-1,8 milliards de francs en 1987 contre -2,5 milliards en 1986 et -3 milliards en 1985). Le déficit résulte surtout de l'importance des hydrocarbures dans les produits échangés par mer. Les détournements de trafic à l'importation expliquent la hausse des importations entre 1981 et 1985. En revanche, ils baissent sensiblement en 1986.

TABLEAU 7.13
Balance des Frets et passagers de transport maritime

	en milliards de francs courants				
	1983	1984	1985	1986	1987
Exportation					
Frétements	0,5	0,5	0,5	0,9	0,8
Exportations sur navire français	5,5	5,8	6,7	5,7	5,9
Trafic tiers	5,7	5,2	5,5	5,0	5,0
Passagers + voit.	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7
Total	12,3	12,1	13,3	12,2	12,4
Importation					
Affrètements	1,9	1,2	1,3	1,3	1,4
Importations sur navire étranger	11,0	11,6	12,5	11,3	10,4
Détournement de trafic à l'import	2,4	2,6	2,6	2,2	2,4
Total	15,4	15,4	16,3	14,8	14,2
Solde	-3,0	-3,4	-3,0	-2,5	-1,8

Source: Secrétariat d'Etat à la Mer.

LES TRAFICS CAPTES PAR LES PORTS ETRANGERS.

En 1987, 15,5 millions de tonnes à l'importation et 6,1 millions de tonnes à l'exportation ont transité par les ports étrangers, représentant 89,5 milliards de francs à l'importation et 48,9 milliards de francs à l'exportation. Alors que les trafics captés à l'importation continuent d'augmenter en 1987, ceux à l'exportation sont en baisse. Les importations captées représentent 10,4% en tonnage du commerce par voie maritime et 33,9% en valeur. Ces pourcentages sont respectivement de 11,5% et 19,1% à l'exportation.

On note toutefois que ces données comprennent les trafics acheminés à longue distance par air, négligeables en tonnes-km, mais non en valeur.

TABLEAU 7.14
Les trafics captés par les ports étrangers

	1983	1984	1985	1986	1987
importation					
. Tonrages *	11,4	11,3	12,0	13,6	15,5
. Valeur *	53,6	64,8	75,6	79,7	89,5
% des imp. f. en T.	7,6	7,4	7,8	8,8	10,4
% des imp. f. en V.	16,9	18,3	20,8	30,8	33,9
exportation					
. Tonrages	4,9	6,1	6,6	6,2	6,1
. Valeur	36,2	48,9	57,1	54,6	48,9
% des exp. f. en T.	10,1	12,5	12,5	12,2	11,5
% des exp. f. en V.	13,7	16,5	18,7	20,6	19,1

Source : Douanes - Banque de données SITRAM
(* en millions de tonnes. (*) en milliards de francs.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport international n'occupe pas pour la SNCF la même place qu'en transport aérien. Les recettes internationales de voyageurs représentent en 1987 6% du total des recettes voyageurs. Ce pourcentage est voisin pour les marchandises.

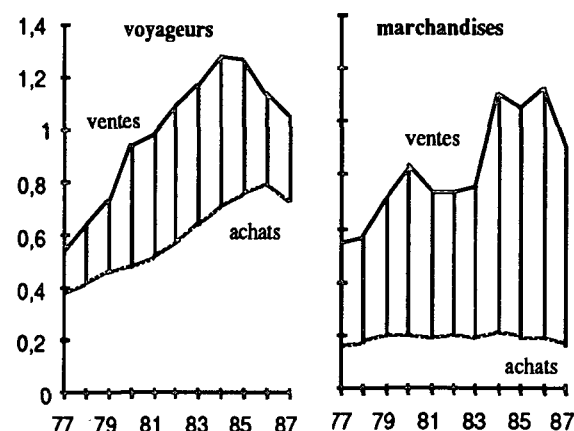
TABLEAU 7.15
Importations et exportations de services transport ferroviaire en milliards de francs.

	1983	1984	1985	1986	1987
Exportation					
voyageurs	1,2	1,3	1,3	1,1	1,1
marchandises	0,8	1,1	1,1	1,1	0,9
Total	1,9	2,4	2,4	2,2	2,0
Importation					
voyageurs	0,6	0,7	0,8	0,8	0,7
marchandises	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9
Solde	1,1	1,5	1,4	1,2	1,1

Source : Direction de la Prévision

Pour autant, l'apport de la balance des achats et ventes des voyageurs comme des marchandises au solde des échanges de transport est toujours positif durant ces dix dernières années (entre 1982 et 1987, le solde global reste relativement stable autour de 1,1 milliards de francs), avec toutefois une évolution encore plus favorable pour les marchandises du fait d'une quasi stagnation des achats.

GRAPHIQUE 7.12
Importations et exportations de services transport ferroviaire en milliards de francs.



Source : Direction de la Prévision.

LE TRANSPORT AERIEN

Le solde du transport aérien reste fortement positif en 1987 d'après des chiffres encore provisoires bien qu'il diminue pour la seconde année consécutive. La baisse des prix est plus forte que la hausse des trafics d'Air France et d'UTA. Ceci est surtout vrai pour le fret. Il s'en suit une baisse des recettes à l'exportation pour le fret et une stagnation pour les passagers.

TABLEAU 7.16
Importations et exportations de services transport aérien en milliards de francs.

	1983	1984	1985	1986	1987
Exportation					
Rec. passagers sur clients ét.	10,4	11,6	13,1	10,4	10,4
Rec. fret à l'exp. et sur tr. tiers	3,9	4,6	5,1	5,0	4,6
Location d'avion	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4
Total	14,5	16,4	18,6	15,8	15,4
Importation					
Rec. passagers sur clients fr.	8,7	9,7	11,2	11,1	11,1
Rec. fret à l'imp. des comp. ét.	1,2	0,8	1,8	1,1	1,0
Location d'avion	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6
Total	10,3	11,0	13,5	12,7	12,7
Solde	4,2	5,4	5,1	3,1	2,8

Source : Direction de la Prévision, DGAC.