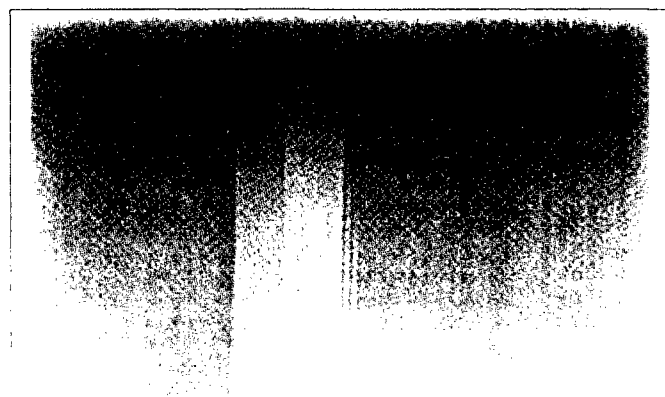


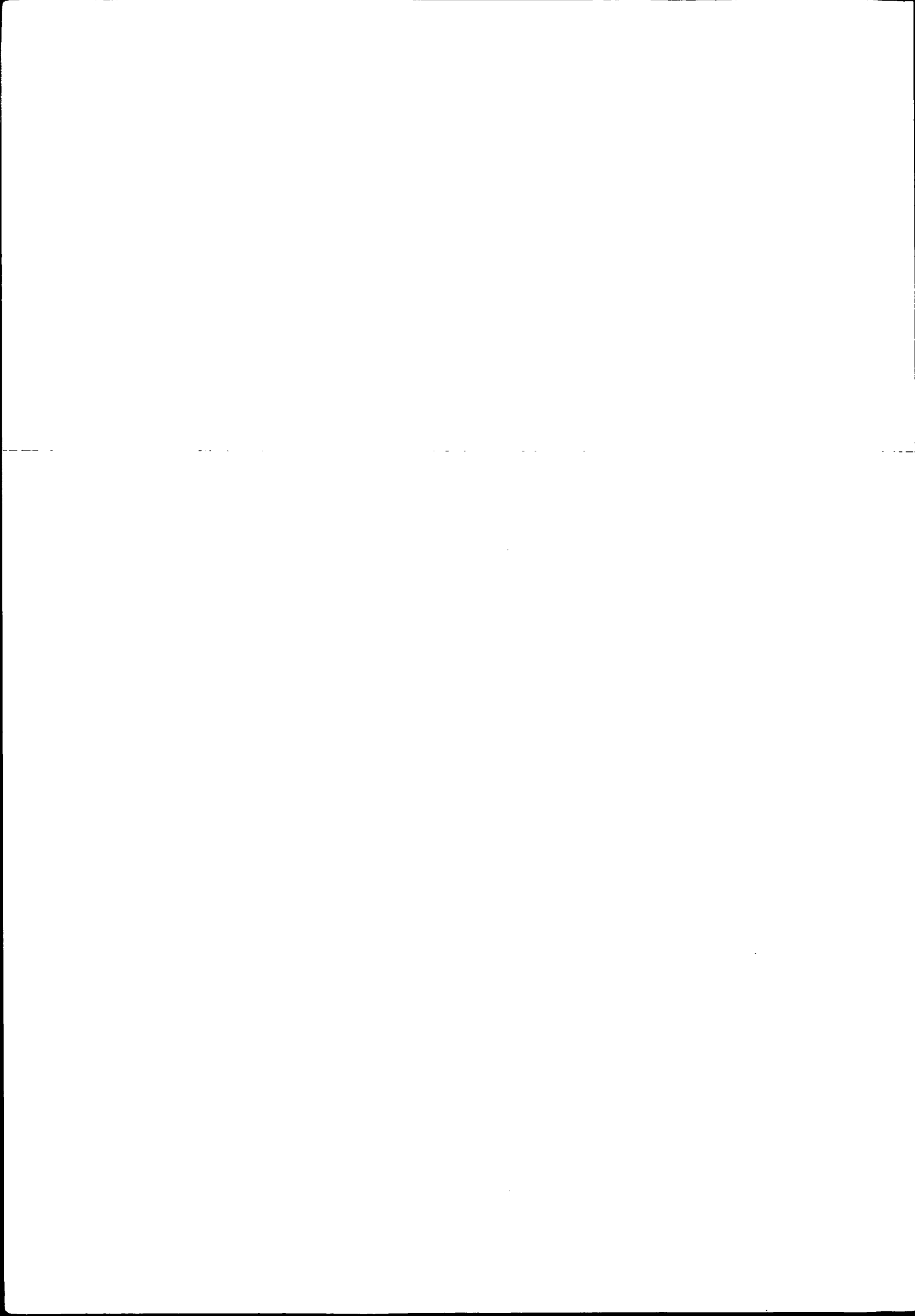
ÉCONOMIE GÉNÉRALE



LES COMPTES DES TRANSPORTS
EN 1988

INSEE

INSTITUT NATIONAL
DE LA STATISTIQUE
ET DES ÉTUDES
ÉCONOMIQUES



AVANT-PROPOS

Face au rapide développement de la demande d'information économique et sociale, l'Insee entend mener une politique active de mise à disposition des données chiffrées qu'il produit et des études qu'il réalise.

Cette volonté se traduit, en particulier, par une adaptation de nos supports de diffusion aux attentes manifestées par des publics très divers qui se tournent vers l'Insee afin de "savoir pour agir".

Dans le droit fil de cette préoccupation et tirant les leçons d'une enquête menée auprès d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé de rénover, dans son contenu et dans sa présentation, toute la partie de notre dispositif de publications qui rend compte des résultats des enquêtes, des travaux de comptabilité nationale et des recherches que nous menons.

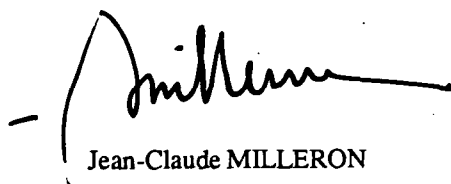
Cet ouvrage appartient à une nouvelle série de publications, intitulée *Insee résultats*, qui se substitue désormais aux Collections de l'Insee et à la série Archives et Documents.

Insee résultats constitue avec *Insee première*, *Insee cadrage*, *Insee méthodes* et *Insee études* l'une des cinq composantes de notre nouvelle gamme de publications. Celle-ci se veut cohérente et articulée en fonction des besoins tant de ceux qui souhaitent avoir accès rapidement à l'essentiel que des spécialistes d'un domaine.

Insee première offre en 4 pages la primeur de l'information tirée de nos enquêtes et de nos analyses. *Insee cadrage* présente de façon concise les principaux résultats commentés des travaux réalisés par l'Insee, des exemples de leur utilisation et leurs supports de diffusion. Dans *Insee résultats*, vous trouverez les données détaillées des enquêtes et des comptes nationaux, tandis que les ouvrages de la série *Insee méthodes* décrivent, de façon aussi accessible que possible, les méthodes utilisées pour les travaux de production statistique et de modélisation. Enfin, dans la collection *Insee études*, l'Institut publie, en format livre, certaines analyses destinées à un plus large public.

Elargir et faciliter la diffusion de l'information est au coeur de la mission de service public de l'Insee. C'est pourquoi je souhaite personnellement que l'accueil que vous réserverez à ces nouvelles publications soit à la mesure de l'ambition qui nous a guidés.

Le Directeur Général de l'Insee



Jean-Claude MILLERON

26^{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 23 juin 1989 sous la présidence de Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1988.

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 collectivité du transport routier.

La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1988) ainsi que les évolutions (en italique) des quatre années précédentes. Rappelons le caractère provisoire de la plupart de ces données. Elles sont accompagnées de graphiques remontant jusqu'en 1970, année la plus ancienne où les comptes en nouvelle base ont été rétopolés. Cette rétopolation a été faite à l'INSEE (compte d'autrui, entreprises, consommation des ménages) et à la Direction de la Prévision (échanges extérieurs). Pour décomposer cette rétopolation dans une nomenclature plus fine, on s'est calé sur le niveau agrégé en utilisant les principes comptables de la base 1980 (cf. chapitre 2 des tableaux commentés). Il a paru en effet intéressant de présenter des séries longues pour les transports. On n'en publie ici qu'une partie, l'OEST disposant des autres sur disquettes.

Par ailleurs, les estimations des années récentes sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1987) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques mensuelles des CA3 de l'INSEE, ou les données UNEDIC en NAP90 qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises). Dans ce rapport, les estimations de 1988 portent sur l'ensemble du champ, sauf pour la partie "Entreprises" où il s'agit de données à champ constant. Ainsi pour la production en valeur, connaissant l'évolution des statistiques CA3, on a estimé l'évolution globale à partir des divergences observées de 1980 à 1986; de même, pour l'emploi, l'UNEDIC a établi des régressions permettant de passer de l'évolution des salariés dans les établissements de plus de dix salariés à ceux de tous les établissements.

Dans le Rapport, toutes les données sont exprimées en milliards de francs (ou tonnes-km et voyageurs-km). Les évolutions sont exprimées en pourcentage à une décimale près. Compte tenu des nombreuses incertitudes, cette précision est artificielle, mais a été maintenue afin d'assurer l'homogénéité des équilibres comptables et la fiabilité des calculs. Dans les tableaux commentés, les données sont exprimées en millions.

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 Catherine ROY et Nadine RUELLAND, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction du rapport. Plusieurs 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 23 JUIN 1989
(Additif au rapport des comptes des transports 1988)**

Afin de pouvoir diffuser le rapport avant les congés d'été, celui-ci a été imprimé avant la réunion de la commission. Ceci 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 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).

Chapitre 1 : Les trafics.

- M. MADRE (CREDOC) : parcours annuel moyen par véhicule.
Il est de 13,48 milliers de km en 1988 au lieu de 13,47 (Tableau 1.11), soit une hausse de 1,6% par rapport à 1987. Contrairement à l'an dernier, cette croissance est due essentiellement aux ménages multi-équipés (+4%). Tous les motifs de déplacement sont stables, sauf le domicile-travail qui progresse; en 1988, 52% des actifs se rendent à leur travail en voiture contre 32% en 1972. Par ailleurs, M. JOSSE souhaite que les divergences éventuelles des estimations du parc automobile fassent l'objet d'une analyse dans le prochain Rapport.
- M. HUBERT (SNCF) : Evolution globale des trafics intérieurs.
S'agissant des marchandises, la croissance de 1,8% du trafic du Tableau 1.3 fait référence au trafic des wagons. S'agissant des voyageurs, l'évolution du trafic du TGV en 1988 est de 6,9%.
- M. BRAIBANT (OEST) : corrections sur les trafics routiers de marchandises et de voyageurs. Les tonnes-km en compte d'autrui sont de 73,7 milliards de t.-km au lieu de 73,8. Les trafics de produits manufacturés sont de 16,8 milliards de tonnes-km au lieu de 17,1 (Tableau commenté 1.4). Pour le compte propre, le trafic global est de 38,1 milliards de t.-km au lieu de 38,0. S'agissant du trafic routier (autobus-autocar hors RATP), il est finalement de 39,9 milliards de voy.-km au lieu de 41,0 soit une stabilité au lieu d'une progression estimée à 2,5% (Tableau 1.10).
- M. HONORE (OEST) : corrections sur les trafics des oléoducs. Les tonnes-km sont de 29,3 milliards de t.-km (+17,2% par rapport à 1987) au lieu de 25,0 milliards de tonnes-km (tableau commenté 1.2) soit 77,7 millions de tonnes au lieu de 70,0 millions (tableau commenté 1.1).
- M. FRYBOURG (CGPC) souligne que les séries longues sont utiles car elles permettent de développer les modèles sur les trafics, à court et long terme (graphique 1.6); M. GABET rappelle toutefois qu'il s'agit ici d'une analyse explicative de l'évolution passée des trafics (par la production transportable), non d'un modèle de prévision, le terme "trafics estimés" n'étant pas exact.
- M. RATTIER (DPNM) : corrections sur le trafic maritime de marchandises (p 14).
le trafic des autres marchandises est en hausse de 4,9% en 1988 au lieu de 4,2%. En outre, le trafic du port du Havre en marchandises diverses s'est accru de 16,9%, notamment pour le trafic de conteneurs (+15,9%).

Chapitre 2 : Le compte d'autrui

- Mme GIBOTEAU (UIT-CGT) note que la forte croissance des effectifs dans le transport routier de marchandises (+5,5%) inclut normalement les intérimaires (tableau 2.7).

- M. HUBERT souligne que les gains de productivité calculés par la SNCF (total des productions pondérées par la valeur des trafics) sont de 7,2% en 1988 (au lieu de 7,1% dans le Rapport - tableau 2.14) et de 3,9% en 1987 (au lieu de 4,8%). M. GABET précise que la productivité de la branche est assez différente de celle de l'entreprise du fait du "passage secteur-branche". En outre, M. BRAIBANT rappelle que la productivité horaire du travail calculée par l'INSEE rapporte la valeur ajoutée de la branche à l'activité de la main d'oeuvre.
- M. GASPARD (Commissariat au Plan) regrette que le Rapport ne publie pas d'informations sur la valeur ajoutée du transport routier en compte propre. M. JOSSE répond que cette information reste difficile à connaître du fait même de la comptabilité nationale qui n'enregistre que le produit des ventes. M. BRAIBANT précise que le chapitre 10 fournit des éléments (charges salariales) sur ce point.

Chapitre 3 : Les entreprises

- M. QUINET (CGPC) souhaite que les comptes des sociétés d'autoroutes figurent dans le Rapport. M. BRAIBANT précise que ceux-ci ont été élaborés pour les années 1984 à 1986, mais qu'ils n'ont pas encore été diffusés, en raison de certaines critiques de la Direction des Routes sur leur contenu.
- M. FRYBOURG souhaite des informations par taille d'entreprises, rappelant que les grandes entreprises de transport routier ont des fonctions d'organisation, les petites ayant des fonctions techniques.
- M. GONNET (Air France) souligne que l'excédent brut d'exploitation (EBE) tel qu'il apparaît dans les Comptes des Transports, diffère sensiblement de l'EBE calculé par Air France dans son rapport annuel d'activité. M. ARTHAUD (INSEE) lui répond que deux phénomènes justifient cet écart : les charges de personnel au sol à l'étranger ne sont pas prises en compte en rémunération des salariés par la Comptabilité Nationale, puisqu'elles contribuent à une production réalisée en dehors du territoire économique, mais en transferts courants. D'autre part, les redevances de crédit-bail ne sont pas reprises en consommation intermédiaire mais en intérêts versés pour la partie intérêts et en compte financier pour la partie amortissement du capital, cette différence de traitement entraînant une modification de la valeur ajoutée, et donc de l'EBE. Au total, il apparaît en Comptabilité Nationale un EBE plus élevé de l'ordre de 1 à 2 Milliards.
- M. ARTHAUD (INSEE) présente une note montrant les différences entre les notions de chiffre d'affaires et de production en Comptabilité Nationale dans le cas de la SNCF. La production de l'entreprise tient compte de tout ce qui est produit, que ce soit vendu ou non. On y retrouve donc tous les éléments qui composent le chiffre d'affaires, y compris les compensations pour réduction tarifaires. La production de l'entreprise inclut aussi les productions stockées et immobilisées ainsi que des données extra-comptables, telles les dépenses de gros entretien. La production de la branche "transport ferroviaire", se limite, quant à elle, à l'activité "transport ferroviaire" en excluant les travaux d'infrastructure, les activités du SERNAM...
- M. BRAIBANT : le chiffre d'affaires des entreprises de transport (résultats provisoires de l'EAE pour 1988). L'exploitation des résultats provisoires de l'EAE sur un échantillon constant de 2857 entreprises représentant plus de 30% du chiffre d'affaires corrobore les estimations du Rapport, à l'exception d'une sous-estimation de la croissance de l'investissement dans le transport routier de marchandises. Le chiffre d'affaires de ces 2857 entreprises (qui excluent la SNCF, la RATP), augmente de 6,5%, les effectifs de 2%. En transport routier de marchandises, le chiffre d'affaires et les rémunérations salariales augmentent de 7%, les effectifs de 5%. L'investissement en matériels de transport augmente de 15% (au lieu d'une estimation de 8% dans les comptes). Cette forte croissance, déflatée par un indice des prix de 2%, paraît cohérente avec celle des immatriculations des véhicules utilitaires, de plus de 3 tonnes de c.u. (+13,5% en 1988). En transport urbain de voyageur (NAP 6921), le chiffre d'affaires progresse de 6%, et en transport routier de voyageur (NAP 6922) de 5%, soit une progression en volume de 1% pour ces activités; les effectifs y augmenteraient peu (+1%). En transport aérien, le chiffre d'affaires a fortement progressé : +10%, surtout pour les entreprises de 10 à 200 salariés (+20 à 30%). En transport maritime, le chiffre d'affaires progresserait de 20%, alors que les effectifs baissent de 10%, confirmant les gains de productivité élevés.

Chapitre 4 : Les prix et les coûts

- M. HUBERT : les prix du transport ferroviaire de marchandises.
La SNCF calcule désormais un indice de volume du trafic marchandises, correspondant à une évolution des recettes (hors activités annexes) de l'année (n) au prix de l'année (n-1). Cet indice est calculé à partir de la variation du produit moyen par types de marchandises transportées, catégories d'acheminement et types de wagons. Pour 1987 et 1988, les évolutions en volume seraient ainsi de -1,4% et +0,7% (au lieu de -0,7% et +1,8% pour les tonnes-km). Compte tenu d'une évolution des recettes de -3,4% en 1987 et de -1,9% en 1988, le prix baisserait de -2% en 1987 (au lieu de -2,7% pour le produit moyen non compris les recettes annexes) et de -2,6% en 1988 (au lieu de -3,6%) (Tableau 4.3). La SNCF accepte que ces indices soient publiés dans le Rapport. M. ALLAIN (INSEE) pense qu'ils pourront être intégrés dans les comptes nationaux (sous réserve d'un examen de la méthode de calcul).
- M. GABET (OEST) souligne que ce ne sont pas des coûts qui sont calculés dans le tableau 4.8 mais des prix des facteurs de production, qui ne tiennent pas compte des gains de productivité.

Chapitre 5 : Les ménages et les transports

- M. MADRE : motorisation et utilisation de la voiture en 1987.
En matière d'équipement, le phénomène le plus marquant est la stagnation de la motorisation des ménages en 1988 (tableau 5.7). M. GABET se demande si les incertitudes de l'enquête INSEE, qui porte sur 8000 ménages, n'expliquent pas cette stagnation.

Chapitre 6 : Les matériels et l'énergie

- M. BRAIBANT mentionne une remarque de M. MAUBOIS (RATP) : le texte de la page 51 n'est pas adapté aux chiffres du tableau 6.8 qui, eux, sont justes : le parc du métro diminue de 20 voitures. En outre, le parc des autobus est (au lieu de augmente) de 255 autobus articulés.
- M. GABET, souhaitant connaître les kilométrages moyens, se demande si les réductions du parc SNCF observées depuis plusieurs années ne traduisent pas des efforts de meilleure gestion. En outre, s'agissant du parc routier, le graphique 1.4 montre que le trafic routier a largement rattrapé la capacité du parc routier entre 1984 et 1988, signe possible de goulots d'étranglement à l'avenir.

Chapitre 7 : Les échanges extérieurs

- M. WOLF (Direction de la Prévision) souligne les incertitudes qui pèsent sur le chiffrage des échanges effectifs de transport maritime depuis 1987. Mme ROY pense toutefois que l'estimation du chiffre d'affaires de l'armement français est cohérente avec les résultats de l'enquête du CCAF. En outre, M. BRAIBANT souligne que, au second paragraphe de la page 60, le taux brut est de 15,5% en 1986 au lieu de 26,8%; le taux global est de 37,8% en 1986 au lieu de 42,9%.

Chapitre 8: Les transports en Europe

- Lettre de M. QUINET : il serait utile de connaître non seulement les transports totaux de nos partenaires, mais aussi la part du transport international communautaire.

Chapitre 9 : L'Etat et les collectivités locales

- Mme DECASTELNAU (CSCA) souhaiterait connaître les effectifs correspondant aux dépenses des Administrations Publiques en transport routier et les emplois que ces dépenses génèrent.

- M. HUBERT 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 et les autres "subventions d'exploitation", car les missions de la SNCF en matière d'infrastructure sont spécifiques par rapport aux autres modes.
- M. ROBIN (INSEE) souligne, que dans le tableau commenté 9.2, la rupture de série à partir de 1985 des redevances pour l'utilisation de l'espace aérien et de l'aéroport de Paris est expliquée par la création du Budget Aérien de la Navigation Aérienne (BANA) dont les redevances sont de 1203 millions de francs en 1985, 1692 millions en 1986 et 2092 millions de francs en 1987. Par ailleurs, M. MARECHAL (DGAC) souligne que comme il s'agit de production de services, on devrait supprimer le mot "fiscal" dans le titre du tableau, ce que souhaite aussi M. JOSSE.

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

- M. HUBERT note que, sans remettre en question l'intérêt d'un tel bilan, le titre du chapitre 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. Il propose donc que le titre de ce chapitre s'intitule "Transferts entre agents économiques liés aux transports routiers". M. THEDIE indiquant qu'il ne s'agit pas seulement de transferts, propose comme titre "Les flux financiers liés au transport routier".
- M. JOSSE souligne que les coûts de congestion sont en partie pris en compte dans les investissements d'infrastructure pour rendre plus fluide le trafic. Il indique d'autre part que ne sont pris ici que les flux monétaires aisément mesurables suite à une remarque de M. HONORE sur l'importance du coût "social" des accidents de la route, notamment des "tués". Enfin, M. ROBIN s'interroge sur les doubles comptes possibles, en particulier dans la dépense du transport routier de marchandises.

COMMISSION des COMPTES des TRANSPORTS de la NATION (réunion du 23 Juin 89) étaient présents*:

NOM	ORGANISME	NOM	ORGANISME
M.JOSSE (vice-président, representant le Ministre)	CGPC	M.HUBERT	SNCF
		M.de DIETRICH	CCAF
		M.GONNET	AIR FRANCE
M.FRYBOURG	CGPC	M.PERIGORD	ONN
M.THEDIE	CGPC		
M.LEROUGE	CGPC	M.ALLAIN	INSEE
		M.ROBIN	INSEE
M.ICHIR	D. ROUTES	M.ARTHAUD	INSEE
M.MARECHAL	DCAC		
M.BOYER	D. Flotte de Commerce	M. MAZODIER	CNPF
M.FREDJ	D.T.T.	Mme DECASTELNAU	CSCA
M.RATTIER	DPNM	M. MADRE	CREDOC
M.BOEUUF	Dir.Prévision	M. COSTA	INRETS
M.KOEBEL	Dir.Prévision	Mme GIBOTEAU	U.I.T. - C.G.T.
		M. LETOURNEUR	F.G.T.E.-CFDT
M.REYNAUD	OEST	M. LAHILLE	Comptab. Publique
M.GABET(rapporteur)	OEST	M. LAVILLE	Commisar. au Plan
M.HONORE	OEST	M. GASPARD	Commisar. au Plan
M.BRAIBANT(secrétaire)	OEST	Excusés :	
Mme ROY	OEST	M. BAUCHET	Univ. Paris 1
Mme RUELLAND	OEST	M. QUINET	CGPC

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

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Ministère de l'économie,
des finances et du budget**

**Institut national
de la statistique
et des études économiques**

Direction générale
18, boulevard Adolphe Pinard
75675 Paris Cedex 14
Téléphone 45 40 12 12
Télex 204924 F INSEE

Directeur de la publication
Jean-Claude Milleron

**LES COMPTES
DES TRANSPORTS EN 1988**

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : le rapport

Introduction : l'environnement économique et les transports en 1987	7
1- Les trafics	11
2- Le compte d'autrui	19
3- Les entreprises de transport	27
4- Les prix et les coûts	35
5- Les ménages et les transports	43
6- Les matériels et l'énergie	49
7- Les échanges extérieurs	55
8- Les transports en Europe	63
9- L'État et les Collectivités locales	69
10- Le coût pour la collectivité du transport routier	77

DEUXIEME PARTIE : les tableaux commentés

Présentation des tableaux commentés	86
1- Les trafics	87
2- Le compte d'autrui	94
3- Les entreprises de transport	118
4- Les prix et les coûts	135
5- Les ménages et les transports	139
6- Les matériels et l'énergie	144
7- Les échanges extérieurs	148
8- L'État et les Collectivités locales	154

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

**DIFFUSION/ABONNEMENTS
ET VENTES**
Voir en fin du volume

Coordination
Catherine Roy
Secrétaire de fabrication
Henri Gouillon
Maquette, impression
Imprimerie nationale

© Insee 1989
ISSN en cours
ISBN 2-11-065300-0

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

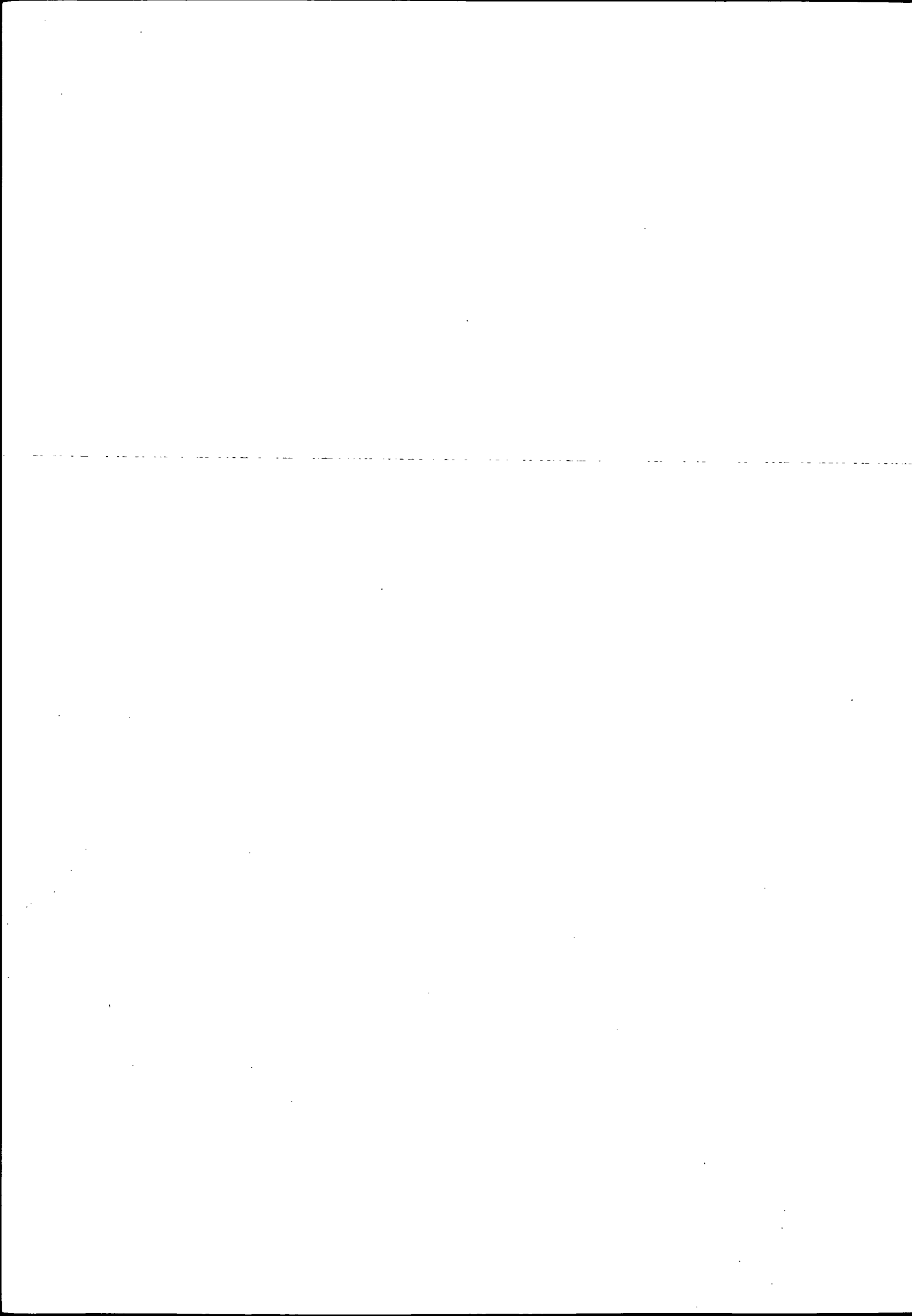
- S 73-4 Services annexes et services d'auxiliaires de transport
 - 73.01. Gares routières
 - 73.02. Ports fluviaux et voies fluviales
 - 73.03. Ports maritimes
 - 73.04. Aéroports
 - 73.05. Exploitation d'ouvrages routiers à péages
 - 73.06. Exploitation de parkings
 - 73.07. Entrepôts autres que frigorifiques
 - 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 EN 1988

En 1988, le PIB marchand connaît une forte accélération de sa croissance qui s'établit à 3,7% en volume - contre 1,9% en 1987 - pour une évolution de prix de +3,5%. Cette année se démarque donc nettement de celles qui l'ont précédé, la dynamique de la croissance touchant en particulier l'investissement et le commerce extérieur. Elle est marquée, pour la première fois depuis douze ans, par une vive reprise de l'industrie manufacturière, dont la production effective croît de 5%.

Dans le même temps, l'investissement est, avec un taux de croissance en volume de 7,4%, la composante la plus dynamique de la demande finale, le volume de la consommation augmentant pour sa part de 2,6%. La forte progression de la demande finale maintient la croissance du volume des importations de biens et services - dont les prix sont restés très modérés - au rythme élevé de 8,6% que n'ont pu atteindre les exportations qui progressent pourtant de 7%.

Cette croissance généralisée de l'économie est réalisée sans accélération de la hausse des prix. Le rythme de progression du prix de la consommation des ménages ressort à 2,9%. La réduction des taux de TVA joue à cet égard un rôle modérateur, le prix de la TVA n'augmentant que de 2,3%.

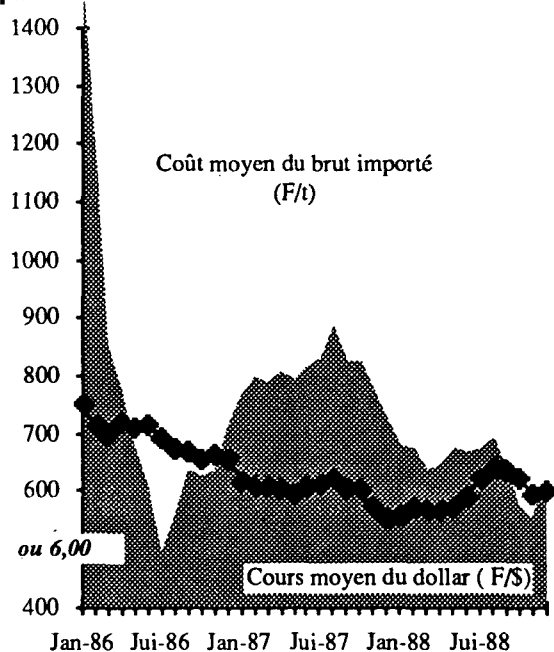
L' ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL.

Forte croissance du commerce mondial en 1988 mais des résurgences internationales de l'inflation apparaissent en fin d'année.

En 1988, le prix du pétrole baisse après la légère remontée de 1987 en moyenne annuelle : le coût moyen du brut importé passe de 799 F/t. en 1987 à 642 F/t. en 1988, tandis que le cours dollar se stabilise. En fin d'année, on note toutefois une flambée des prix du pétrole qui se poursuit en 1989. La hausse des prix reste modérée en France (+2,7%) contre +3,1% en 1987.

Toutefois, les risques de surchauffe apparaissent en fin d'année : les goulots d'étranglement sont de plus en plus fréquents, notamment dans le domaine des matières premières, dont les prix mondiaux sont en hausse depuis plusieurs trimestres. Cette résurgence des tensions inflationnistes dans une phase de reprise ou de croissance est encore plus importante et avancée à l'étranger, son ampleur, comme aux Etats Unis et en Grande Bretagne, amenant à un durcissement des politiques monétaires des divers pays sur lequel la France est obligée de s'aligner.

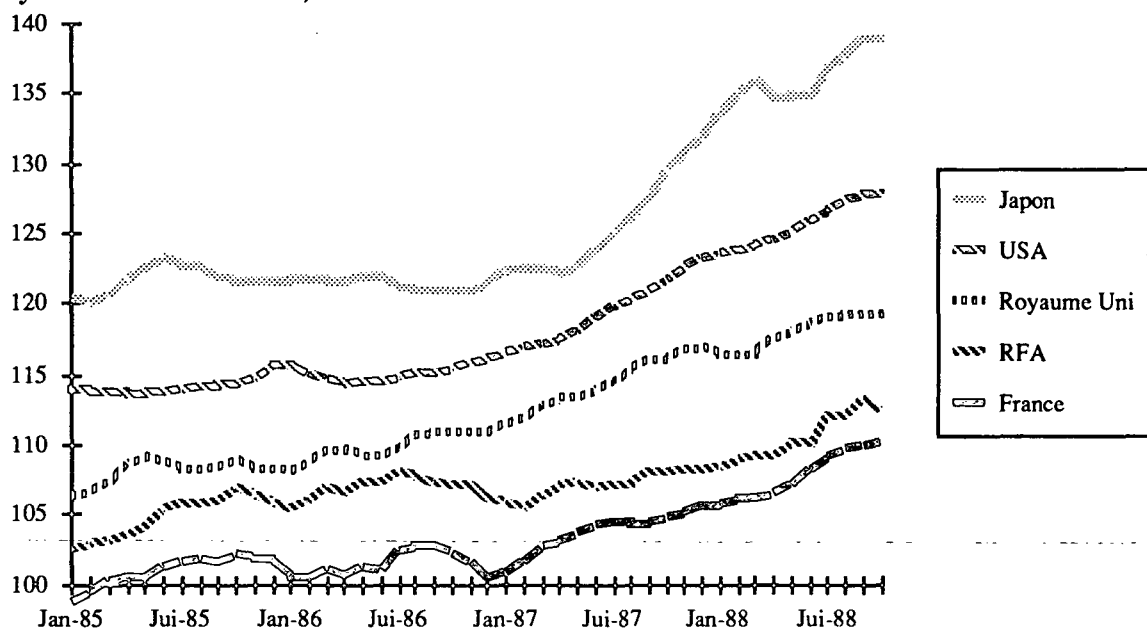
GRAPHIQUE 1
Coût moyen du pétrole brut importé en France et parité entre le dollar et le franc.



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). base 100 en 1980



Sources nationales

La croissance annuelle des pays industrialisés a atteint +4% en 1988 contre +3% en 1987 mais cette accélération provient uniquement des pays de la CEE dont le PIB s'accroît de 3,6% en 1988 au lieu de +2% en 1987. Cette reprise économique mondiale et la vigueur des investissements ont porté à 8,5% en volume l'augmentation du commerce mondial.

LA CROISSANCE EN FRANCE.

Forte accélération de la croissance en 1988.

En 1988, les évolutions favorables du commerce extérieur et des investissements ont permis une croissance élevée de la production industrielle, autour de +5% en 1988 au lieu de +2% en 1987. La croissance du Produit Intérieur Brut Marchand français atteindrait 3,7% en 1988 contre 1,9% en 1987.

Par produits, la production des biens intermédiaires augmente de 5,4% contre 1,7% en 1987, grâce à la croissance de la chimie, et à la reprise des industries sidérurgiques. La production des matériaux de construction et du bâtiment augmente de 6,3% en 1988 contre 3,7% en 1987 : le secteur du bâtiment et des travaux publics a connu en 1988 une nouvelle année faste avec de nombreuses mises en chantier de logements (330000 au total), soit des taux de progression de 4 à 5% dans le bâtiment et de plus de 10% dans les travaux publics. La forte croissance de l'automobile et des matériels de transport (5% contre 1,1% en 1987) et celle des biens manufacturés (+4% contre +0,3% en 1987) expliquent aussi l'accélération de la croissance de la production des produits industriels et agro-alimentaires (+4,3% contre +1,4% en 1987 : Tableau 2).

TABLEAU 1
Ensemble des biens et services : évolution des principaux agrégats en volume en % (*)

	1986	1987	1988
PIB marchand	2,3	1,9	3,7
Importations	6,5	8,4	8,6
Consommation des ménages	3,5	2,6	2,6
F.B.C.F. totale	3,5	3,8	7,4
dont S.Q.S.-E.I	4,8	4,6	9,1
Exportations	-1,0	2,7	7,0

Source: INSEE, comptes nationaux

(*) Evolution en volume par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 2
Evolution de la production des branches industrielles et agro-alimentaire en volume en %

	1986	1987	1988
pr. agro-alimentaires (*)	1,0	1,8	1,0
combustibles, minéraux solides	-6,9	-9,0	-2,4
pr. pétroliers	-4,5	-3,0	9,1
biens intermédiaires	1,1	1,7	5,4
batiment et travaux publics	4,2	3,7	6,3
matériels de transport	0,9	1,1	5,0
pr. manufacturés	0,5	0,3	4,0
Ensemble	1,0	1,4	4,3

Source: INSEE, comptes nationaux

(*) pr. agro-alimentaires (NAP : U01,U02); combustibles et minéraux solides (NAP : T04); produits pétroliers (NAP : S053); biens intermédiaires (NAP : U04 hors les matériaux de construction T09); batiment et matériaux de construction (NAP : U07, T09); machines et matériels de transport (NAP : U05a, U05c); produits manufacturés (NAP : U05b, U06).

On note aussi que la croissance du Produit Intérieur Brut Marchand est revue en baisse sur 1987 : 1,9% au lieu de 2,2%. Ainsi, sur les années 1985 à 1987, au lieu d'un chemin de croissance très régulier, la croissance en 1987 se situe en léger retrait après la relance de 1986 et avant la reprise de 1988. Cette évolution apparaît relativement contradictoire avec la forte reprise des trafics de marchandises dès 1987. En fait, on enregistre durant

1987, un fort mouvement de déstockage ce qui peut expliquer à la fois une croissance relativement faible du PIB, la production industrielle progressant toutefois plus vite qu'en 1986, mais en même temps une croissance assez forte des trafics. Il reste que durant les années 1987 et 1988, les trafics ont progressé nettement plus vite que le potentiel transportable de la production industrielle, l'écart étant à chaque fois de l'ordre de 3%.

TABEAU 3

Evolution des Ressources et des Emplois de Biens et Services niveau en millions de francs et évolution en %

	1984	1985	1986	1987	1988
valeur (en Millions de Francs courants)					
Produit Intérieur Brut	4361913	4700143	5052519	5301320	5658620
dont PIB marchand	3611407	3904582	4207216	4427646	4749777
Importations de biens et services	1024968	1092619	1021789	1093885	1208455
Total ressources = emplois	5386881	5792762	6074308	6395205	6867075
Consommation finale	3505605	3781412	4015527	4240277	4466555
dont :					
Consommation finale des ménages	2639171	2858393	3042793	3223241	3402291
Consommation finale des administrations	866434	923019	972734	1017036	1064264
Formation brute de capital fixe	840364	905291	967731	1033117	1137830
dont :					
Sociétés et entreprises individuelles	436609	477419	518276	557253	620757
Ménages (hors ent. individuelles)	253410	257230	267031	280868	301211
Administrations publiques	126127	144277	152492	161833	177847
Variations de stocks	-12416	-17871	16955	17553	45684
Exportations de biens et services	1053328	1123930	1074095	1104258	1217006
volume (base 100 l'année précédente)					
Produit Intérieur Brut	101,5	101,8	102,1	101,9	103,3
dont PIB marchand	101,4	101,8	102,3	101,9	103,7
Importations de biens et services	102,8	104,2	106,5	108,4	108,6
Total ressources = emplois	101,7	102,3	103,0	103,0	104,2
Consommation finale	101,1	102,2	103,0	102,7	102,5
dont :					
Consommation finale des ménages	101,0	102,3	103,4	102,6	102,6
Consommation finale des administrations	101,2	102,1	101,6	102,9	102,2
Formation brute de capital fixe	97,5	103,4	103,5	103,8	107,4
dont :					
Sociétés et entreprises individuelles	97,4	104,5	104,8	104,6	109,1
Ménages (hors ent. individuelles)	95,6	97,9	100,3	101,6	103,8
Administrations publiques	99,6	109,8	103,2	103,4	106,7
Variations de stocks	-	-	-	-	-
Exportations de biens et services	106,8	102,1	99,0	102,7	107,0
prix (base 100 l'année précédente)					
Produit Intérieur Brut	107,3	105,8	105,2	103,0	103,3
dont PIB marchand	107,2	106,2	105,3	103,2	103,5
Importations de biens et services	109,9	102,3	87,8	98,7	101,7
Total ressources = emplois	107,8	105,1	101,8	102,2	103,0
Consommation finale	107,8	105,5	103,1	102,9	102,8
dont :					
Consommation finale des ménages	107,8	105,9	102,9	103,3	102,9
Consommation finale des administrations	107,9	104,3	103,6	101,6	102,4
Formation brute de capital fixe	106,5	104,2	103,3	102,9	102,6
dont :					
Sociétés et entreprises individuelles	106,4	104,6	103,6	102,8	102,1
Ménages (hors ent. individuelles)	106,3	103,7	103,5	103,6	103,3
Administrations publiques	106,1	104,2	102,4	102,6	103,0
Variations de stocks	-	-	-	-	-
Exportations de biens et services	109,5	104,5	96,5	100,2	103,0

Source: INSEE, comptes nationaux

L'amélioration de la situation financière des entreprises, commencée en 1983, se poursuit toujours en 1988. Les taux de marge augmenteraient encore de l'ordre d'un point. La croissance des taux de marge et des taux d'autofinancement s'accompagne d'une croissance de l'investissement productif (+9,1% en 1988 contre +4,6% en 1987).

La hausse des prix de détail se stabiliserait (2,7% en moyenne annuelle en 1988 contre 3,1% en 1987 et 2,7% en 1986), ce qui permet un maintien de l'écart d'inflation avec nos principaux partenaires. La hausse des tarifs publics (pour EDF et GDF en particulier) a été plus marquée qu'en 1987 : +3,2% au lieu de +2,8%, alors que les services retrouvent un rythme de hausse proche de 5% l'an, comparable à celui observé avant la libéralisation quasi-générale des prix de ce secteur, malgré certains dérapages de prix (loyers, hôtellerie, garages). Les prix des carburants ont baissé de 1%, mais moins fortement qu'en 1987 (-3,1%) et -12,7% en 1986.

En 1988, le pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages progresserait de 3,5% du fait d'une accélération sensible des prestations sociales (+6,6% en valeur), permettant à la consommation des ménages de progresser de 2,6%, et au taux d'épargne de remonter de 11,5% en 1987 à 12,2% en 1988.

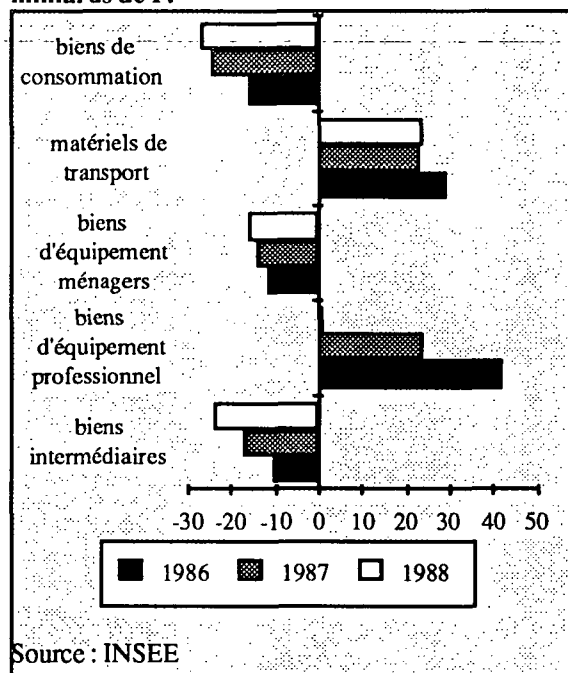
Du point de vue du commerce extérieur des produits manufacturés, l'année 1988 présente deux caractéristiques saillantes : un redémarrage remarquable des exportations qui progressent en volume de 8,1% ; mais simultanément, un effondrement du solde dont le déficit s'aggrave de plus de 30 milliards de francs (-42,6 milliards de F au lieu de -10,7 milliards de F en 1987), du fait, essentiellement, des biens d'équipement professionnel passés d'un substantiel excédent en 1987 (23,4 milliards de F) à un résultat tout juste équilibré en 1988 (+1,1 milliards de F). Au total, les importations de produits manufacturés progressent de 12,4% en 1988.

TABEAU 4
Evolution des prix de détail par groupe de produits en %.

	1986	1987	1988
alimentation	3,5	1,8	1,6
produits manufacturés	0,8	2,0	1,7
Services privés	4,7	5,9	4,9
<i>dont transports collectifs</i>	4,5	3,7	3,7
<i>dont réparation automobile</i>	6,4	12,2	5,7
Energie	-12,7	-3,1	-1,0
Tarifs publics (hors énergie)	4,4	2,8	3,2
Ensemble	2,7	3,1	2,7
Ensemble hors énergie	4,5	3,8	3,1

Source : INSEE

GRAPHIQUE 3
Solde du commerce extérieur des produits en milliards de F.



Source : INSEE

Chapitre 1 LES TRAFICS

En 1988, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs, marchandises et voyageurs confondus, marque une accélération : +4,8% par rapport à 1987, où la croissance des trafics avait été déjà relativement forte (+3,3%). Les trafics de voyageurs poursuivent leur progression : +3,9% contre +3,1% en 1987.

Mais, ce sont surtout les trafics de marchandises, notamment en transport routier, qui augmentent de 7,8% contre +4,0% en 1987 après une stabilité relative entre 1983 et 1986, témoignant ainsi de la croissance de la production industrielle et de l'augmentation du trafic international.

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

	1984	1985	1986	1987	1988
voyageur v-km	3,0	0,3	3,9	3,1	3,9
marchandise t-km	1,4	-0,2	-0,1	4,0	7,8
Ensemble u-km	2,6	0,2	3,0	3,3	4,8

Source : OEST

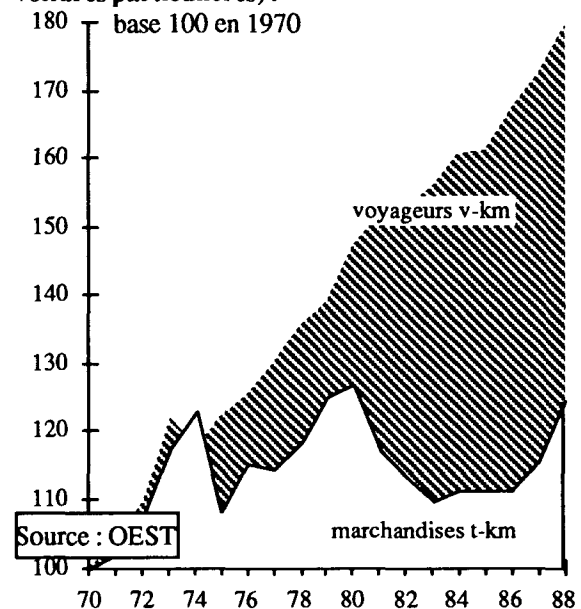
Pour les marchandises, confirmant le net regain amorcé en 1986, c'est surtout la route qui bénéficie de la hausse des trafics (+10,7%), notamment le transport pour compte d'autrui (+16,0%). Le trafic ferroviaire se stabilise à +1,8%. La navigation intérieure continue de baisser (-0,5%), moins que les années précédentes.

S'agissant des voyageurs, 1988 verrait se poursuivre la forte progression du transport par voitures particulières (+3,9%). Le trafic aérien continue de progresser sensiblement mais moins qu'en 1987 : +7% pour les trois grandes compagnies aériennes dont +8,8% pour Air France. Le trafic de la SNCF progresse de 5,5% en 1988, évolution amplifiée par les grèves de 1987.

(*) 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.

Marchandises et voyageurs confondus, ce sont ainsi les transports routiers et aériens qui profitent surtout de ce regain des trafics depuis trois ans. Le transport ferroviaire connaît un certain redressement en 1988. Le trafic maritime s'améliore quelque peu après une chute depuis 1979.

GRAPHIQUE 1.1
Evolution globale des trafics intérieurs (*) (y. c. voitures particulières).



LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les tonnes-kilomètres transportées par route, fer et voie navigable passent de 181,5 milliards en 1987 à 195,6 milliards en 1988. Confirmant le net regain amorcé en 1986, c'est surtout la route qui bénéficie de cette hausse des trafics (+10,7%) contre +6,6% en 1987, notamment le compte d'autrui (+16,0%) contre +10,2% en 1987.

La navigation intérieure continue de baisser : -0,5% mais moins qu'auparavant. Le trafic ferroviaire augmente de 1,8% contre -0,7% en 1987, mais sans l'effet des grèves de 1987, ce trafic ne progresserait pas en 1988. La part de la route dépasse 70% du trafic (50% en 1970), et celle du rail est de 26%. La part de la voie d'eau ne représente plus que 4%. Le transport par oléoducs continuerait de baisser légèrement.

TABLEAU 1.3

Evolution des trafics de marchandises en %

	1984	1985	1986	1987	1988
Tr. ferroviaire	1,5	-3,0	-7,5	-0,7	1,8
Tr. routier	2,0	1,6	4,1	6,6	10,7
Dont (c.u.>3t.)					
compte d'autrui	-1,1	3,5	5,3	10,2	16,0
compte propre	6,4	-2,2	2,1	2,7	4,9
Nav. intérieure	-6,0	-5,4	-7,4	-5,1	-0,5
Ensemble	1,4	-0,2	-0,1	4,0	7,8

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.

TABLEAU 1.2

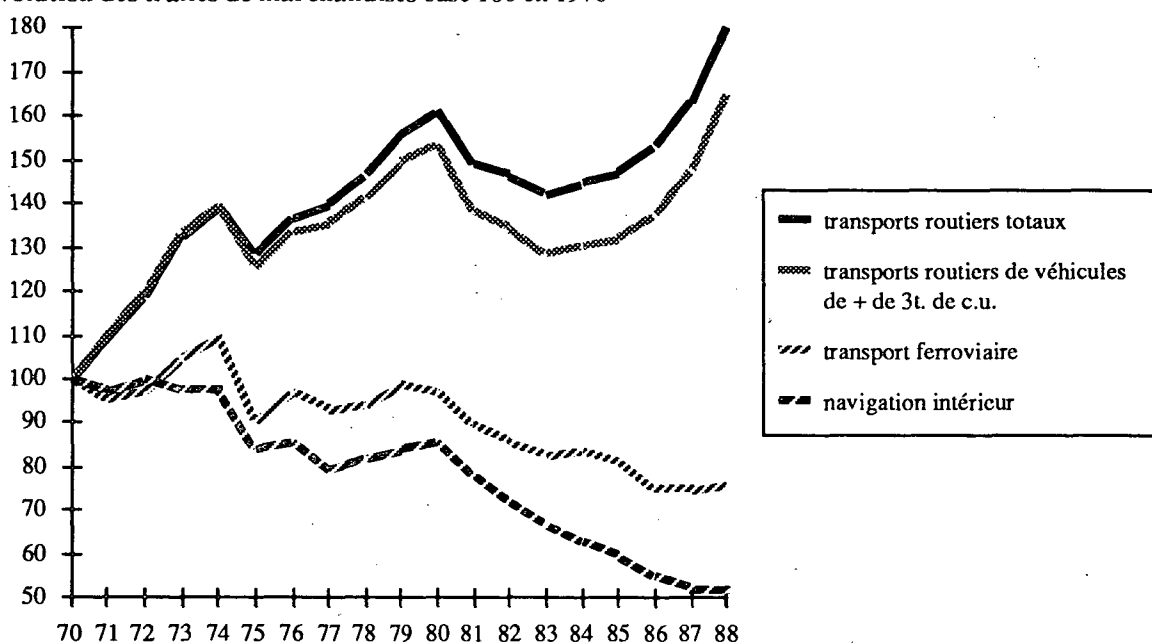
Evolution des trafics de marchandises en milliards de tonnes-km (*)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Transport ferroviaire	59,6	56,8	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8	50,7
Transport routier	113,3	111,2	108,1	110,2	112,0	116,6	124,4	137,6
Dont								
compte d'autrui (CU>3t)	57,7	55,7	53,6	53,0	54,8	57,7	63,6	73,8
compte propre (CU>3t)	35,6	34,9	33,2	35,4	34,6	35,3	36,3	38,0
véhicules de (CU<3t)	10,2	10,8	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0
pavillon étranger	9,8	9,8	10,0	10,2	10,3	10,8	11,2	11,8
Navigation intérieure	11,1	10,2	9,4	8,9	8,4	7,8	7,4	7,3
total des trois modes	184,0	178,2	172,6	175,0	174,7	174,6	181,5	195,6
Cabotage	13,3	13,1	12,8	12,4	12,3	12,7	12,6	12,7
transport par oléoducs	28,8	25,3	26,0	25,7	24,1	26,9	25,7	25,0

Source : O.E.S.T., S.N.C.F., O.N.N., Ministère Délégué Chargé de la Mer.

GRAPHIQUE 1.2

Evolution des trafics de marchandises base 100 en 1970



a) Les transports ferroviaires

Avec la reprise de la sidérurgie et du bâtiment, ce surtout les trafics des produits métallurgiques et des matériaux de construction qui progressent en 1988.

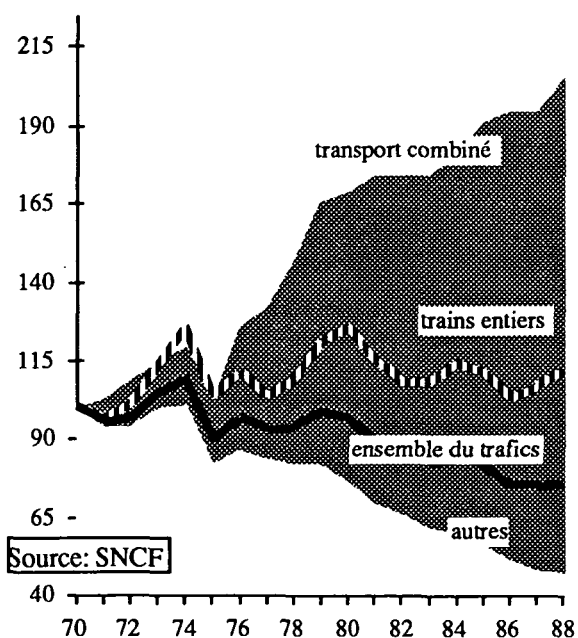
Comme les années précédentes, le transport combiné évolue plus favorablement que le trafic ferroviaire global, passant de 6,8 milliards de tonnes-km en 1987 à 7,2 milliards en 1988. Toutefois alors qu'entre 1982 et 1986, c'est surtout le trafic international selon les techniques de caisse mobile et de conteneurs qui progresse, en 1988 la hausse provient du trafic de semi-remorques routières sur wagon. Le trafic des trains entiers progresse aussi sensiblement : 24 milliards de tonnes-kilomètres en 1988 au lieu de 23 milliards en 1987. En revanche, le trafic par wagon isolé perd toujours des parts de marché.

TABLEAU 1.4
Le transport combiné rail-route

	Milliards de tonnes-km				
	1984	1985	1986	1987	1988
Ensemble	6,3	6,7	6,8	6,8	7,2
domestique	1,7	1,8	2,1	2,3	2,4
international	4,6	4,9	4,7	4,5	4,8
<i>dont</i>					
Grand conteneur et caisses mobiles dt international	5,1	5,5	5,5	5,5	5,5
Semi - remorque routière s. wagon dt international	1,2	1,2	1,3	1,3	1,7
	0,6	0,6	0,7	0,8	1,1

Source SNCF

GRAPHIQUE 1.3
Evolution du trafic ferroviaire par catégories de transport base 100 en 1970



Source: SNCF

b) Les transports routiers

En 1988, les tonnages transportés par les véhicules routiers de plus de 3 tonnes de C.U. s'établissent à 1489 millions de tonnes (+13,7%), et les tonnes-kilomètres réalisées à 111,8 milliards (+12%). Cette croissance profite au compte d'autrui (+16%), et au trafic international (*) (+21,6%). La capacité de transport croît alors que le parc se stabilise, écart dû à la taille croissante des véhicules. On note un décrochage de 1980 à 1983 des trafics par rapport à la capacité, du fait de causes structurelles et conjoncturelles. 1987 et 1988 marquent un redressement de ce point de vue.

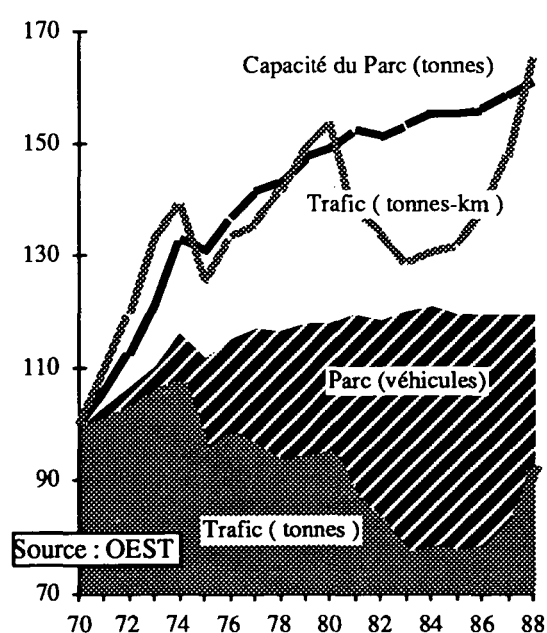
(*) Il s'agit uniquement de la partie française du trafic international : Trafic domestique=origine et destination en France. Trafic interieur=trafic domestique + partie française du trafic international.

TABLEAU 1.5
Trafics domestiques et internationaux.
Milliards de tonnes-km

	1984	1985	1986	1987	1988
Ensemble	153,1	152,0	151,0	157,1	169,8
domestique	116,3	116,5	117,1	122,3	131,7
international	36,8	35,5	33,9	34,8	38,1
<i>dont</i>					
Fer	55,9	54,2	50,2	49,8	50,7
domestique	32,8	32,4	30,4	30,1	30,3
international	23,1	21,8	19,8	19,7	20,4
Route	88,4	89,4	93,0	99,9	111,8
domestique	78,6	79,5	82,6	88,3	97,7
international	9,8	9,9	10,4	11,6	14,1

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

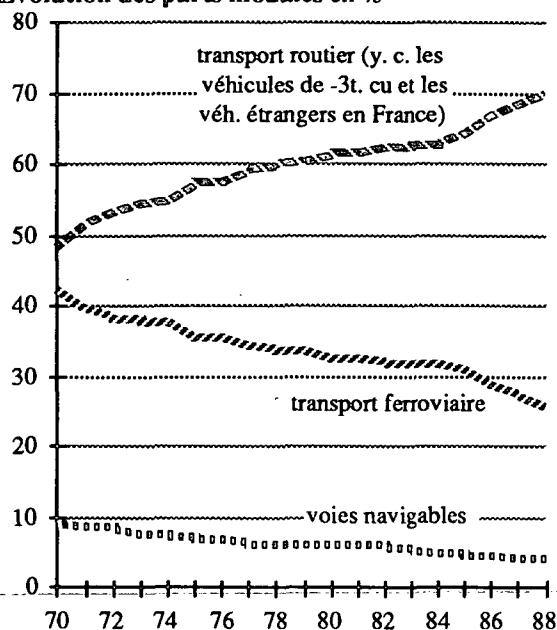
GRAPHIQUE 1.4
Evolution de la capacité et du trafic routier de marchandises base 100 en 1970



Source : OEST

GRAPHIQUE 1.5

Evolution des parts modales en %



Source : SNCF, OEST, ONN

c) La navigation intérieure

La voie d'eau a vu son trafic baisser de seulement 0,5%, soit nettement moins que les années précédentes (-5,1% en 1987). Cette évolution n'est toutefois pas aussi favorable qu'il y paraît compte tenu que la voie navigable transporte des produits pondéreux dont l'activité est en net regain en 1988 (cf. infra). Parmi les gros trafics, l'augmentation du trafic des minéraux bruts et des matériaux de construction est notable (+6,0%).

d) Les transports maritimes

En 1988, le trafic mondial en tonnes-miles progresse selon un rythme de 8% (+6% en tonnage) contre +1,8% en 1987 (+1,6% en tonnage).

Pour l'activité des ports maritimes, le trafic est aussi en légère hausse après une stabilité en 1987 : 286,5 millions de tonnes en 1988 contre 281 millions de tonnes en 1987, soit +2% en 1988 contre -0,1% en 1987. Aux entrées, les trafics sont en hausse : 209,3 millions de tonnes en 1988 contre 203,2 millions en 1987 (+3%). Aux sorties, les marchandises transportées connaissent en revanche une baisse de 0,8%. Globalement, si les "autres marchandises" (y compris les marchandises en vrac solide) continuent d'être en hausse (+4,2% en 1988), les hydrocarbures restent stables. Les trafics de Dunkerque et de Marseille sont en hausse. On note que les évolutions du port du Havre sont nettement plus favorables en valeur qu'en tonnage du fait d'une progression de 4,5% des marchandises diverses, notamment pour le trafic de conteneurs.

TABLEAU 1.6

Trafic des ports métropolitains millions de tonnes

	1984	1985	1986	1987	1988
débarquées					
total	202,2	199,1	206,1	203,2	209,3
dt hydrocarbures	128,1	125,9	133,9	130,1	131,6
embarquées					
total	70,6	75,2	75,3	77,8	77,2
dt hydrocarbures	17,8	18,7	20,0	17,1	15,5
Ensemble	272,8	274,3	281,4	281,0	286,5

TABLEAU 1.7

Commerce extér. 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 : Ministère Délégué Chargé de la Mer.

e) Les transports aériens

Le fret aérien progresse de +7,9% en 1988, contre +9,8% en 1987 et +11,4% en 1986.

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. Les "trafics estimés" peuvent être définis comme une prévision du trafic compte tenu de l'évolution de la production en volume-en-prix 1980- (et pour partie des importations) des branches sur lesquelles portent les échanges (1).

(1) La décomposition des trafics par produits est ici fondée sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature d'activités et de produits de l'INSEE. On a retenu 14 ensembles : produits agro-alimentaires (NAP : U01, U02 - NST 0,1, 7); combustibles et minéraux solides (T04 - NST 2); produits pétroliers (S053 - NST 3); minerais (S09, S12 - NST 4); sidérurgie (S10, S11 - NST 5a); fonderie (S13, T13 - NST 5b); matériaux de construction (T09 - NST 6a); chimie de base (S171 - NST 6b, 8a); papier (T21 - NST 8b); chimie organique (S172 - NST 8c); machines et matériels de transport (T16 - NST 9a); machines (T14 - NST 9b); verres (T10 - NST 9c); produits manufacturés (U05b, U06). Ce regroupement très sommaire a pour objet de situer l'évolution des trafics par rapport à celle de la production. Pour les produits agro-alimentaires et les produits de consommation et d'équipement, on a pris en compte les importations pour moitié, et pour les combustibles, on les a pris globalement.

Globalement, en 1987 et 1988, les trafics estimés, ou effet de structure, augmentent moins vite que les trafics alors que c'était l'inverse entre 1970 et 1986. Ainsi, en 1988, les trafics augmentent de 8,1% alors que ceux estimés à partir de l'évolution de la production industrielle (et des importations) n'auraient dû augmenter que de 4,2%. En fait, l'élasticité des trafics à la production transportable est forte à la hausse (1977-1980; 1986-1987) comme à la baisse (1980-1983).

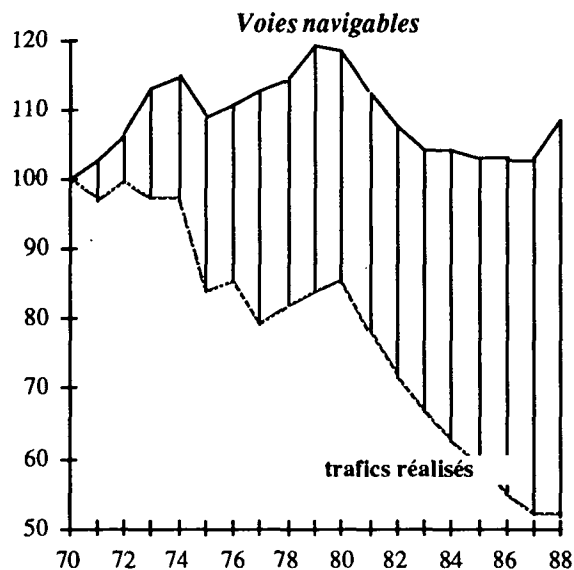
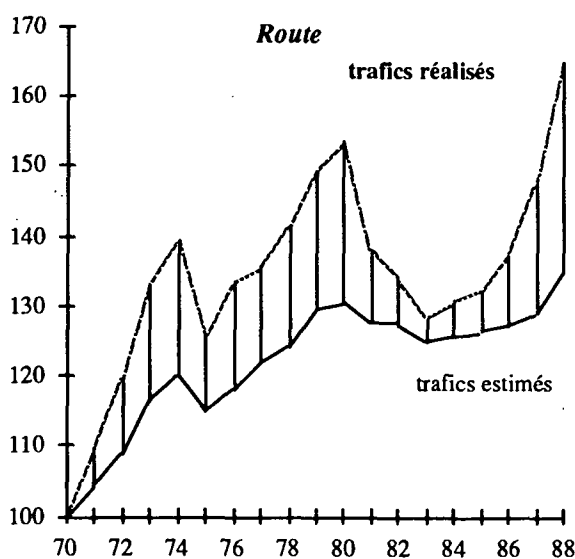
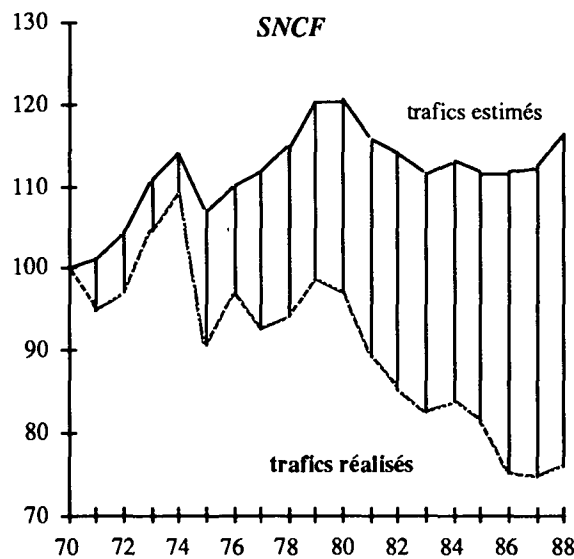
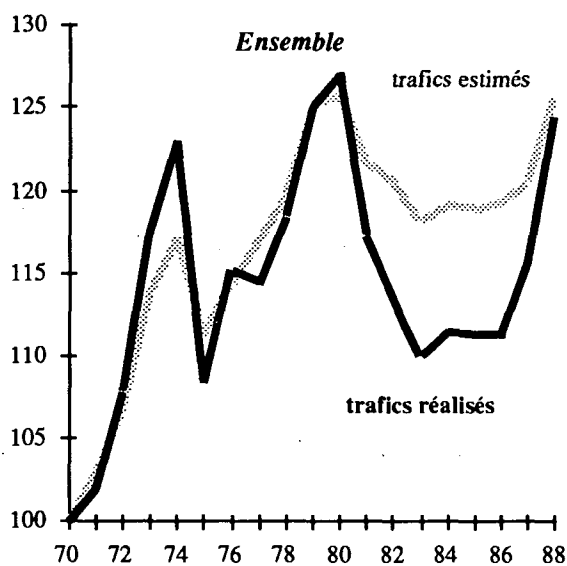
Mais les évolutions les plus intéressantes sont par modes : en admettant que l'évolution réelle des trafics est le produit d'un effet de structure (trafics estimés) avec un effet de compétitivité traduisant les gains réels de part de marché, la route gagne des parts de marché au détriment de la voie navigable et du rail dont la production transportable augmente sensiblement en 1988, ce qui incite à modérer sérieusement le pallier observé dans la chute des trafics de ces 2 modes.

TABLEAU 1.8
Évolution de la production transportable et trafics réalisés par mode en % par an.

	70-84 par an	1985	1986	1987	1988
ferroviaire					
évolution réelle	98,7	97,0	92,5	99,3	101,8
effet structure	100,9	98,8	103,2	100,5	103,7
effet compétitiv.	97,9	98,2	92,3	98,8	98,1
routier cu>3t					
évolution réelle	101,9	101,2	104,0	107,4	112,0
effet structure	101,7	100,6	100,7	101,4	104,5
effet compétitiv.	100,3	100,6	103,3	105,8	107,2
nav. fluviale					
évolution réelle	96,7	94,6	92,6	94,9	99,5
effet structure	100,3	98,9	99,7	100,1	105,4
effet compétitiv.	96,4	95,7	92,9	94,7	94,4
Ensemble					
évolution réelle	100,2	99,3	99,3	104,0	108,1
effet structure	101,2	99,7	100,4	100,9	104,2

GRAPHIQUE 1.6

Production transportable et trafics réalisés par mode base 100 en 1970 .



LE TRANSPORT DE VOYAGEURS.

Le trafic global de voyageurs croît de 3,9% en 1988 contre 3,1% en 1987. La forte progression du transport par voitures particulières se poursuit (+3,9%). Le trafic ferroviaire augmente de 5,5% contre +0,2% en 1987 avec un net regain sur le TGV mais on peut estimer que près de 2% de cette progression provient du niveau très faible des trafics au début de 1987 du fait des grèves. Le trafic aérien intérieur progresse de 7,9% malgré les grèves. Le trafic de la RATP augmente légèrement.

TABLEAU 1.9

Evolution des trafics intérieurs de voyageurs en %

	1984	1985	1986	1987	1988
Véh. partic.	3,0	0,6	4,6	3,2	3,9
Autobus, aut.	3,1	-8,2	6,8	6,8	2,3
Tr. ferrés	3,1	2,9	-3,2	0,1	4,9
dont SNCF	3,1	2,8	-3,5	0,2	5,5
Tr. aériens	1,4	4,2	12,2	7,2	7,9
Ensemble	3,0	0,3	3,9	3,1	3,9

Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC

TABLEAU 1.10

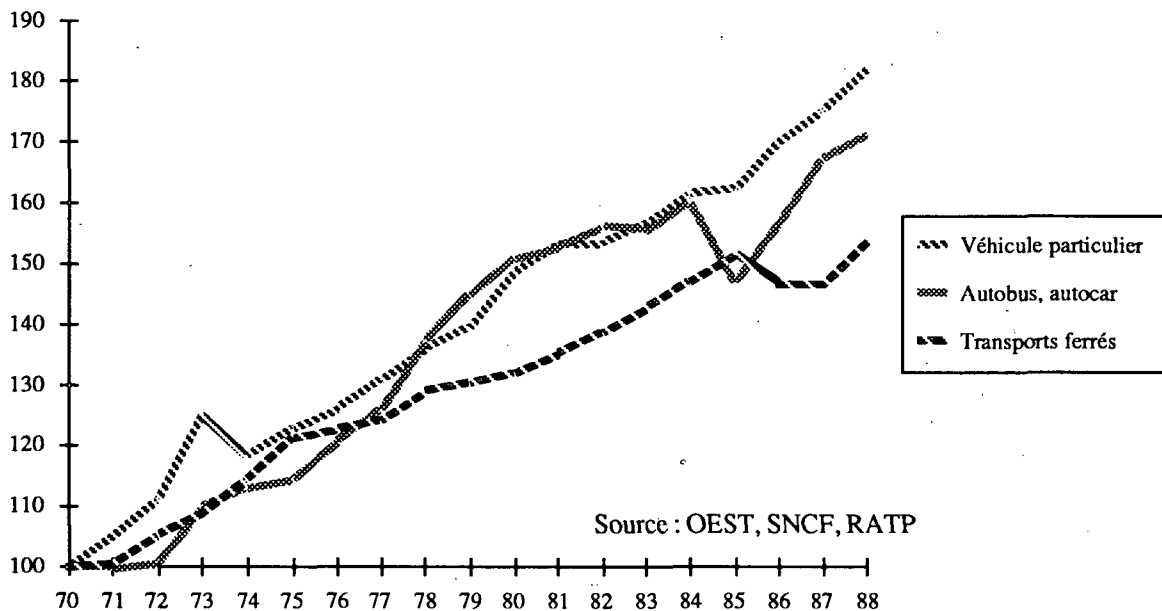
Evolution globale des trafics intérieurs des voyageurs en milliards de voyageurs-km (*).

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Véhicules particuliers	467,5	467,9	477,4	491,7	494,4	517,3	533,6	554,3
urbain	143,0	140,3	147,0	157,0	155,4	160,2	165,0	171,0
interurbain	324,5	327,6	330,4	334,7	339,0	357,1	368,6	383,3
Autobus, autocar	38,5	39,3	39,1	40,3	37,0	39,5	42,2	43,2
urbain	4,2	4,6	5,3	5,2	4,5	4,5	5,0	5,1
interurbain	6,3	5,6	5,6	5,8	5,6	5,4	5,9	5,6
Ile de France	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3
scolaire	5,6	5,6	5,5	6,1	5,3	5,7	5,9	6,1
personnel	6,0	5,5	5,4	5,3	4,5	4,6	4,6	4,4
occasionnel	13,3	14,8	14,1	14,8	14,1	15,8	17,3	18,5
autobus R.A.T.P.	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2
Transports ferrés	63,7	65,4	67,2	69,3	71,3	69,0	69,1	72,5
S.N.C.F.	55,8	57,0	58,6	60,4	62,1	59,9	60,0	63,3
T.G.V.	0,6	3,3	5,3	7,7	8,7	8,8	9,7	10,4
réseau principal sauf TGV	47,7	46,0	45,3	44,5	44,9	42,5	41,7	44,0
banlieue parisienne	7,5	7,7	8,0	8,2	8,5	8,6	8,6	8,9
R.A.T.P. réseau ferré	7,8	8,2	8,4	8,7	8,9	8,7	8,7	8,8
Métro de province	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4
Transports aériens	5,7	6,5	7,0	7,1	7,4	8,3	9,0	9,6
Ensemble trafic intérieur	575,4	579,1	590,7	608,4	610,1	634,1	653,9	679,6

Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC. (*) estimation en 1988 pour les autocars et le transport aérien.

GRAPHIQUE 1.7

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 (+1,5% en 1988) malgré la stabilité relative du prix des carburants. Sur le réseau routier national, on a enregistré en 1988 une hausse du trafic de 5,6% contre + 5,3% en 1987 en terme de parcours. Cette croissance a surtout bénéficié aux autoroutes (+7,7%, contre +7,4% en 1987 sur le réseau constant). En revanche, le trafic sur les routes nationales augmente de 3,3% au lieu de 3,8% en 1987.

TABLEAU 1.11

Parc auto et trafic des véhicules privés.

	1984	1985	1986	1987	1988
Parc auto (en milliers)	20700	20945	21295	21735	22245
Parcours annuel moyen (m.-km)	12,84	12,76	13,13	13,27	13,47
taux d'occup.	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
trafic =	491,7	494,4	517,3	533,6	554,3

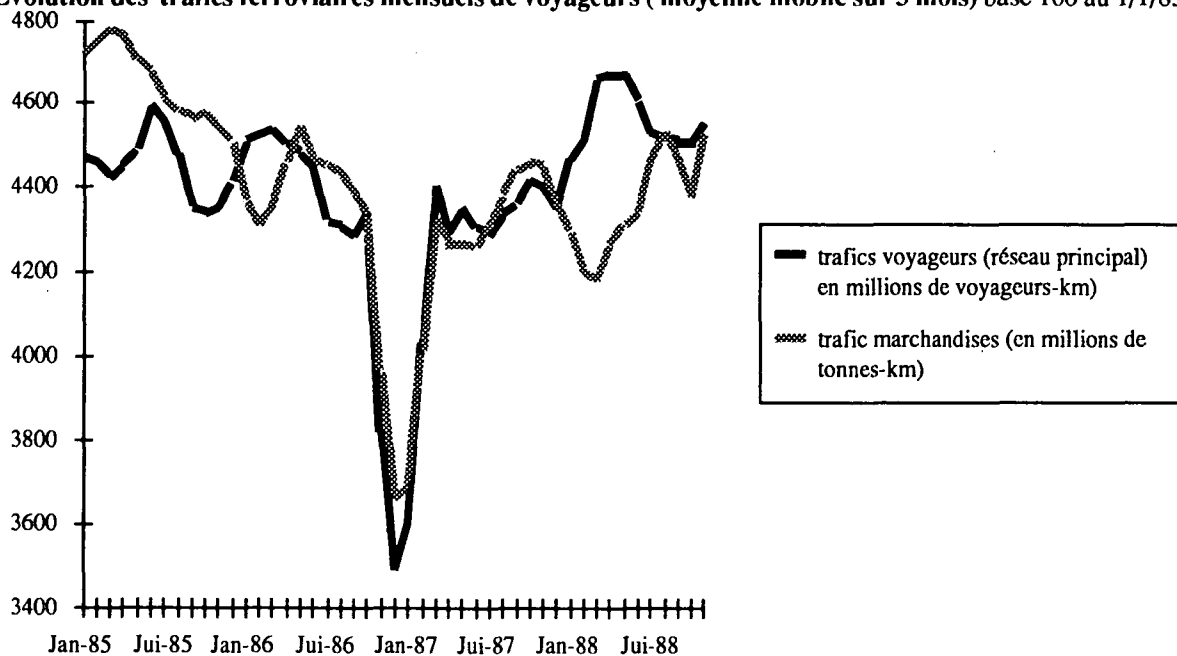
Source : OEST, CREDOC, CSCA

b) le transport ferroviaire

Avec 63,3 milliards de voyageurs-kilomètres en 1988, le trafic voyageurs de la SNCF augmente de 5,5% par rapport 1987 où le trafic était resté quasiment stable à cause surtout des grèves du début de 1987. On peut estimer que près de 2% de la progression en 1988 s'explique par ces grèves. Le trafic en banlieue parisienne progresse de 4% et sur le réseau principal hors TGV de +5,6%, le trafic TGV augmentant d'un peu plus de 7%.

GRAPHIQUE 1.8

Evolution des trafics ferroviaires mensuels de voyageurs (moyenne mobile sur 3 mois) base 100 au 1/1/85



c) Les autres transports collectifs terrestres

A la RATP, le trafic n'a progressé que de 1,6% du fait d'un dernier trimestre affecté par les grèves alors que le rythme annuel de progression était de l'ordre de 3,5%.

Pour le transport routier non urbain, on note en 1987 un regain de 6,8% comme en 1986 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 surtout le transport occasionnel progressent. En 1988, la croissance globale du transport routier non urbain serait ramenée à +2,3%..

S'agissant des transports collectifs urbains de province, les voyages par habitant augmentent en 1987 de 2,7% contre 3,3% en 1986 et 1,7% en 1985 après une période de faible augmentation entre 1982 et 1984. Cette croissance provient surtout des agglomérations de taille inférieure à 100 000 habitants, en rapport avec l'élargissement récent du seuil du versement transport. On note que la politique d'augmentation des tarifs depuis 1983 ne semble pas pénaliser l'usage.

TABLEAU 1.12

Voyages par habitant des transports urbains de Province par taille d'agglomération.

	1983	1984	1985	1986	1987
<100000 hbts	39,4	40,3	42,6	45,9	48,2
100-300000	85,4	86,7	88,5	90,8	92,6
300-800000	106,3	107,2	107,7	111,1	110,4
>800000 hbts	130,8	133,5	135,4	139,6	148,3
Ensemble	90,5	91,7	93,3	96,4	99,0

Source : CETUR, fichier des 101 réseaux

d) le transport aérien.

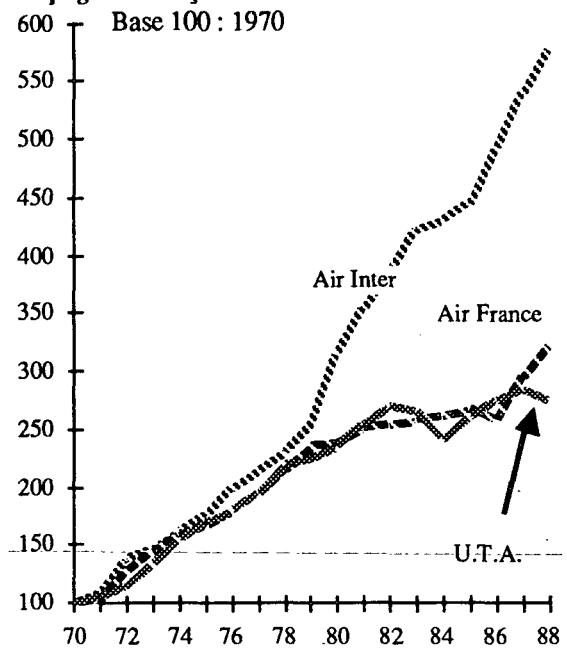
En 1988, le trafic des trois grandes compagnies - 47,5 milliards de voyageurs kilomètres - progresse (+7%) mais moins fortement qu'en 1987 (+12,4%). Cette évolution est cependant différente selon les compagnies. Air France progresse de 8,8% après +14,9% en 1987 et une stabilité en 1986; le trafic d'UTA régresse de 3,5% et celui d'Air Inter augmente de 7,1% contre +9,4% en 1987, ceci malgré les grèves dont l'impact peut être estimé à environ 2%. En outre, les petites compagnies continuent de connaître une croissance très forte. Les résultats des aéroports de Paris sont liés à l'activité des compagnies aériennes : la hausse de l'international (+10,1% en 1988 contre +11,6% en 1987) correspond au profil des trafics d'Air France. De même, l'activité intérieure continue de progresser fortement : +8,2%.

TABLEAU 1.13
Evolution du trafic aérien des trois grandes compagnies françaises en milliards de voy-km

	1984	1985	1986	1987	1988
Air France	28,0	28,7	27,6	31,7	34,5
U.T.A.	1,1	2,5	-3,8	14,9	8,8
Air Inter	4,8	5,2	5,5	5,7	5,5
	-9,4	8,3	5,8	3,6	-3,5
Air Inter	5,5	5,8	6,4	7,0	7,5
	0,0	5,5	10,3	9,4	7,1
Ensemble	38,3	39,7	39,5	44,4	47,5
	-0,5	3,7	-0,5	12,4	7,0

Source : DGAC

GRAPHIQUE 1.9
Evolution du trafic aérien des trois grandes compagnies françaises.



Source : DGAC

e) Le transport maritime

Le trafic de voyageurs s'est élevé à 21,3 millions de voyageurs embarqués et débarqués dans les ports français, soit une baisse par rapport à 1987 (21,5 millions).

Chapitre 2

LE COMPTE D'AUTRUI

En 1988, la production de la branche "transport" continue de progresser très fortement (+6,9%) du fait d'une expansion exceptionnelle du transport routier de marchandises (+14,3%), dans une moindre mesure du transport aérien (+6,8%) et du transport ferroviaire qui connaît un redressement (+4,2%). Du coup, l'emploi continue toujours de progresser mais moins fortement que la production : +1,9% pour la branche transport, soit 15000 emplois de plus qu'en 1987 (+12000 emplois en transport routier de marchandises, soit +5,5%, mais -4,2% en transport ferroviaire), permettant une hausse sensible de la productivité du travail de l'ordre de 5%.

LA PRODUCTION

Tous modes confondus, la croissance de la production des transports +6,9% en volume contre +5,8% en 1987, reste largement supérieure à celle des autres branches de l'économie (1). On note la croissance très élevée du transport routier de marchandises (+14,3%) qui résulterait d'une hausse de 7,5% de la production en valeur et d'une baisse des prix. A l'inverse, la dégradation se poursuit pour la navigation intérieure (-2%), le transport maritime se stabilisant. On note aussi la progression modérée du transport aérien (+7,3% contre +12,9% en 1987) et le regain de la production du transport ferroviaire (+4,2%) alors que celle-ci stagnait en 1987, les transports de voyageurs augmentant de 5,4%, ceux de marchandises de 2,4%.

(1) Les comptes calculés au prix de 1980 donnent notamment pour 1988 des évolutions différentes des évolutions aux prix de 1987, du fait notamment des modifications de prix relatifs par sous-activités d'une branche de la NAP90 ou par agrégat d'une branche.

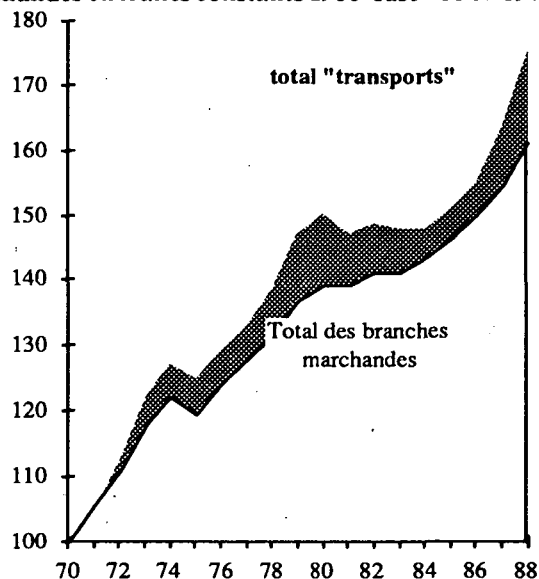
TABEAU 2.1
Evolution de la production des branches de transport en volume et en valeur en% (88: mds F)

	1987 valeur	indice volume	1988 volume	indice prix	1988 valeur
68 tr. ferroviaires voyageurs	40,7	4,2	42,4	-0,3	42,3
marchandises	24,4	5,4	25,7	1,8	26,2
691 tr. rout. de m.	16,3	2,4	16,7	-3,5	16,1
692 autres tr. ter.	92,8	14,3	106,1	-5,9	99,8
70 nav. intérieur	52,2	2,4	53,5	4,0	55,6
71 tr. maritimes	1,5	-2,0	1,5	0,0	1,5
72 tr. aériens	17,1	0,5	17,2	0,5	17,3
73-4 act. annexes	42,5	7,3	45,6	0,4	45,8
	89,0	4,3	92,9	3,7	96,3
T31 total	335,8	6,9	359,1	-0,2	358,5

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.1

Production des transports et des branches marchandes en francs constants 1980 base 100 en 1970.

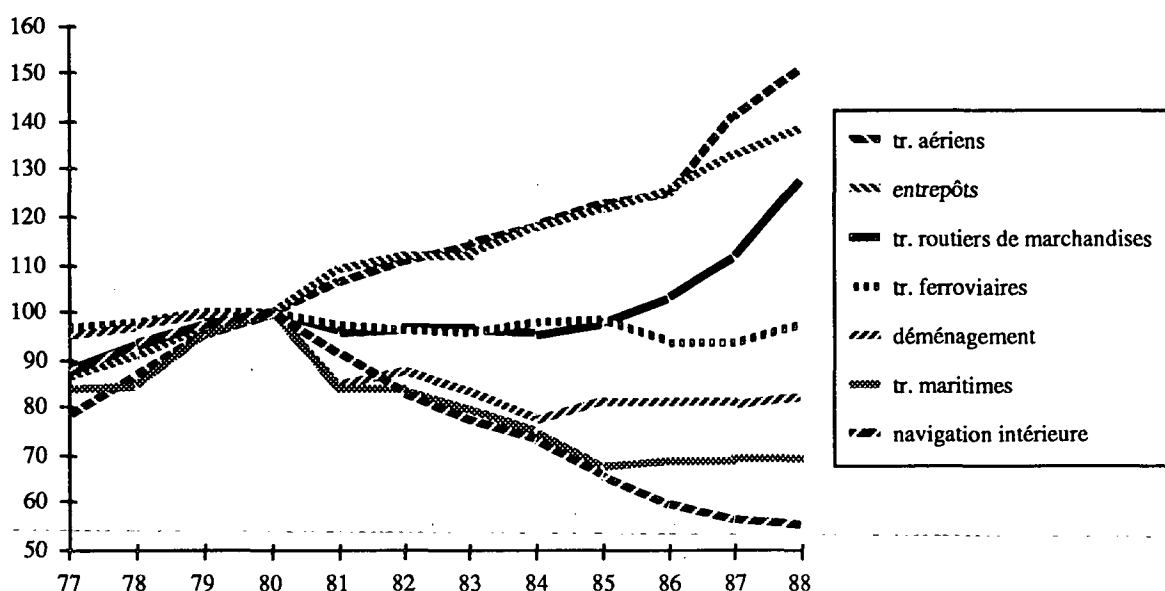


TABEAU 2.2
Evolution du volume de la production des branches de transport en % (1988 en milliards de F)

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
68 tr. ferroviaire	0,6	-4,7	-0,2	4,5	26,7
691 tr. rout. de m.	2,8	5,3	8,3	14,0	63,0
692 autres tr. ter.	2,4	2,8	2,1	2,4	30,4
70 navigation int.	-9,9	-9,2	-5,5	-2,0	0,9
71 transport mar.	-9,4	1,6	0,5	0,3	11,2
72 transport aé.	3,7	2,0	12,9	7,2	32,1
73-4 act. annexes auxiliaires	5,1	5,6	6,0	4,3	53,7
total transport	2,2	2,8	5,8	6,8	218,1
total des branches	2,1	2,6	3,0	4,4	5727

GRAPHIQUE 2.2

Evolution de la production effective de quelques branches de transport en volume
base 100 en 1980



Source : INSEE

Dans une nomenclature fine, les divergences sont particulièrement accentuées depuis 1986 : on peut distinguer d'un côté les transports aériens, les transports routiers de marchandises et les services qui leur sont annexes (location de véhicules, collecte de fret...), ainsi que les transports urbains, et le transport routier de voyageurs qui connaissent un net regain depuis 1986 avec la baisse des prix des carburants. D'autre part, le transport ferroviaire, en baisse en 1986 et 1987, retrouve en 1988 un rythme de croissance comparable à celui d'avant 1979 mais cette évolution s'explique pour partie par les grèves de 1986-1987. Enfin, la navigation fluviale, le transport maritime et le déménagement, en chute depuis 1980, connaissent un léger pallier.

S'agissant de la demande, les consommations intermédiaires en transports augmentent de 7,8% en volume en 1988 (+6,5% en 1987) - marquant ainsi le dynamisme du compte d'autrui auprès des entreprises, - et les exportations de 6,7% (+6,9% en 1987) alors que la consommation des ménages progresse de 4,6% (+1,8% en 1987).

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. Alors qu'il baisse entre 1980 et 1984 de 2,79% à 2,68%, le coefficient gagne +0,26 points entre 1984 et 1988 du fait du transport routier de marchandises malgré la baisse du coefficient du transport ferroviaire de 0,5 points. Au total, le coefficient des transports dépasse en 1988 le niveau de 2,79% de 1970.

TABEAU 2.3

Evolution de la demande de transport en volume en %.
1988 en milliards f. 1980

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production distr.	1,7	2,7	5,7	6,9	219,3
Importation CAF	4,0	4,4	3,3	6,6	16,9
Total "Res-Emp."	2,1	2,8	5,5	6,9	241,0
Consommation des ménages	2,7	1,0	1,8	4,6	50,0
Exportation FAB	-1,3	1,0	6,9	6,7	37,8
Consommation intermédiaire	2,8	3,9	6,5	7,8	153,1

Source : INSEE - Equilibres-Ressources-Emplois

TABEAU 2.4

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

	1977	1985	1986	1987	1988
68 tr. ferroviaire	0,35	0,28	0,25	0,25	0,24
691 tr. rout. de m.	1,05	1,03	1,06	1,11	1,21
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	0,24	0,24	0,25	0,26
73-4 act. annexes auxiliaires	0,87	0,88	0,90	0,92	0,92
Ens. transport	2,70	2,72	2,75	2,84	2,94

Source : INSEE

L'EMPLOI.

TABLEAU 2.5

Evolution des salariés du secteur des transports en milliers (évolution en %).

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
GEN de Transport									
. SNCF	254,4	248,5	252,4	252,2	248,4	242,1	233,4	222,5	213,2
. RATP	36,0	36,0	37,6	39,1	39,2	39,2	39,1	38,8	38,2
. AIR FRANCE	28,0	27,8	28,8	29,1	29,4	29,0	28,9	28,9	29,6
. AIR INTER	5,3	5,6	6,0	6,6	6,7	6,7	7,0	7,6	8,3
total des GEN	323,7	317,9	324,8	327,0	323,7	317,0	308,4	297,8	289,3
<i>en évolution</i>		98,2	102,2	100,7	99,0	97,9	97,3	96,6	97,1
Hors Gen transport	498,7	501,2	509,9	514,2	517,0	517,6	525,9	539,7	558,5
<i>en évolution</i>		100,5	101,7	100,8	100,5	100,1	101,6	102,6	103,5
Total transport	822,4	819,1	834,7	841,2	840,7	834,6	834,3	837,5	847,8
<i>en évolution</i>		99,6	101,9	100,8	99,9	99,3	100,0	100,4	101,2
Total de L'économie	18276,8	18186,8	18273,0	18245,6	18099,2	18073,6	18126,2	18195,1	18340,8
<i>en évolution</i>		99,5	100,5	99,9	99,2	99,9	100,3	100,4	100,8

Source : INSEE

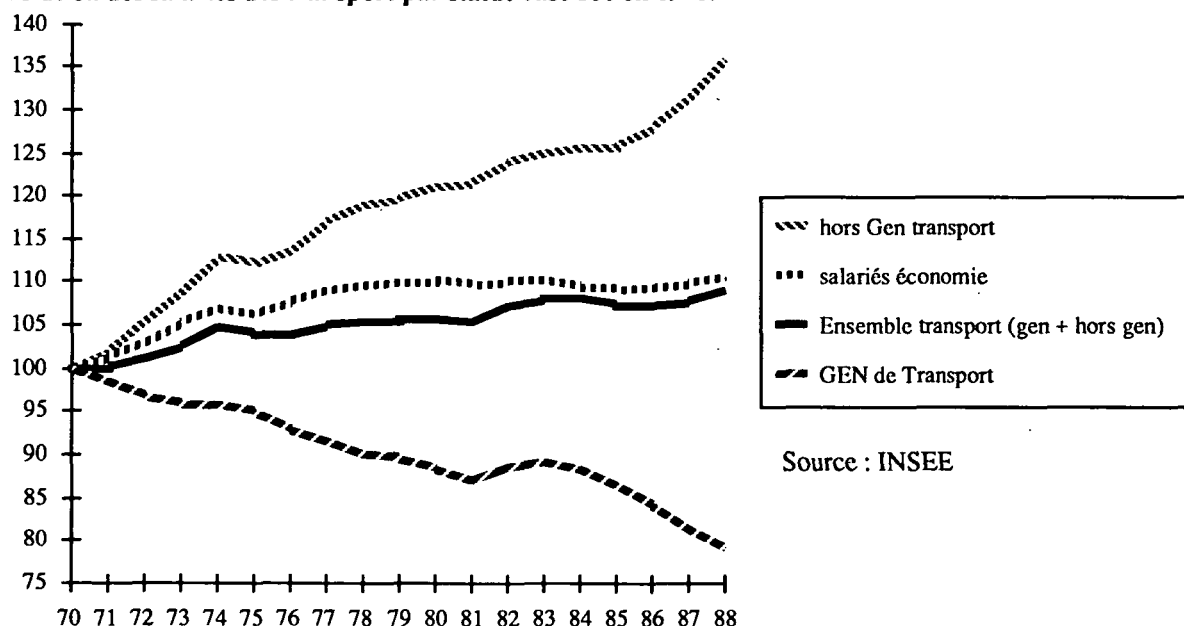
a) Les effectifs du secteur.

Les salariés du secteur des transports augmentent de 10300 personnes en 1988 (+1,2%), contre plus 3200 en 1987 (+0,4%). Le contraste reste surtout net entre la baisse sensible des effectifs des Grandes Entreprises Nationales de transport (G.E.N.) (-8500 emplois : -2,9%, après -3,4% en 1987) et la croissance des salariés des entreprises privées de transport (+18800 : +3,5% contre +2,6% en 1987). A la SNCF, la baisse est largement imputable aux fonctions "transports", "commerciale fret", et "matériel". A Air France et surtout à Air Inter, les effectifs augmentent sensiblement en 1988.

S'agissant de l'évolution dans les entreprises privées en 1987, les résultats globaux d'un échantillon constant d'entreprises montrent que les effectifs des petites entreprises de transport routiers de marchandises (moins de 10 salariés) ont moins augmenté que ceux des grandes entreprises (plus de 200 salariés) qui progressent de l'ordre de 3%. On note de fortes baisses dans les entreprises de la navigation intérieure -15%, et du transport maritime, -14%, et dans une moindre mesure chez les auxiliaires des transports maritimes (-7%) et en transport routier de voyageurs (-3%).

GRAPHIQUE 2.3

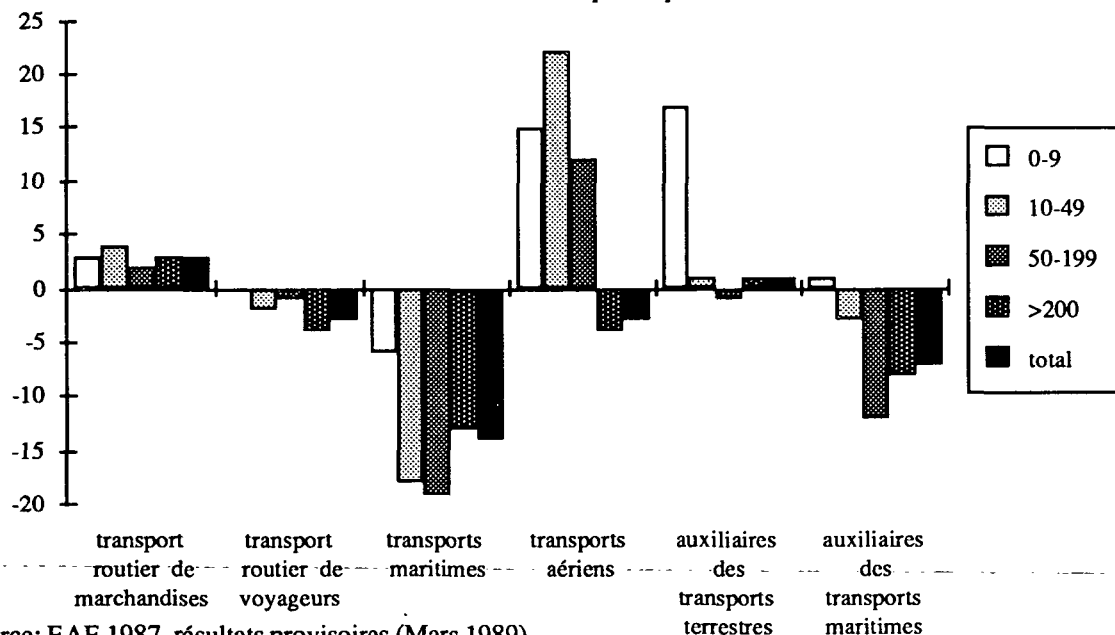
Evolution des salariés des transport par statut base 100 en 1970.



Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.4

Evolution des salariés d'un échantillon constant d'entreprises par taille entre 1986 et 1987 en %



Source: EAE 1987, résultats provisoires (Mars 1989).

S'agissant du transport routier de marchandises, l'enquête sur la "structure des emplois", réalisée auprès des établissements de plus de 10 salariés, montre que la croissance de l'emploi en compte d'autrui contraste avec la baisse de ceux qui exercent un métier de "chauffeurs" dans les autres secteurs de l'économie : alors que les effectifs des chauffeurs passent globalement de 310,0 milliers en 1984 à 306,3 milliers, - 0,4% par an entre 1984 et 1987, ceux qui travaillent dans les établissements de transports augmentent de 2,4% (139,0 milliers en 1987). Cette divergence rappelle la croissance plus rapide du transport routier en compte d'autrui; elle provient aussi d'un effet de structure : dans l'industrie, où le nombre de chauffeurs est important, les effectifs baissent de 3,2% dont - 4,2% pour les chauffeurs.

b) Les effectifs de la branche.

Par modes, les effectifs (y compris les non-salariés) du transport routier de marchandises augmentent en 1988 de +5,5% contre +2,3% en 1987, soit un gain de 12200 emplois. Ils progressent aussi en transport aérien (+3,8%) et chez les auxiliaires (+2,6%) hors ceux du transport maritime. A contrario, l'emploi continue de baisser dans le transport maritime : -8,1% contre -6,5% en 1987, malgré une relative stabilité en glissement annuel en 1988, et dans le transport ferroviaire : -4,2% contre -4,7% en 1987. Au total, l'emploi de la branche "transport" augmente de 1,9% en 1988 après une hausse de 0,9% en 1986 et 1987. On note aussi une accélération de l'emploi des non-salariés en transports routiers, liée aux nombreuses créations d'entreprises.

TABLEAU 2.6

Evolution annuelle moyenne des effectifs de la CSP "chauffeurs" par grands secteurs entre 1984 et 1987 en % par an (niveau en milliers) (*).

	1984	1987	évol. 87/84
Industrie et énergie	64,8	57,0	-4,0
B.T.P.	27,1	24,9	-2,7
Commerces	64,0	58,8	-2,7
Transports	129,7	139,0	2,4
Services y.c. banques, assur.	24,4	26,7	3,1
Toutes activités	310,0	306,3	-0,4

Source : INSEE

(*) établissements de + de 10 salariés.

TABLEAU 2.7

Evolution des effectifs des branches de transport en %

	1984	1985	1986	1987	1988
68 tr. ferroviaire	-1,4	-2,3	-3,2	-4,7	-4,2
691 tr. rout. de m.	-0,4	1,0	5,7	2,3	5,5
692 autres tr. ter.	0,0	0,2	-0,9	2,8	1,5
70 navigation in.	2,5	-8,5	-6,7	-5,7	-1,5
71 tr. maritime	4,6	-8,3	-12,4	-6,5	-8,1
72 tr. aérien	-0,8	3,1	1,7	2,2	3,8
73-4 act. annexes auxiliaires	4,3	1,0	1,6	1,8	2,6
Ens. transport	0,7	0,0	0,8	0,9	1,9

Source : INSEE, OEST

TABLEAU 2.8

Evolution des effectifs des branches de transport en milliers (1).

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Salariés	706,1	711,3	721,1	727,4	731,5	730,5	736,6	742,9	756,1
68 Tr. ferroviaires	142,7	145,4	143,4	144,0	142,0	138,7	134,2	127,9	122,5
69.1 Tr. routier de marc.	179,7	178,1	179,6	180,8	179,4	181,2	192,8	197,6	209,1
69.2 Tr. routiers de voy. et autres tr. terrestres	150,7	150,9	153,7	156,5	155,9	155,7	154,0	158,8	160,7
70 Navigation fluviale	3,5	3,5	3,6	3,6	3,7	3,2	2,7	2,3	2,1
71 Transport maritime	24,6	23,5	21,8	21,6	22,6	20,7	18,1	16,9	15,5
72 Transports aériens	45,2	47,3	50,6	51,7	51,3	52,8	53,7	54,9	57,0
73.4 Service ann., auxil.	159,7	162,6	168,4	169,2	176,6	178,2	181,1	184,5	189,2
Non salariés	63,6	63,3	63,0	63,6	64,8	65,7	65,9	66,6	68,5
68 Tr. ferroviaires	0,2	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
69.1 Tr. routier de marc.	24,6	24,4	24,1	24,3	24,8	25,1	25,2	25,5	26,2
69.2 Tr. routiers de voy. et autres tr. terrestres	30,2	30,8	31,2	31,4	32,0	32,5	32,6	33,0	34,0
70 Navigation fluviale	4,9	4,6	4,4	4,4	4,5	4,3	4,3	4,3	4,4
71 Transport maritime	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
72 Transports aériens	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
73.4 Service ann., auxil.	3,3	3,1	3,0	3,0	3,0	3,2	3,2	3,2	3,3
Salarié + non-salarié	769,7	774,6	784,1	791,0	796,3	796,2	802,5	809,5	824,6
68 Tr. ferroviaires	142,9	145,5	143,4	144,1	142,1	138,8	134,3	128,0	122,6
69.1 Tr. routier de marc.	204,3	202,5	203,7	205,1	204,2	206,3	218,0	223,1	235,3
69.2 Tr. routiers de voy. et autres tr. terrestres	180,9	181,7	184,9	187,9	187,9	188,2	186,6	191,8	194,7
70 Navigation fluviale	8,4	8,1	8,0	8,0	8,2	7,5	7,0	6,6	6,5
71 Transport maritime	24,9	23,7	22,0	21,9	22,9	21,0	18,4	17,2	15,8
72 Transports aériens	45,3	47,4	50,7	51,8	51,4	53,0	53,9	55,1	57,2
73.4 Service ann., auxil.	163,0	165,7	171,4	172,2	179,6	181,4	184,3	187,7	192,5
Total des branches	21847,1	21716,2	21751,6	21667,6	21466,7	21400,8	21423,8	21470,7	21599,4
salariés	18276,8	18186,8	18273,0	18245,6	18099,2	18073,6	18126,2	18195,1	18340,8
non-salariés	3570,3	3529,4	3478,6	3422,0	3367,5	3327,2	3297,6	3275,6	3258,6

Source : INSEE

(1) Les séries présentées ici sont celles de la Comptabilité Nationale. Elles s'appuient sur l'Enquête Annuelle d'Entreprise qui permet de reclasser les effectifs par branche à partir d'une matrice de passage "Secteur-branche" sur le chiffre d'affaires. Notons l'hypothèse très large de cette méthode d'autant que l'enquête ne fournit une ventilation du chiffre d'affaires par produits qu'y compris la sous-traitance. Enfin, l'enquête ne couvre pas l'ensemble du champ des transports : en sont exclus les entreprises de moins de 5 salariés de la navigation intérieure et des taxis, ainsi que les gérants d'infrastructure (Nap 73), d'où certaines incertitudes comme le confirment d'autres sources, telles celles de l'ONN.

TABLEAU 2.9

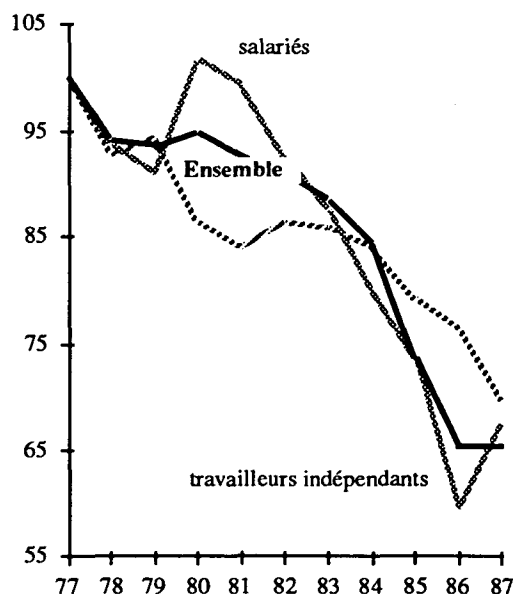
Effectifs de la navigation fluviale en milliers.

	1984	1985	1986	1987	1988
Indépendants	2,7	2,6	2,5	2,2	2,1
Salariés	2,8	2,4	2,3	2,4	2,5
Pers. Adm., tech. des Cies de nav.	1,0	0,7	0,6	0,6	0,5
Ensemble	6,5	5,7	5,4	5,2	5,1

Source : ONN

GRAPHIQUE 2.5

Evolution des effectifs de la navigation fluviale base 100 en 1977 en %.



On note aussi de très fortes baisses d'effectifs dans les ports suite aux plans sociaux. Le nombre de dockers est passé de 9651 fin 1986 à 7323 fin 1988, soit -2300 personnes en deux ans. Cette diminution à trafic constant s'explique par la généralisation de la standardisation des charges (palettisation et conteneurisation) de la manutention ainsi que la meilleure productivité des outillages portuaires. Le taux de chômage baisse d'environ 7% entre 1986 et 1988 pour atteindre un peu plus de 27%. Port par port, les situations sont plus nuancées : Le Havre enregistre une chute du taux de chômage spectaculaire alors que Rouen doit faire face à une progression de ce taux.

c) La durée du travail (1).

Il est très difficile de connaître la durée du travail dans les transports routiers. L'information la plus fiable est issue de l'enquête emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages; il apparaît 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 1988 (38,70 heures en Mars 1986 et 1988), celle des salariés des entreprises privées augmente de près de 48 minutes en 1988 après +25 minutes en 1987. On note que cette progression est sensiblement supérieure à celle de l'ensemble des salariés de l'économie.

L'autre source est l'enquête du Ministère du Travail. Celle-ci est faite auprès des établissements de plus de dix salariés. La durée du travail y est probablement sous-estimée. Au total, le volume d'heures travaillées croît de 2% en 1988, soit à un rythme plus rapide qu'en 1987 (+1,1%), la hausse de la durée du travail dans les entreprises de transport routier amplifiant quelque peu la croissance des effectifs.

(1) 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. De toute évidence, compte tenu d'une méconnaissance de la durée du travail dans les transports routiers, le calcul de la productivité horaire du travail n'est pas très significatif en niveau.

TABLEAU 2.10

Nombre de dockers dans les principaux ports français et taux d'inemploi en 1986 et 1988.

	effectifs			taux d'inemploi	
	fin 86	fin 87	fin 88	1986	1988
Dunkerque	1296	1049	1015	41%	27%
Le Havre	2740	2179	2150	30%	11%
Rouen	1515	1413	1121	39%	45%
Marseille	2825	2357	2098	33%	29%
Reste	1275	1194	939	39%	39%
Ensemble	9651	8192	7323	35%	27%

Source : Journal de la Marine Marchande (février 1989)

TABLEAU 2.11

Durées hebdomadaires moyennes habituelles du travail des salariés à temps complet des transports

	1984	1985	1986	1987	1988
secteur privé	42,4	42,2	41,9	42,3	43,1
secteur public	38,9	38,5	38,7	38,7	38,7
Ensemble	40,8	40,5	40,5	40,7	41,3

Source : INSEE : Enquête Emploi de Mars.

GRAPHIQUE 2.6

Durées hebdomadaires moyennes habituelles du travail des salariés à temps complet des transports

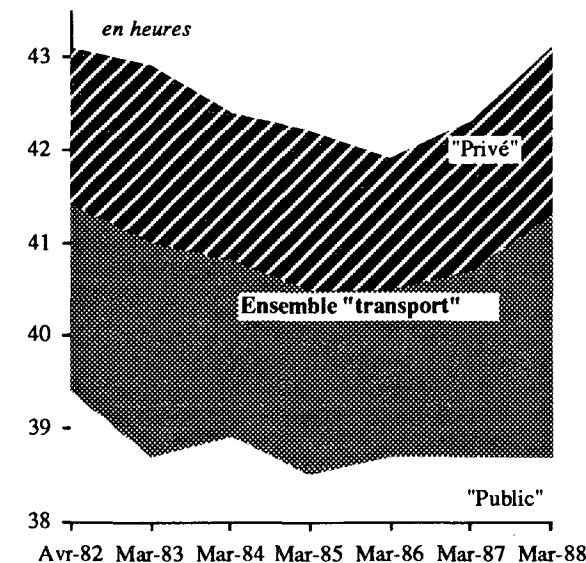


TABLEAU 2.12

Durée du travail dans les transports

	1984	1985	1986	1987	1988
Durée annuelle *	1698	1681	1677	1681	1683
heures de travail	1352	1338	1346	1360	1388
évol. an n/n-1	1,1	-1,0	0,6	1,1	2,0

Source : INSEE. (*) Il s'agit de la durée annuelle effective. Elle est exprimée en heures par salarié.

d) La productivité horaire du travail

La productivité horaire du travail des transports est en net regain (+5,1% en 1988, contre +2,3% pour l'ensemble des branches) après plusieurs années de croissance relativement faible (+1,3% entre 1980 et 1984). Ce rythme est proche de celui de la moyenne entre 1970 et 1985. On note que cette croissance se fait avec une hausse de l'activité du travail de 2% alors qu'auparavant toute hausse de la productivité s'accompagnait en général d'une baisse des heures travaillées.

Ce regain de la productivité du travail affecte surtout le transport ferroviaire (+7,1% contre +4,8% en 1987), maritime (+12,3%) mais surtout les transports routiers de marchandises, (+10,9% en 1988 contre +6,5% en 1987 +0,5% par an entre 1981 et 1986) malgré la hausse sensible des effectifs. En fait, on distingue d'un côté les branches où ces gains ont été permis par l'expansion des trafics (transport routier de marchandises, transport aérien) et d'autre part celles où les gains sont élevés du fait des réductions d'effectifs et des déclassements de matériels (transports ferroviaire et maritime).

TABLEAU 2.13
Evolution de la productivité horaire du travail en volume base 100 en 1980 en %

	1984	1985	1986	1987	1988
transport					
Valeur ajoutée	1,0	2,5	3,2	5,7	7,2
activité du travail	1,0	-1,0	0,6	1,1	2,0
productivité	0,0	3,6	2,6	4,6	5,1
Ensemble					
Valeur ajoutée	1,5	1,7	2,2	1,7	3,4
activité du travail	-0,9	-1,5	-0,3	0,5	1,1
productivité	2,4	3,2	2,5	1,2	2,3

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.7
Evolution de la productivité horaire du travail dans la branche "transport".

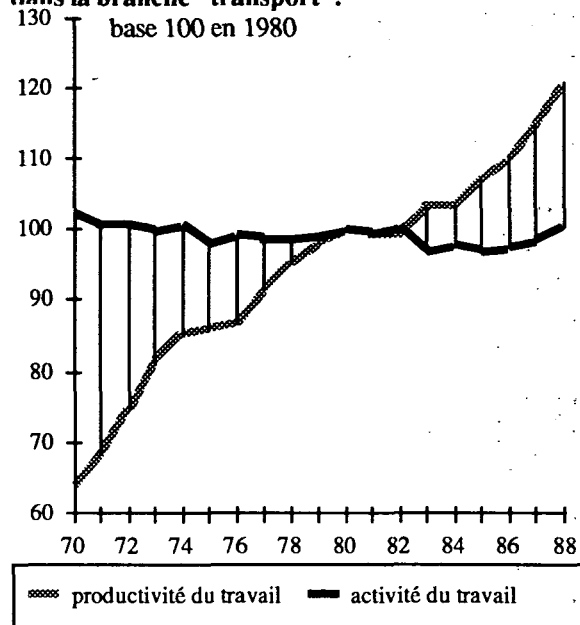
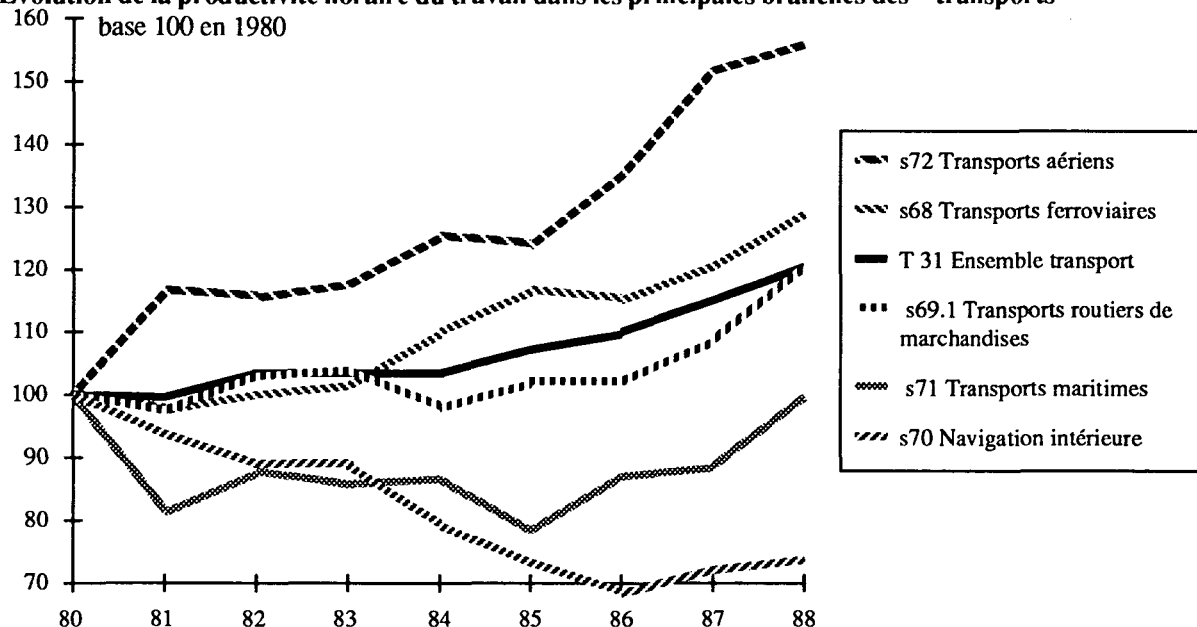


TABLEAU 2.14
Evolution de la productivité horaire du travail en volume par sous-activités (au prix 1980) en %

	1984	1985	1986	1987	1988
68 tr. ferroviaire	8,6	5,8	-1,4	4,8	7,1
691 tr. rout. de m.	-5,6	4,1	-0,1	6,5	10,9
692 autres tr. ter.	2,2	1,7	4,5	-0,3	1,3
71 tr. maritime	1,3	-9,9	11,5	1,6	12,3
72 tr. aérien	7,7	-2,7	9,2	12,6	2,9
73-4 act. annexes auxiliaires	-4,5	6,8	3,1	3,2	1,0
Ens. transport	0,0	3,6	2,6	4,6	5,1

Source : INSEE, OEST

GRAPHIQUE 2.8
Evolution de la productivité horaire du travail dans les principales branches des "transports"



L'INVESTISSEMENT.

Depuis 1985, l'évolution de l'investissement de la branche transport (SQS-EI), marque un net regain. En 1988, l'investissement des transports augmenterait de 12,3% dont +7,5% pour les entreprises privées (+12,5% en 1987) alors que l'investissement des GEN connaîtrait une hausse exceptionnelle de 21,9% (-8% en 1987) du

fait des investissements en matériels de la SNCF pour le TGV- Atlantique et des achats d'avions d'Air France. Dans les entreprises privées, deux indicateurs confirment le ralentissement de la croissance d'investissement. Selon l'enquête du Centre de Productivité des transports, les investissements augmenteraient moins vite qu'en 1987. D'autre part, les immatriculations de camions progressent de 2,4% (+7,6% en 1987).

TABLEAU 2.15

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

	1984	1985	1986	1987	1988
Transport	42,9	45,2	51,3	55,6	64,2
évolution n/n-1	-0,7	5,2	13,5	8,4	15,5
SQS-EI priv.	26,0	27,5	31,6	37,3	41,3
GEN	16,9	17,7	19,6	18,3	22,9
Ens. branches	436,6	477,4	518,3	557,3	620,8
évolution n/n-1	3,7	9,3	8,6	7,5	11,4

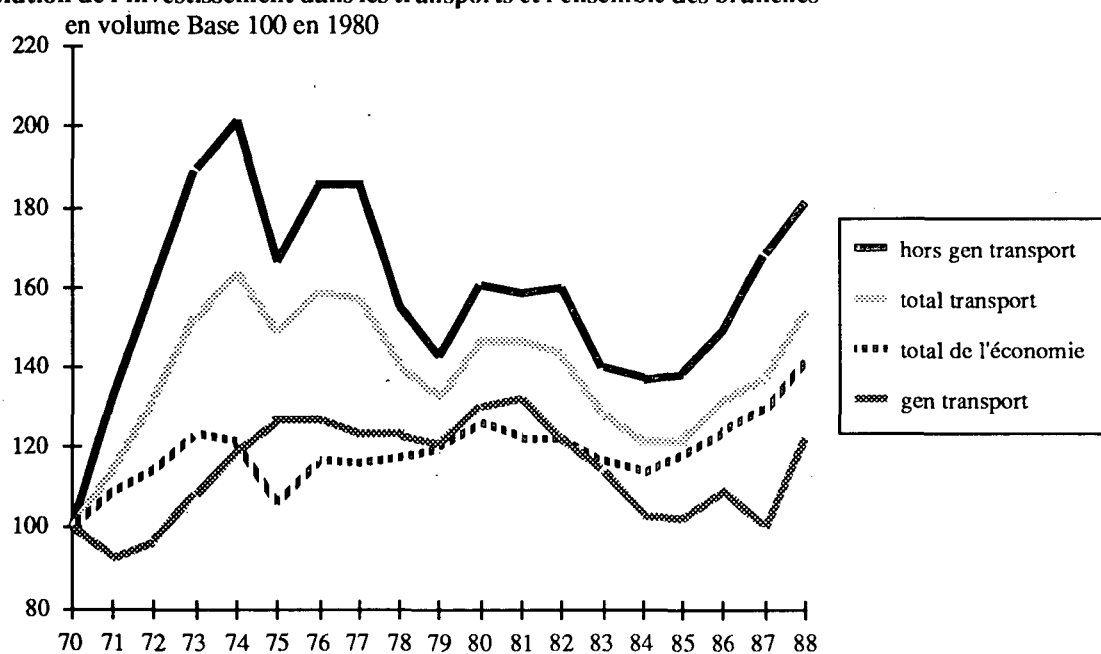
milliards de f. 1980

	1984	1985	1986	1987	1988
Transport	30,1	30,2	32,5	34,0	38,2
évolution n/n-1	-5,2	0,4	7,6	4,5	12,4
SQS-EI priv.	18,4	18,6	20,1	22,6	24,3
GEN	11,7	11,6	12,4	11,4	13,9
Ens. branches	301,7	314,7	329,4	344,2	376,4
évolution n/n-1	-2,8	4,3	4,7	4,5	9,3

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.9

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



Chapitre 3

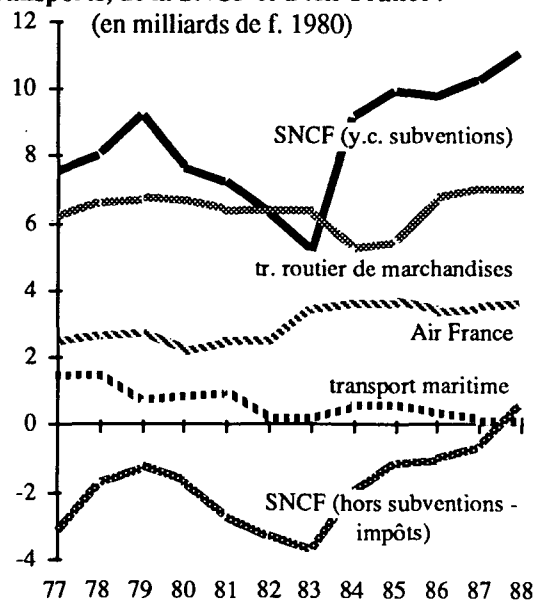
LES ENTREPRISES

En 1988 les résultats financiers des entreprises de transport routier de marchandises progresseraient de 2% en volume (+5% en valeur) après deux années exceptionnelles (+15% par an en valeur) : les trafics sont en forte progression ce qui permet une baisse des prix de vente malgré une hausse des prix des facteurs de production. Les défaillances d'entreprises augmentent toutefois de 27% en 1988 mais cette évolution peut s'expliquer par les nombreuses créations d'entreprises en 1987. En transport maritime et dans la navigation fluviale, les résultats se redresseraient quelque peu après deux années particulièrement sombres.

Pour leur part, les Grandes Entreprises Nationales connaissent des évolutions diverses. La situation financière de la SNCF s'améliore grâce à la maîtrise des frais de personnel ; son taux de marge gagne 2 points (45,8%). A Air France, l'excédent brut d'exploitation progresse de 2,5% en francs constants malgré une quasi-stabilité des prix. La situation se détériore en revanche à la RATP et surtout à Air Inter du fait des grèves.

Dans les entreprises privées, le regain des défaillances en 1988 peut s'expliquer par un taux élevé de créations d'entreprises de transport en 1987 (celles-ci, qui incluent les taxis, sont de 9150 en 1987 contre 7400 en 1986 selon le fichier SIRENE), et par des baisses sensibles de recettes pour certains transports. En outre, les créations augmentent très peu en 1988 (+2,2%).

GRAPHIQUE 3.1
Evolution des marges en volume des secteurs des transports, de la SNCF et d'Air France.



Source : INSEE, OEST (1)

TABEAU 3.1
Défaillances, créations d'entreprises de transport.

	1984	1985	1986	1987	1988
Défaillances transport	826	942	843	985	1253
évolution	5,5	14,0	-10,5	16,8	27,2
total Economie	25018	26425	27802	30766	35052
créations (10*3) transport	5,7	6,5	7,4	9,1	9,3
évolution	14,0	13,8	23,0	2,2	
total Economie	167,0	192,2	208,7	212,6	216,6

Source : INSEE. (*) Il s'agit des créations nouvelles d'entreprises.

(1) Dans ce chapitre, on s'appuie sur les comptes "Standards" pour les entreprises de transport (hors GEN) et les comptes de secteur pour les GEN (tous deux, source INSEE). Les Comptes "Standards" sont élaborés dans la nomenclature NAP 90, mais ils ne sont disponibles que jusqu'en 1987. On les a estimés pour 1988 en utilisant des informations disponibles et assez imprécises. On complète ces comptes par des résultats provisoires de l'enquête annuelle d'entreprises de 1987. 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.

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

a) le transport routier de marchandises

Avec la hausse des trafics de 15%, mais en raison de la baisse des prix de près de 5%, le chiffre d'affaires augmenterait de 9,2% par rapport à 1987, et la valeur ajoutée de 8%. Les rémunérations augmentent de près

de 9% avec la forte hausse des effectifs. L'excédent brut d'exploitation se situerait autour de 12 milliards de francs (+5%) après une hausse de 24% en 1986 et de 7,5% en 1987, hausse qui a profité surtout aux grandes entreprises (graphique 3.4), contrairement à 1986 (1). En outre, le nombre d'entreprises ayant déclaré des difficultés de trésorerie (38% en moyenne en 1988) reste quasiment stable par rapport à 1987.

TABLEAU 3.2
Compte d'exploitation du T.R.M. SQS+EI
Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

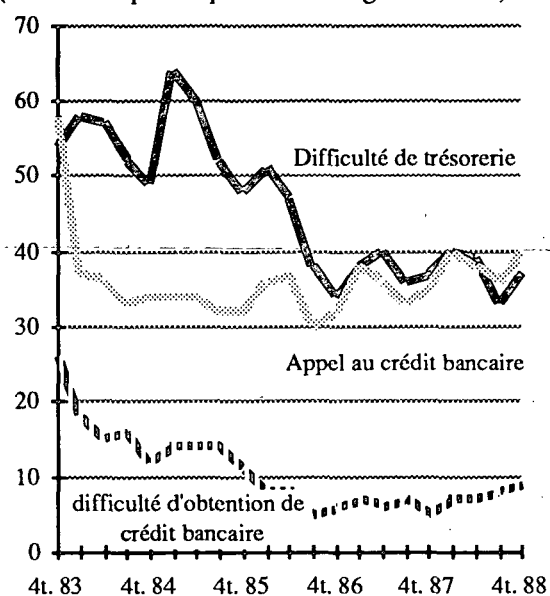
	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	11,2	8,4	7,7	9,2	101,1
C.I.	11,9	5,6	7,0	10,1	59,1
valeur ajoutée	10,2	12,5	8,8	8,0	42,0
sub. - impôts	9,8	5,9	12,8	9,2	-2,5
Rémunérations	10,5	8,5	9,1	9,3	27,5
EBE	9,7	24,0	7,5	4,9	12,0
interets versés	6,7	1,0	-2,0	5,0	1,9
Epargne brute	7,9	28,7	7,0	7,0	9,0
F.B.C.F.	11,3	16,4	13,0	8,0	-8,1

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

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	40,4	40,1	41,6	42,0	41,6
taux de marge	27,2	27,0	29,8	29,4	28,6
taux d'épargne	19,6	19,2	21,9	21,6	21,4
intérêt v./EBE	21,7	21,1	17,2	15,7	15,7
taux d'invest.	17,8	18,0	18,6	19,3	19,3
taux d'autof.	91,0	93,9	84,9	89,7	90,5

Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1988.

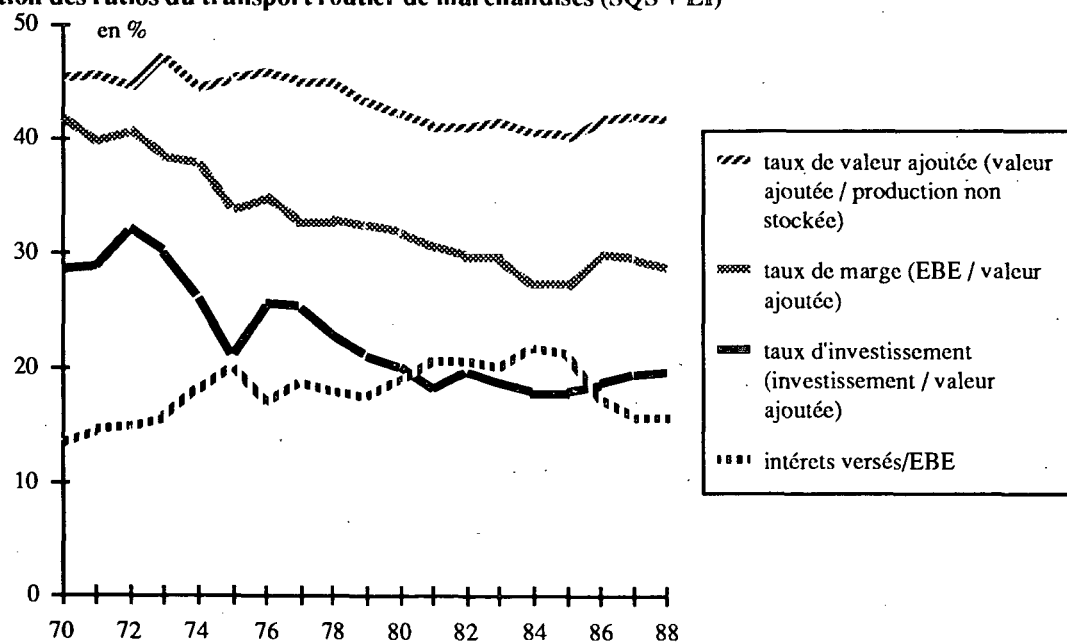
GRAPHIQUE 3.3
Difficulté de trésorerie des entreprises de T.R.M.
(solde des réponses positives et négatives en %)



Source : Centre de Productivité des Transports.

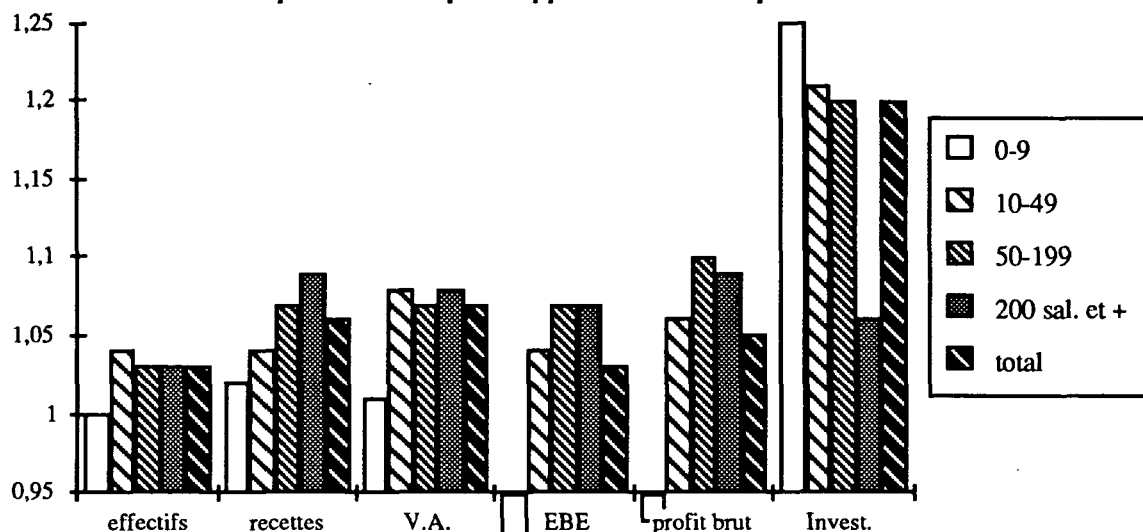
(1) Les divergences d'évolution en 1987 entre les comptes "Standard" qu'on a estimés globalement et les résultats provisoires de l'EAE (champ constant) peuvent en partie s'expliquer par les créations d'entreprises. En revanche, les estimations de 1988 ne peuvent pas complètement intégrer ici les créations d'entreprises ou les changements d'activité.

GRAPHIQUE 3.2
Evolution des ratios du transport routier de marchandises (SQS + EI)



GRAPHIQUE 3.4

Evolution des données comptables d'entreprises appariées de T.R.M. par taille en 1987



Source : EAE, résultats provisoires (Mars 1989).

b) les autres transports routiers en 1987.

S'agissant des autres secteurs de transport routier, le déménagement a subi en 1987 une réduction sensible d'activité suite notamment à la suppression de la prime de déménagement, que n'a pu compenser la réduction d'effectifs (-3%). Les résultats sont donc en forte baisse, mais cependant les investissements ont crû de 20%, peut être à contre-temps après l'embellie de 1986 due à la baisse des prix des carburants. Pour sa part la location a largement profité de l'expansion des trafics de marchandises, en dépit de la réduction des avantages que lui apportait la réglementation sur les autorisations de transport : valeur ajoutée en hausse de 8%, profits bruts en hausse de 15%.

La gestion des entreprises de transport urbain (T.R.U.) semble marquée par la recherche de l'équilibre financier : effectifs stables, subventions en très légère hausse (+0,7%) alors que les recettes commerciales augmentent de 3,4%, permettant pour la quatrième année consécutive une baisse du ratio "subventions / total des produits". Par contre les entreprises de transport routiers de voyageurs (T.R.V.) ont subi une baisse d'activité qui s'est traduite par une baisse sensible des profits.

TABLEAU 3.4

Evolution des données comptables d'entreprises appariées en 1987 en %.

	T.R.M. 6911	T.R.V. 6922	Démén. 6924	locat. 6925	collec. 7403
effectifs	3,0	-3,0	-3,0	2,0	1,0
recettes	6,0	1,0	2,0	7,0	11,0
valeur ajoutée	7,0	0,0	0,0	8,0	6,0
EBE	3,0	-11,0	-19,0	11,0	9,0
profit brut	5,0	-11,0	-24,0	15,0	10,0
investissement	20,0	7,0	20,0	39,0	22,0

Source : EAE, résultats provisoires 1989.

GRAPHIQUE 3.5

Evolution des ratios du transport urbain de voyageurs (hors région parisienne) en %.

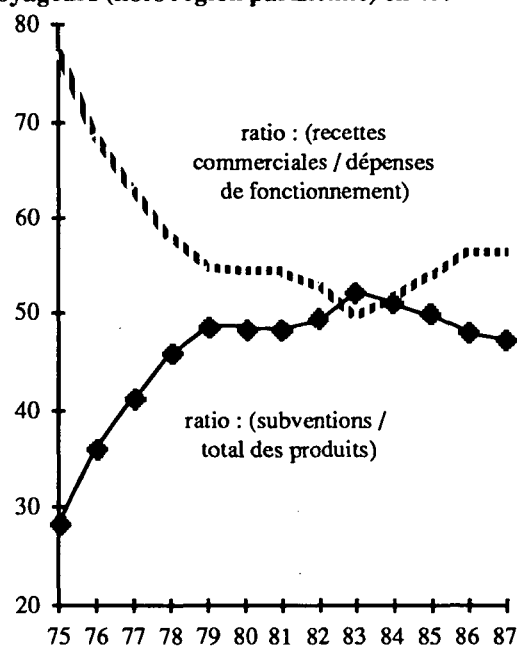


TABLEAU 3.5

Compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs (en évolution en %) 1987 milliards de f.

	1984	1985	1986	1987	1987 niveau
recettes	14,2	13,5	12,5	3,4	4,2
subventions	7,4	10,1	3,2	0,7	3,8
total produit	10,8	12,5	7,2	2,2	8,0
charge de fonc.	10,0	8,6	7,4	3,0	7,3
dt rémunération	6,4	11,2	4,8	3,6	4,9
autres charges	28,3	70,9	2,3	-8,5	0,6
total charges	10,8	12,5	7,2	2,2	8,0

Source : CETUR, fichier des 101 réseaux

c) la navigation intérieure.

La navigation fluviale connaît une crise très marquée entre 1985 et 1987, avec une chute sensible de sa valeur ajoutée. En 1988, la situation semble se stabiliser : les recettes des compagnies diminueraient de 2%. Mais leur valeur ajoutée resterait stable, grâce à la baisse du prix du gazole. Baisse de 7% des effectifs salariés et diminution des frais financiers devraient conduire à une amélioration de la situation financière des entreprises.

TABLEAU 3.6

Compte d'exploitation de la navigation fluv. Sqs
Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	-18,3	-26,4	-2,5	-2,0	0,89
C.I.	-14,5	-28,0	-0,1	-3,0	0,62
valeur ajoutée	-26,0	-22,5	-8,2	0,7	0,27
sub. - impôts	-38,5	-34,7	-17,0	-15,4	-0,01
Rémunérations	-18,2	-13,5	-2,4	-6,3	0,24
EBE	-48,1	-65,8	-73,9	377	0,02
interets versés	-28,2	-34,8	9,5	0,0	0,02
Epargne brute	-54,5	-121	- (*)	-	0,01
F.B.C.F.	-41,4	-41,9	-45,0	45,8	0,04

TABLEAU 3.7

ratios des entreprises de la navigation fluv. en %

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	33,2	30,0	31,6	29,8	30,6
taux de marge	21,0	14,7	6,5	1,8	8,7
taux d'épargne	8,5	5,2	-1,4	-3,7	3,2
intérêt v./EBE	36,1	50,0	95,4	400,0	83,8
taux d'invest.	24,9	19,7	14,8	8,9	12,8
taux d'autof.	34,4	26,7	-9,7	-41,7	25,3

Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1988

(*) lorsqu'un agrégat change de signe, par exemple l'EBE, son évolution n'a pas de signification.

d) le transport aérien en 1987 (hors les Gen).

Les entreprises de transport aérien (UTA, compagnies régionales et compagnies charter) ne connaissent pas une forte hausse de leurs recettes en 1987 (+2,1%), sous l'effet d'une baisse sensible des prix malgré l'expansion des trafics. Comme leurs consommations intermédiaires augmentent plus vite, la valeur ajoutée reste quasiment stable. Du coup, l'excédent brut d'exploitation se détériore quelque peu (-10%) du fait d'une hausse des rémunérations de 5,5%. Il est vrai que ces résultats financiers avaient progressé de 36% en 1986. En outre, cette diminution en 1987 se répercute peu sur le profit brut du fait d'une forte hausse des dividendes reçus.

Pour 1988, on peut prévoir un nouveau redressement financier du fait d'une stabilisation des prix tandis que les trafics continuent de progresser sensiblement.

e) Les transports maritimes

Les recettes des armements diminueraient de -1% Les consommations intermédiaires sur les affrètements ont progressé sensiblement mais les achats de soute ont baissé d'autant du fait d'une chute des prix. La valeur ajoutée baisserait alors de 3%. En même temps les frais de personnel ont baissé de 4%. L'excédent brut d'exploitation, toujours à un niveau très faible, se redresserait dans ces conditions après deux années de chute.

TABLEAU 3.8

Compte d'exploitation du tr. maritime Sqs
Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	-0,5	-18,4	-4,1	-1,0	20,1
C.I.	-1,8	-19,5	-2,2	-0,5	16,1
valeur ajoutée	4,9	-13,9	-11,0	-3,1	4,0
sub. - impôts	4,9	-5,8	4,5	10,2	0,6
Rémunérations	3,3	-7,3	-3,6	-4,0	4,3
EBE	14,3	-42,5	-56,5	45,2	0,2
interets versés	23,7	7,6	-10,8	-13,8	1,1
Epargne brute	-60,1	- (*)	-	-	-0,4
F.B.C.F.	-73,0	66,9	-20,0	-20,2	1,2

TABLEAU 3.9

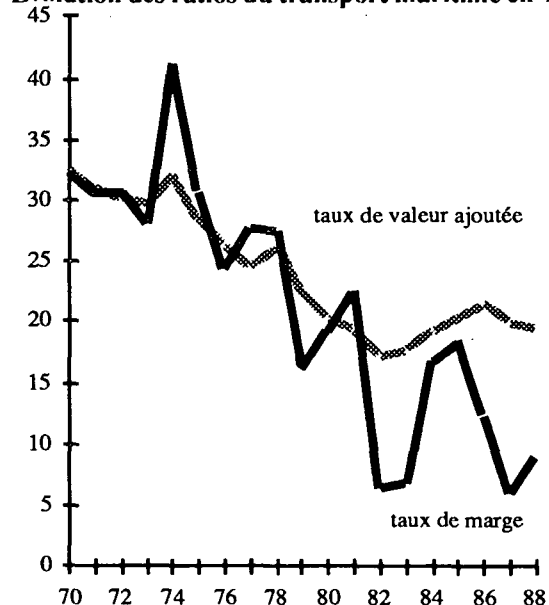
ratios des entreprises de transport maritime en %

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	19,3	20,3	21,5	19,9	19,5
taux de marge	16,9	18,4	12,2	6,0	9,0
taux d'épargne	7,6	2,9	-5,3	-9,8	2,3
intérêt v./EBE	109,2	118,2	221,4	454,6	269,7
taux d'invest.	66,1	17,0	33,0	29,7	24,4
taux d'autof.	11,5	16,9	-16,0	-33,1	9,5

Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1988

GRAPHIQUE 3.6

Evolution des ratios du transport maritime en %



LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES DE TRANSPORT.

a) La SNCF.

La production progresse de +5,9% avec le regain des trafics : les recettes augmentent de 3,9%, la production immobilisée progresse de 1,5 milliards de francs du fait de travaux faits par l'entreprise pour elle-même.

TABLEAU 3.10.

Compte d'exploitation de la SNCF

Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	5,7	-1,3	0,5	5,9	57,0
C.I.	2,7	-3,9	-0,1	4,2	16,3
valeur ajoutée	7,1	-0,2	0,7	6,6	40,7
sub. - impôts	4,4	-2,0	4,1	-0,3	17,7
Rémunérations	3,6	-0,7	-0,7	1,4	39,7
EBE	13,7	-0,9	8,2	11,4	18,6
interets versés	5,3	0,1	-2,1	6,6	9,8
Epargne brute	18,0	-2,7	24,5	13,0	8,8
F.B.C.F.	-3,4	18,0	-1,3	14,9	17,9

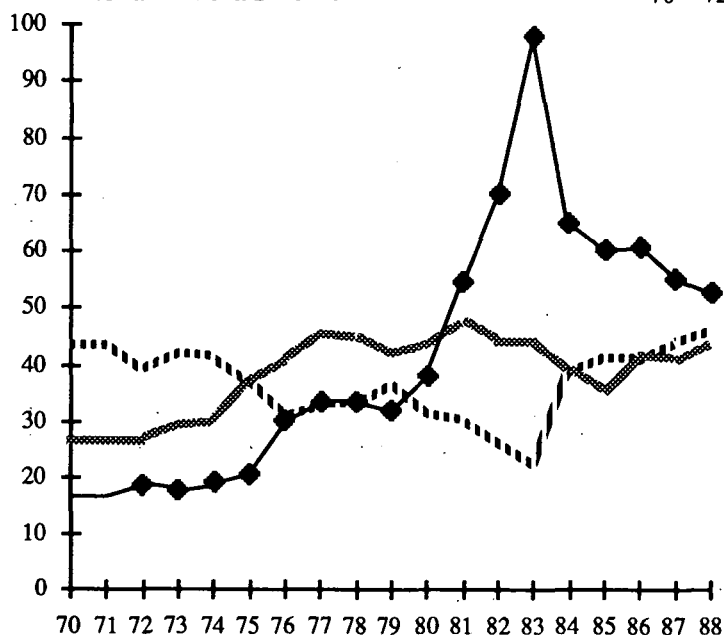
TABLEAU 3.11

Principaux ratios de la SNCF en %

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	69,0	69,9	70,7	70,9	71,3
taux de marge	38,7	41,1	40,8	43,8	45,8
taux d'épargne	15,3	16,9	16,4	20,3	21,5
intérêt v./EBE	65,0	60,2	60,8	55,1	52,7
taux d'invest.	39,1	35,3	41,7	40,9	44,1
taux d'autof.	39,1	47,8	39,4	49,7	48,9

GRAPHIQUE 3.7

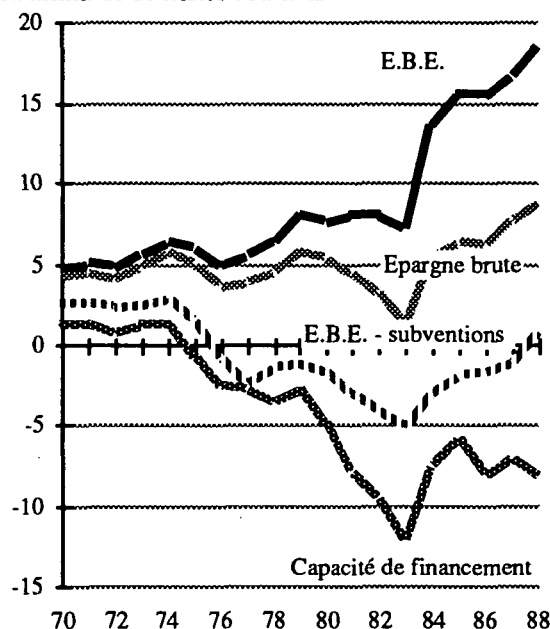
Evolution des ratios de la SNCF en %



La SNCF continue d'accroître fortement son excédent brut d'exploitation (+11,4%) après +8,2% en 1987 malgré une stabilité des subventions d'exploitation. La société comprime ses dépenses depuis plusieurs années. D'une part ses consommations intermédiaires augmentent de 4,2% (économie sur les consommations de traction), permettant à la valeur ajoutée de progresser de 6,6%. D'autre part, les rémunérations restent stables du fait des suppressions d'emplois. Pour la première fois depuis 1975, l'EBE dépasse les subventions. La part des frais financiers dans l'EBE continue de diminuer de 2,5 points. Toutefois, les investissements en matériels pour le TGV Atlantique augmentent fortement. Du coup, à 8 milliards de francs, le besoin de financement augmente de 1 milliard par rapport à 1987. Mais cette évolution provient aussi d'une reprise de la croissance des intérêts, lié à un endettement important de la S.N.C.F..

GRAPHIQUE 3.8

Evolution de quelques données comptables. en milliards de francs courants



b). La RATP

Les résultats financiers sont relativement stables par rapport à 1987 du fait des grèves, ceci malgré la croissance des trafics de 1,6% qui entraîne une croissance de la production de 2,3%. Il est vrai que si les consommations intermédiaires restent quasiment stables, les subventions aussi, tandis que les rémunérations progressent de 4% du fait des charges sociales. La baisse des intérêts versés entraîne toutefois une moindre baisse de l'épargne brute (-1,2%) que de l'excédent d'exploitation.

TABLEAU 3.12

Compte d'exploitation de la RATP

Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	7,6	4,8	2,7	2,3	8,8
C.I.	6,5	2,6	-2,0	-1,9	2,1
valeur ajoutée	8,0	5,6	4,4	3,6	6,7
sub. - impôts	10,5	8,6	0,2	1,0	5,3
Rémunérations	7,2	2,6	0,1	4,1	9,0
EBE	17,0	23,2	10,0	-2,3	3,0
interets versés	16,0	-10,3	17,2	-0,4	1,7
Epargne brute	1,5	101	0,2	-1,2	1,4
F.B.C.F.	28,6	-18,1	20,9	-16,2	2,2

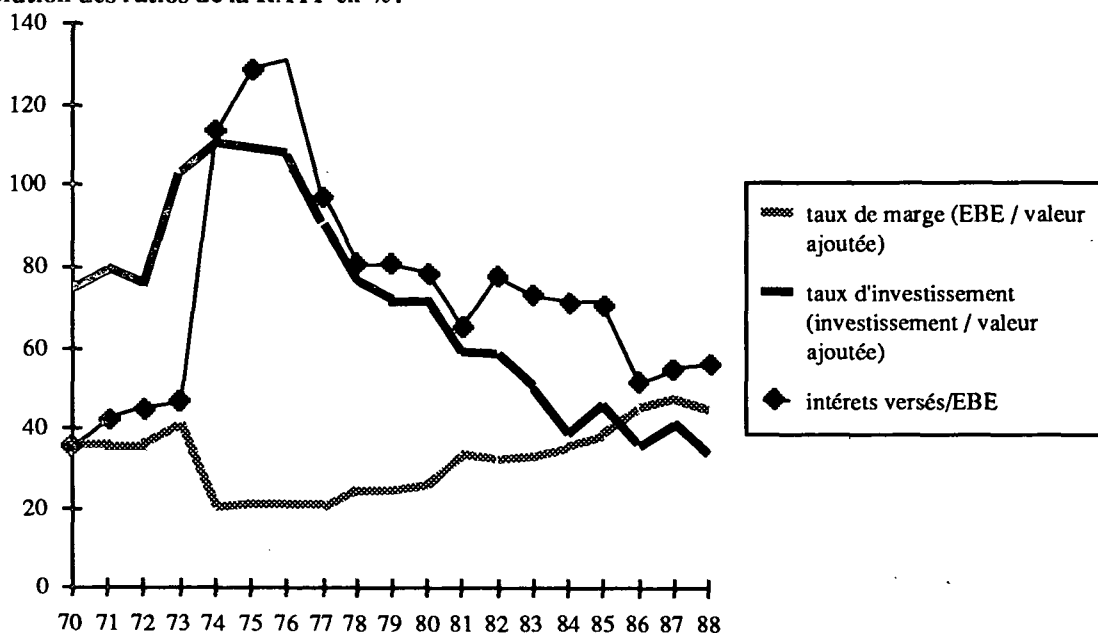
TABLEAU 3.13

Principaux ratios de la RATP en %

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	73,0	73,3	73,8	75,0	76,0
taux de marge	35,7	38,6	45,1	47,5	44,8
taux d'épargne	13,2	12,4	23,5	22,6	21,5
intérêt v./EBE	71,4	70,8	51,6	54,9	56,0
taux d'invest.	38,7	46,1	35,7	41,3	33,4
taux d'autof.	34,0	26,9	65,9	54,6	64,4

GRAPHIQUE 3.9

Evolution des ratios de la RATP en %.



c). Air France

L'entreprise connaît une hausse de sa production de 8%, comme ses trafics, du fait d'une quasi-stabilité des prix. Toutefois la valeur ajoutée n'augmente pas aussi nettement (5,6%) car les consommations augmentent malgré la baisse du prix des carburants. L'EBE progresse quasiment comme la valeur ajoutée du fait d'une hausse de 5,9% des rémunérations. Les investissements importants portent toutefois la capacité de financement à -0,4 milliards de F. (1,9 milliards en 1987).

TABLEAU 3.14

Compte d'exploitation d'Air France

Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	9,2	-8,1	3,9	7,9	31,3
C.I.	9,4	-13,9	0,5	10,2	16,0
valeur ajoutée	8,9	-1,0	7,7	5,6	15,3
sub. - impôts	97,1	10,0	32,7	2,8	-0,4
Rémunérations	8,2	3,5	6,9	5,9	8,9
EBE	7,6	-7,3	7,3	5,4	6,0
interets versés	-12,7	-2,4	-24,7	-4,6	0,6
Epargne brute	21,5	-37,8	29,5	4,8	3,4
F.B.C.F.	52,9	22,2	-56,0	197	3,8

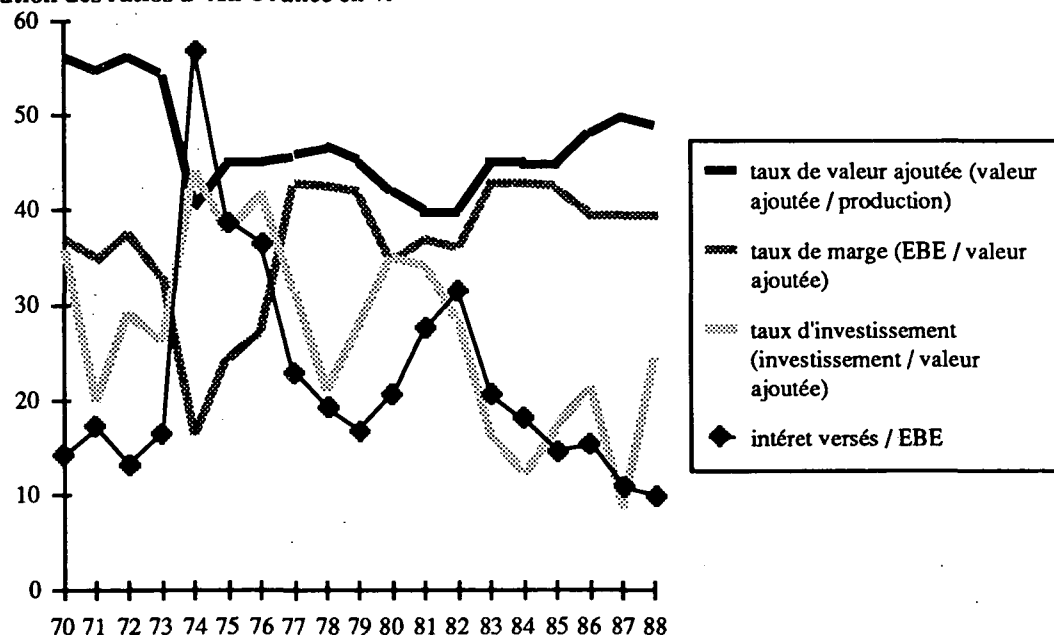
TABLEAU 3.15

Principaux ratios d'Air France en %

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	44,8	44,7	48,2	49,9	48,9
taux de marge	42,9	42,4	39,7	39,6	39,5
taux d'épargne	26,7	29,8	18,7	22,5	22,3
intérêt v./EBE	18,2	14,8	15,6	10,9	9,9
taux d'invest.	12,4	17,3	21,4	8,8	24,6
taux d'autof.	215,8	171,5	87,3	256,9	90,6

GRAPHIQUE 3.10

Evolution des ratios d' Air France en %



d). Air Inter

La production progresse de 9,1% (les trafics augmentant de 9%). Mais les consommations intermédiaires progressent de 22%, 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 3,3% de la valeur ajoutée. Dès lors, le taux de marge, 20% en 1988, perd près de 17 points en 2 ans.

TABLEAU 3.16

Compte d'exploitation d'Air Inter

Evolution en % année n/n-1. 1988 en milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Production	12,1	10,9	7,8	9,1	7,5
C.I.	9,0	-5,5	12,6	22,8	4,0
valeur ajoutée	15,8	29,9	3,8	-3,3	3,5
sub. - impôts	67,4	14,3	53,4	7,4	-0,1
Rémunérations	7,7	7,5	13,4	11,3	2,6
EBE	42,9	98,8	-15,3	-36,4	0,7
interets versés	6,8	-38,1	-59,0	381	0,1
Epargne brute	71,8	55,7	-68,0	50,6	0,5
F.B.C.F.	-33,6	-71,0	16,7	-32,8	0,1

TABLEAU 3.17

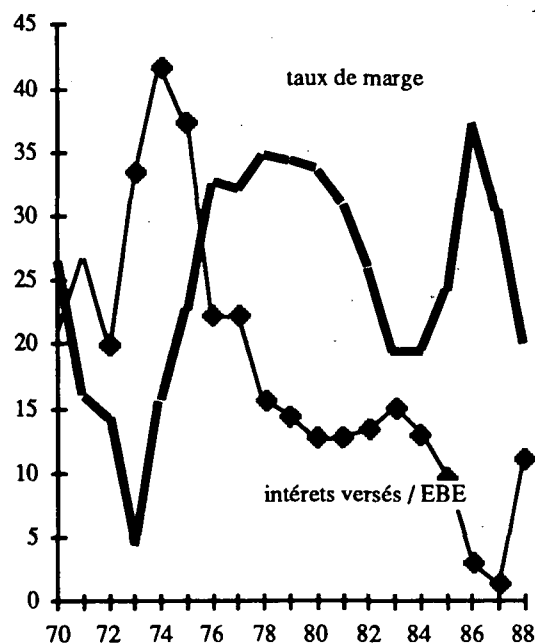
Principaux ratios d'Air Inter

en %

	1984	1985	1986	1987	1988
taux de VA	45,0	46,5	54,4	52,4	46,4
taux de marge	19,7	24,3	37,1	30,3	20,0
taux d'épargne	16,1	23,8	28,6	8,8	13,7
intérêt v./EBE	13,1	9,8	3,0	1,5	11,1
taux d'invest.	23,1	13,2	3,0	3,3	2,3
taux d'autof.	69,6	180,1	967,6	265,5	595,0

GRAPHIQUE 3.11

Evolution des ratios d' Air Inter en %.



L'ENDETTEMENT DES ENTREPRISES.

L'endettement (hors crédit-bail) de la SNCF reste élevé (103,6 milliards de francs en 1987, soit près de deux fois son chiffre d'affaires) du fait d'investissements importants depuis dix ans et des déficits d'exploitation. Il progresse de 60% en francs constants entre 1977 et 1987, une partie de cette progression provenant d'emprunts en dollars à l'étranger, avec toutefois un net ralentissement depuis 1983, suite à la baisse du dollar.

L'endettement d'Air France et d'Air Inter apparaît modéré. Cependant, les transporteurs aériens ont de plus en plus recours au crédit-bail. Les redevances de crédit bail d'Air France.

Dans les entreprises de transport routier de marchandises, l'endettement progresse fortement depuis 1985, malgré la stabilité relative des intérêts versés, du fait d'investissements importants.

TABLEAU 3.18
Endettement des GEN en milliards francs

	1983	1984	1985	1986	1987
SNCF					
dettes	84,6	95,4	100,7	104,6	103,6
crédit bail	7,7	8,3	8,5	9,4	10,6
RATP	14,9	16,5	18,5	19,5	19,6
Air France					
dettes	12,5	13,0	13,5	14,0	14,1
crédit bail	6,4	6,5	5,2	5,0	4,5
Air Inter	1,8	2,0	2,0	2,0	2,0

Source : INSEE, Banque de France

TABLEAU 3.19
Rapport entre les dettes des Gen de transport et le chiffre d'affaires

	1977	1984	1985	1986	1987
SNCF					
dettes	1,2	1,9	1,9	2,0	1,9
y.c. cr. bail					
RATP	2,6	2,2	2,3	2,3	2,3
Air France					
dettes	0,8	0,5	0,4	0,5	0,5
y.c. cr. bail	1,0	0,7	0,6	0,7	0,6
Air Inter	0,7	0,4	0,3	0,3	0,3

En transport maritime, l'endettement est important en comparaison du chiffre d'affaires, mais il baisse en francs constants entre 1977 et 1987. En fait, la baisse de l'endettement est à la mesure de la faiblesse des investissements.

C'est l'évolution inverse en transport aérien, où la progression de l'investissement entraîne celle de l'endettement.

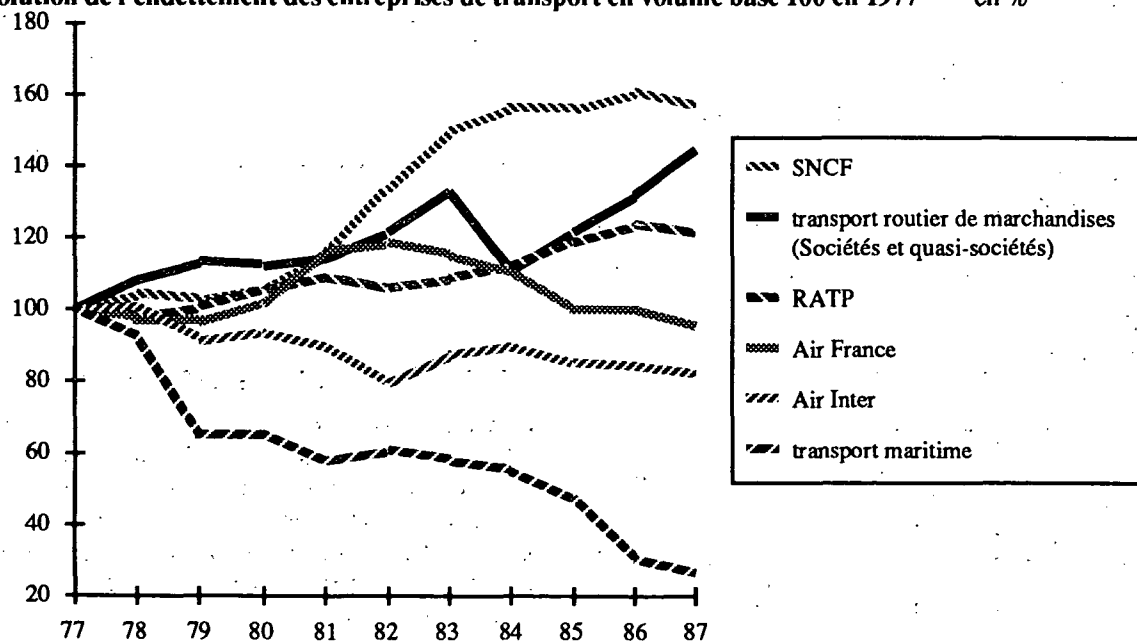
TABLEAU 3.20
Endettement des entreprises (hors Gen) milliards f.

	1983	1984	1985	1986	1987
691 TRM sqs	19,3	20,8	24,0	26,3	29,7
691 TRM ei	4,9	5,9	5,8	5,9	6,2
692 TRV sqs	15,3	16,0	16,5	18,2	20,9
70 nav. intér.	0,7	0,7	0,5	0,3	0,4
71 tr. maritime	16,5	17,8	16,2	10,5	9,4
72. tr. aérien	5,3	5,6	5,8	5,9	6,1
73-4 activités auxiliaires	90,8	113,5	121,0	127,9	136,8

TABLEAU 3.21
Rapport entre les dettes des entreprises (hors Gen) et le chiffre d'affaires

	1977	1984	1985	1986	1987
691 TRM sqs	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
691 TRM ei	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
692 TRV sqs	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
70 nav. intér.	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4
71 tr. maritime	1,0	0,7	0,6	0,5	0,5
72. tr. aérien	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4
73-4 activités auxiliaires	1,2	1,0	1,0	0,9	0,9

GRAPHIQUE 3.12
Evolution de l'endettement des entreprises de transport en volume base 100 en 1977 en %



Chapitre 4

LES PRIX ET LES COUTS

En 1988 les prix de la production effective des transports restent stables contre +3% dans le reste de l'économie. Le prix relatif des transports par rapport à l'ensemble de l'économie continue de diminuer de 3%. Cette évolution résulte d'une baisse des prix des transports de marchandises de l'ordre de -2% pour la route, -3,5% pour le transport ferroviaire de marchandises et d'une hausse de 3,7% pour les transports collectifs de voyageurs dont +3% pour le transport ferroviaire de voyageur. Entre ces deux ensembles, les prix du transport maritime restent à peu près stables après avoir chuté entre 1985 et 1986.

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

On note surtout qu'en 1988 ce sont les prix de valeur ajoutée qui baissent de 0,2% contre -1,8% en 1987 et +4,4% en 1986. Cette baisse, bien que ralentie en 1988, marque une très nette désinflation dans les transports alors que les prix des consommations intermédiaires restent stables après les fortes baisses en 1986 (-3,7%). Il est vrai que les prix de l'énergie ne baissent plus autant qu'en 1986: -6,1% contre -7,6% en 1987 et -24,7% en 1986.

TABLEAU 4.1

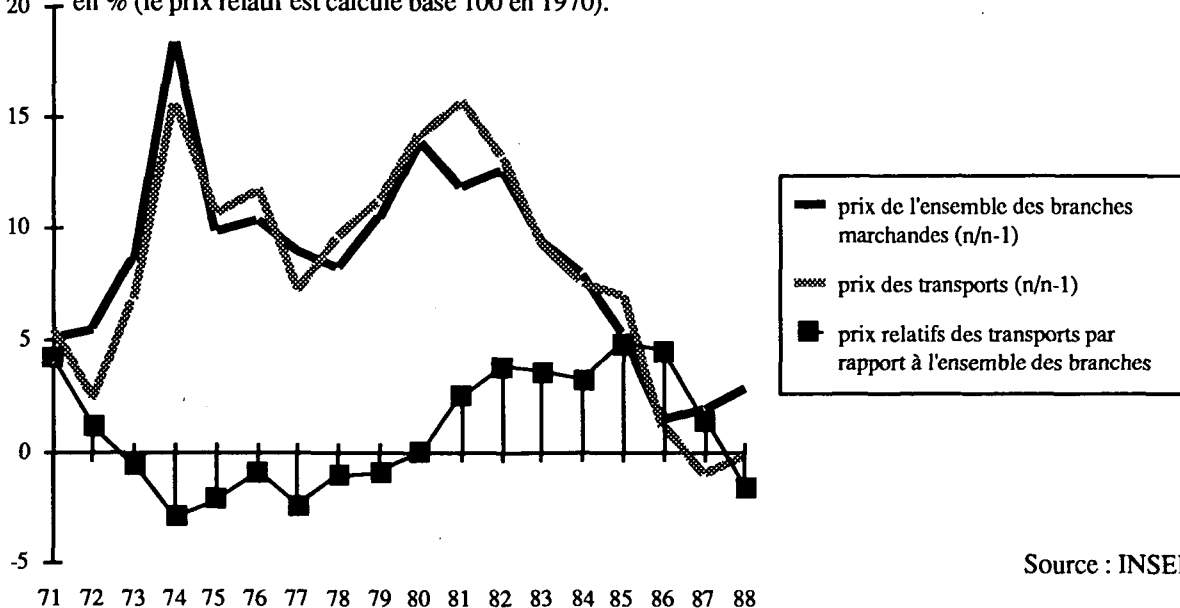
Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des C.I. des transports %

	1984	1985	1986	1987	1988
C.I. transport	10,9	7,6	-3,7	0,1	0,0
(énergie T05)	9,3	7,5	-24,7	-7,6	-6,1
V.A. transport	5,4	6,6	4,4	-1,8	-0,2
Pr. transport	7,6	7,0	1,1	-1,0	-0,1
total branches m.	8,0	5,3	1,5	2,0	3,0

Source : INSEE

GRAPHIQUE 4.1

Indice base 100 l'année précédente du prix de la production des transports et de l'ensemble des branches. en % (le prix relatif est calculé base 100 en 1970).



Source : INSEE

a) Le transport maritime.

Les prix du transport maritime continuent de baisser en 1988 mais moins qu'en 1987. S'agissant des coûts d'approvisionnement de carburants, la forte baisse du prix des soutes en dollars l'année précédente, se ralentit. Les taux de fret en ligne régulière (transport essentiellement conteneurisé) continuent à s'effriter : -14%, 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.

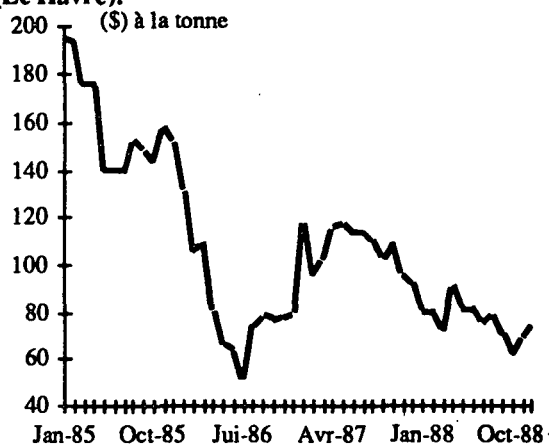
b) Les prix des transports de marchandises sont en baisse (1).

Dans l'ensemble, les prix des transports de marchandises sont orientés à la baisse depuis 1987. Celle-ci est particulièrement nette pour le transport routier et le transport ferroviaire alors que les prix de la navigation fluviale ne diminuent que de 0,6% en 1987.

(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 : 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 routier de marchandises, on dispose depuis 1982 d'indices de prix à la tonne-kilomètre (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 (cf. tableaux commentés).

GRAPHIQUE 4. 2

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



TABEAU 4. 2

indice des prix du transport maritime.

	1984	1985	1986	1987	1988
ligne régulière base 100 en 1980	148,5	155,5	129,8	118,4	117,7
sec affrètement à temps b. 100 71	180,5	178,0	152,3	218,6	322,9
affrètement au voyage b.100 66	172,6	166,9	157,7	174,3	190,1
Pétrole (*)					
- petit tonnage	126,0	116,0	139,7	147,8	147,7
- gros tonnage	55,7	57,0	65,1	75,0	72,7

(*) barème en points Worldscale

Source : CCAF

GRAPHIQUE 4. 3

Evolution des prix relatifs des transports de marchandises par rapport au prix de la production des branches marchandes base 100 en 1970.

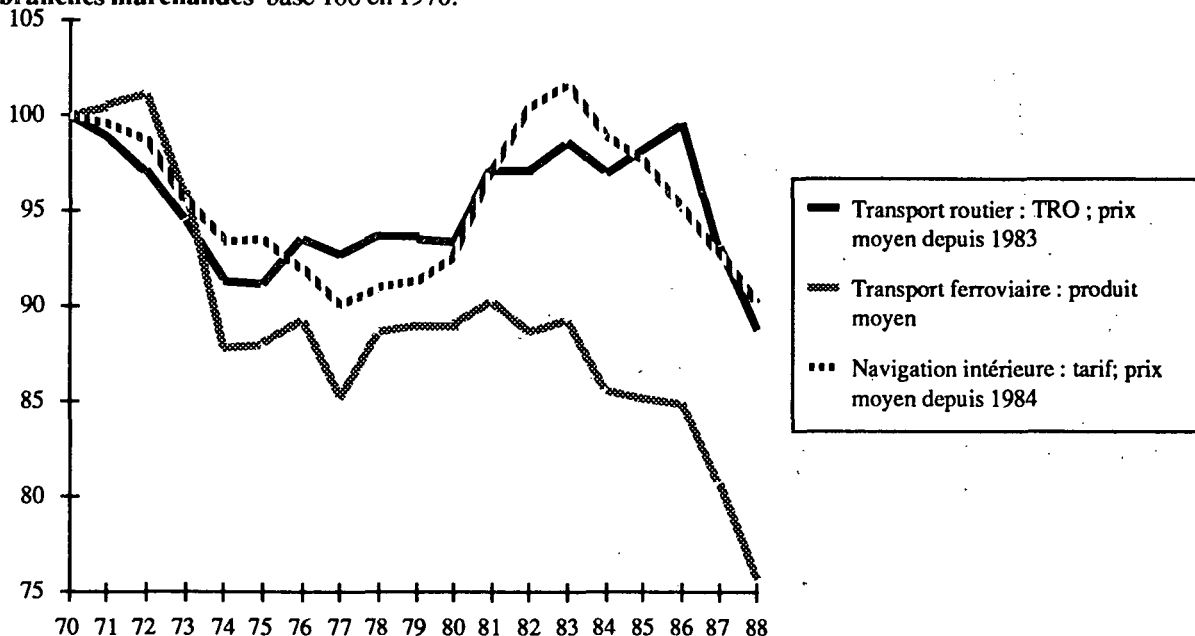


TABLEAU 4.3

indice des prix des transports terrestres de marchandises (1).

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Transports routiers de marchandises (z. c. + z. 1.) TRO ; puis prix moyen à la t.-km depuis 1983	16,3	12,7	11,0	6,2	6,7	2,9	-4,6	-1,8
Transports ferroviaires produit moyen du trafic "wagons" y.c. rec. ann.	13,3	10,6	10,1	3,7	4,8	1,1	-3,0	-3,5
Navigation intérieure tarif; puis prix moyen depuis 1984	17,0	16,5	10,7	5,1	3,9	-1,0	-0,6	0,0
Ensemble économie (production effective)	11,8	12,6	9,4	8,0	5,3	1,5	2,0	3,0

Source : OEST, SNCF, ONN (estimation pour la navigation intérieure en 1988)

(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 les caractéristiques 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.

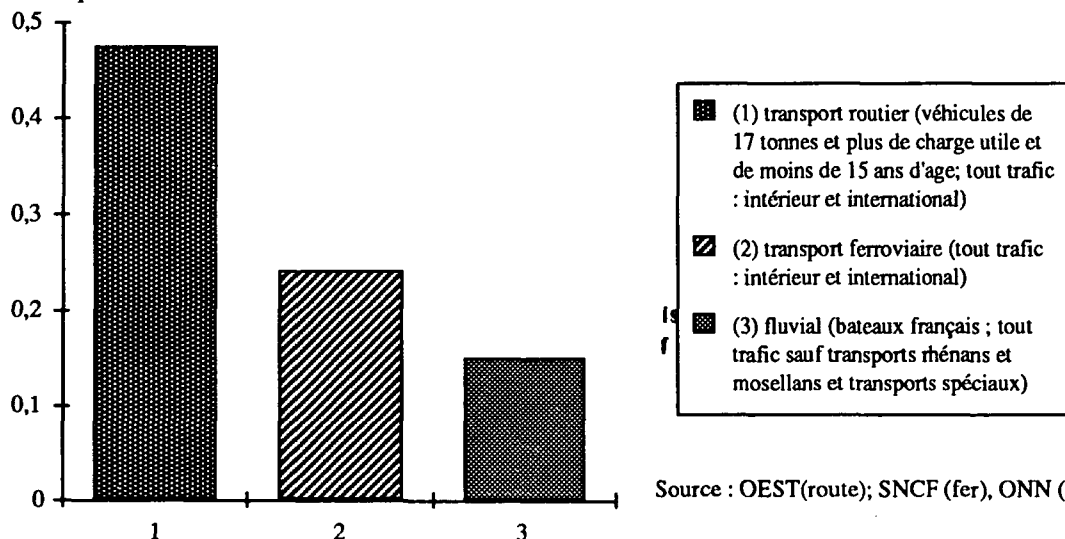
En 1984, un travail analogue a pu être entrepris pour la navigation fluviale à partir du dépouillement des données fournies par l'Office National de la Navigation. Elles concernent l'ensemble du transport de marchandises par voie d'eau à l'exclusion du trafic Rhénan et Mosellan et des transports spécialisés.

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. Une comparaison des prix unitaires est aussi possible. Des remarques s'imposent pour l'appréciation des différences de prix :

- La nature du fret : un train complet ne transporte pas le même type de chargement qu'une péniche ou un "38 tonnes".
- Le kilométrage réalisé : les comparaisons portent ici sur un montant à la tonne-km. Or les réseaux des 3 modes sont très distincts, plus ou moins fournis, et plus ou moins directs dans les liaisons d'un point à un autre.
- La réalisation du transport terminal : seule la route peut assurer dans la quasi-totalité des cas le parcours terminal et les ruptures de charge induisent des coûts de manutention.
- Les services annexes rendus par les transporteurs : les prix de la route comprennent ici le coût de ces services, ce qui n'est pas le cas pour la voie d'eau.

GRAPHIQUE 4.4

Prix unitaires comparés des transports de marchandises en 1988 (transport pour compte d'autrui) (1)
en francs par tonnes-km

Source : OEST(route); SNCF (fer), ONN (fluvial).

- Les transports routiers de marchandises

Pour les transports routiers de marchandises, et quelle que soit la taille, la baisse des prix par rapport à la moyenne de 1987 serait de - 1,8% contre une baisse de 4,6% en 1987 et +2,9% en 1986. Cette évolution résulte d'une baisse de 4,2% pour la zone longue et d'une hausse de 1,2% pour la zone courte (1).

La baisse des prix de l'ordre de 12% constatée pour les véhicules de 17 tonnes de charge utile depuis l'été 86 semble arrêtée depuis le mois de juillet 1988. Depuis, les prix auraient progresser de près de 4%. La fin de la baisse des prix des carburants, le plafonnement relatif du trafic de marchandises depuis quelque mois et l'effet d'annonce de la tarification de référence sembleraient donc avoir enrayé les tendances à la baisse du marché.

Une analyse plus fine montre de fortes disparités d'évolution des prix, des chiffres d'affaires et des tonnes-kms. Les chiffres d'affaires des transports de produits agro-alimentaires et de produits chimiques en zone courte progressent fortement en 1988 car les prix augmentent fortement alors que pour les transports de produits manufacturés, les chiffres d'affaires augmentent moins sensiblement du fait d'une baisse des prix. En zone longue, les trafics augmentent fortement en 1988 mais les prix baissant, les chiffre d'affaires connaissent une progression plus modérée, notamment pour les produits agro-alimentaires et les produits pondéreux.

(1) 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.

TABLEAU 4.4

Indice des prix des transports routiers de marchandises en %

	1984	1985	1986	1987	1988
<i>t. domestique</i>					
zone courte	5,1	12,2	6,1	-7,2	1,2
zone longue	7,4	2,8	0,6	-3,3	-4,2
Ensemble	6,4	6,8	3,1	-5,0	-1,8
<i>t. international</i>					
Ensemble	3,6	5,8	0,7	-1,6	-2,1
Ensemble	6,2	6,7	2,9	-4,6	-1,8

Source : OEST (enquête TRM).

TABLEAU 4.5

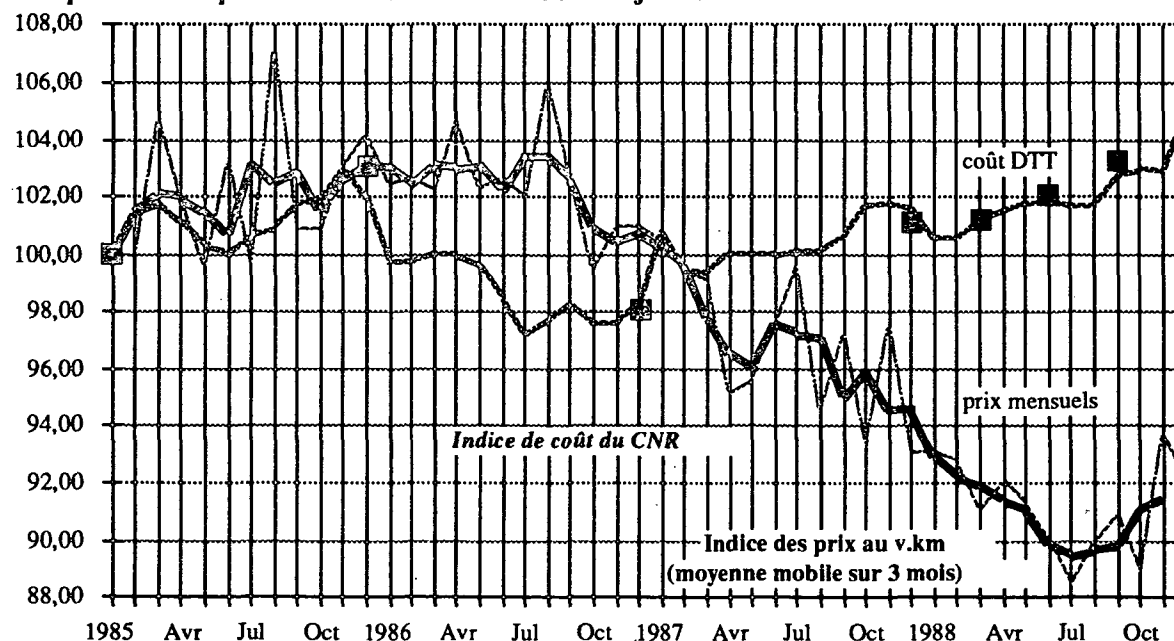
Evolution des prix et chiffres d'affaires du transport routier entre 1987 et 1988 par type de produits transportés en %.

	chiffre d'affaire	prix	tonnes-km
Zone courte intérieur			
pr. agro-alimentaires	26,7	8,4	14,7
pr. pondéreux	16,1	1,2	15,5
pr. chimiques	19,2	9,9	15,9
pr. manufacturés	3,9	-3,2	7,4
Zone longue intérieur			
pr. agro-alimentaires	7,2	-10,4	21,0
pr. pondéreux	6,4	-4,0	9,3
pr. chimiques	12,6	-3,0	13,0
pr. manufacturés	13,9	-1,1	14,3

Source : OEST (enquête TRM).

GRAPHIQUE 4.5

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



c) Les transports de voyageurs

TABLEAU 4.6

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

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Transports publics	14,9	13,8	10,8	7,0	6,5	4,5	3,7	3,7
dont :								
Transports en communs urbains	15,6	11,1	11,4	7,5	6,9	6,3	5,1	4,8
Transports ferroviaires	12,5	16,0	9,0	6,2	7,8	4,0	3,1	2,7
Transports par autocar	16,3	13,8	12,4	7,4	4,6	3,8	3,3	4,0
Essences	14,8	13,8	7,4	8,1	10,2	-15,0	1,4	0,1
Ensemble des produits (prix de détail)	13,4	11,8	9,6	7,4	5,8	2,7	3,1	2,7
Prix relatifs des transports à l'ensemble	1,3	1,8	1,1	-0,4	0,7	1,8	0,6	1,0

Source : INSEE

L'évolution du prix relatif des transports publics de voyageurs présente un profil quelque peu différent de celui des transports de marchandises : leurs prix augmentent plus vite que ceux de l'ensemble des produits : + 3,7% en 1988, au lieu de + 2,7%. Les tarifs SNCF se sont accrus de 2,7% et ceux des transports en commun urbains de 4,8% suite aux relèvements de tarifs au premier trimestre. Cette croissance plus rapide entraîne une hausse du prix relatif des transports publics : 108,2 en 1988 base 100 en 1980.

On note d'ailleurs que le coût moyen supporté par l'usager en région parisienne ne diminue plus pour les transports en commun depuis 1985, signe d'une politique volontariste de relèvement des tarifs, alors que celui pour la voiture particulière, qui reste toutefois plus de quatre fois supérieur pour tous motifs voire neuf fois plus élevé pour les déplacements domicile - travail, diminue depuis cette même année.

GRAPHIQUE 4.6

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

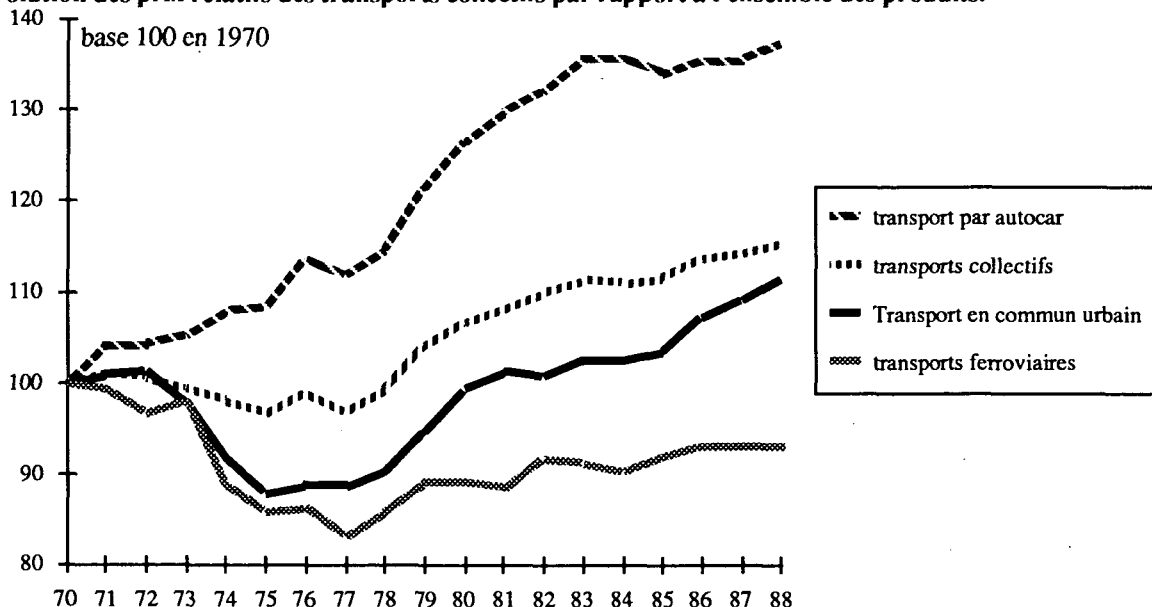


TABLEAU 4.7

Evolution en francs constants des coûts supportés par les voyageurs pour un déplacement en région parisienne base 100 en 1981 (*)

	1983	1984	1985	1986	1987
tous motifs					
V.P.	103,3	104,6	98,9	92,5	91,6
Tr. en commun	87,3	81,9	81,8	84,5	87,3
dom. - travail					
V.P.	110,9	112,2	106,2	99,4	98,5
Tr. en commun	67,9	58,8	59,5	63,0	66,0

Source : Comptes Transports de Voyageurs pour l'Ile de France.

(*) Les coûts sont déflatés par les indices de prix -série parisienne -. Il s'agit de coûts moyens supportés par les voyageurs. Ces coûts sont estimés en 1987 en francs courants par-km à 1,39 F pour la voiture particulière, 0,31 F en transport en commun pour tout motif et 0,15 F pour le motif domicile - travail.

LES COUTS.

En transports routiers, la part des achats dans le chiffre d'affaires est proche en 1987 de celle de 1976 malgré la hausse relative des carburants; tel n'est pas le cas en transport maritime et dans la navigation.

a) Les prix des transports routiers.

En 1988, dans le transport routier de marchandises, le gazole baisse de l'ordre de 3%. Les salaires et charges sociales progressent de 2,9% et les autres achats de près de 4%. Le prix des facteurs de production augmenterait de 1,7% en zone longue et de 2,1% en zone courte, évolution proche de celle de 1987. En 1987, 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 22,8% contre 19,3% en 1986 du fait de l'expansion rapide des trafics. Mais des économies importantes ont pu être réalisées sur les autres consommations, permettant une stabilité de la part des achats. Du coup, la part du solde d'exploitation se maintient : 3,5% en 1987.

TABEAU 4.8

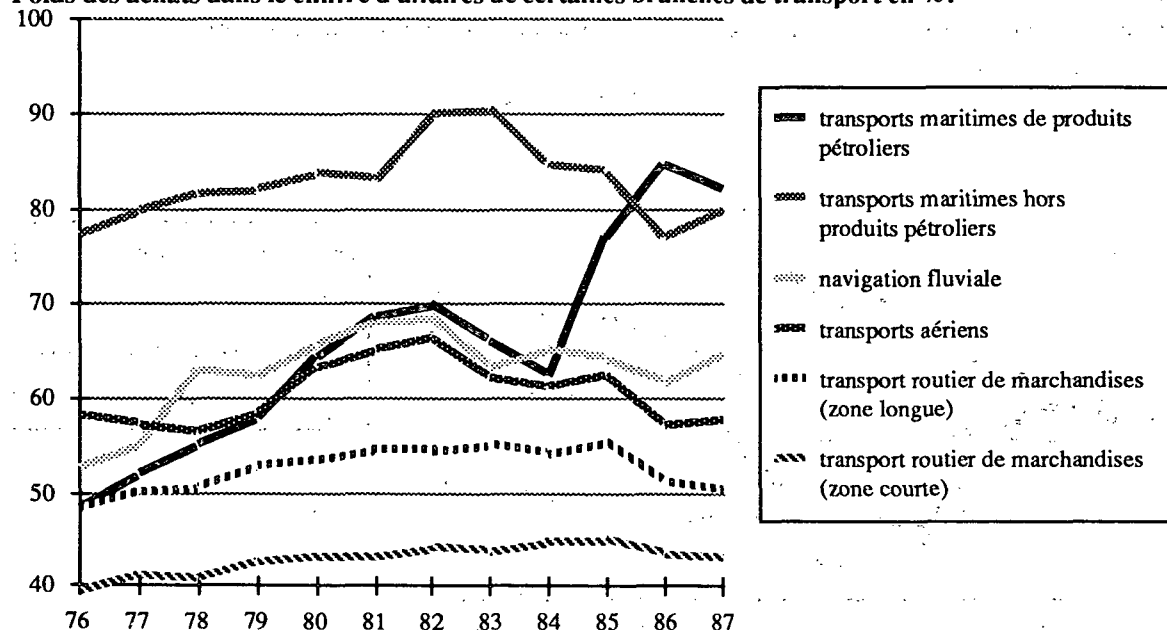
Evolution (*) des indices des prix des facteurs de production en transport routier de marchandises.

	86/85	87/86	88/87	1988 structure
Zone Longue	-2,1	1,9	1,7	101,7
carburants	-22,0	-3,0	-3,0	25,3
autres cons. intern.	5,0	4,0	4,0	34,2
ch. de personnel	4,4	2,7	2,9	38,5
impôts.	4,4	3,1	3,1	3,7
Zone Courte	-0,4	2,3	2,1	102,1
carburants	-22,0	-3,0	-3,0	18,8
autres cons. intern.	5,0	4,0	4,0	33,3
ch. de personnel	4,4	2,7	2,9	46,1
impôts	4,4	3,1	3,1	3,9

Source : OEST, CNR (*) en % et hors productivité.

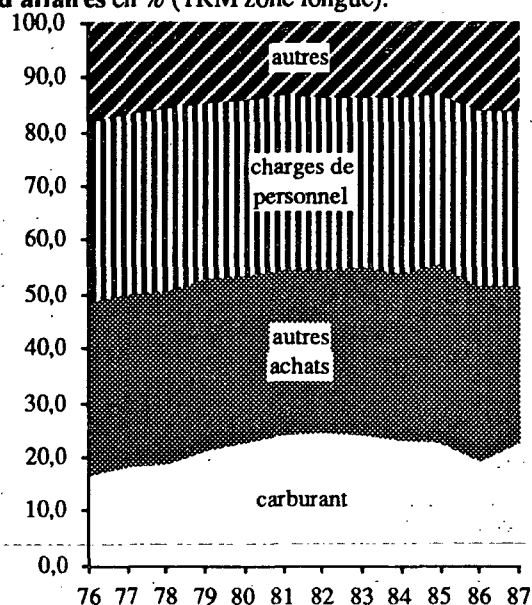
GRAPHIQUE 4.8

Poids des achats dans le chiffre d'affaires de certaines branches de transport en %.



GRAPHIQUE 4.7

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



TABEAU 4.9

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

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
total achats	48,5	54,2	55,4	51,4	51,5
dont carburant	16,9	23,2	22,7	19,3	22,8
fr. de personnel	33,5	32,3	31,5	32,8	32,7
impôts	3,0	3,1	2,9	3,3	3,1
ch. financières	3,1	2,6	2,6	2,6	2,6
dot aux amort.	8,3	6,7	6,4	6,7	8,1
Reste	0,6	-0,1	-0,5	-0,2	-1,6
solde expl.	2,9	1,2	1,7	3,3	3,5

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

En revanche, en transport routier de marchandises en zone courte, les achats retrouvent en 1987 une structure comparable à celle de 1984 avec la forte hausse des carburants due à l'expansion des trafics. La part du solde d'exploitation se maintient toutefois car la part des rémunérations est en baisse alors que dans le transport routier de voyageurs, cette part augmentant aussi, le solde d'exploitation diminue.

TABLEAU 4.10

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (TRM zone courte).

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	0,4	0,0	0,0	0,1	0,0
total achats	39,5	44,8	45,0	43,4	45,1
dont carburant	12,8	17,2	16,9	13,7	17,0
fr. de personnel	44,6	41,1	41,9	41,3	39,3
impôts	2,9	3,4	3,4	3,3	3,3
ch. financières	2,3	2,3	2,0	1,9	1,6
dot aux amort.	7,2	5,8	5,5	5,7	6,7
Reste	3,1	-0,3	-0,5	-0,4	-0,8
solde expl.	3,0	2,9	2,7	4,7	4,8

TABLEAU 4.11

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (Transport routier de voyageurs)

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	-0,3	0,0	0,0	0,1	-0,1
total achats	38,8	40,1	41,7	38,1	40,9
dont carburant	11,0	14,2	14,0	11,5	14,0
fr. de personnel	45,3	40,3	40,8	40,5	41,9
impôts	2,0	3,1	3,4	3,6	4,0
ch. financières	2,5	3,3	3,4	3,5	2,9
dot aux amort.	11,3	10,9	10,6	11,1	11,6
Reste	0,4	0,5	0,3	0,2	-0,4
solde expl.	0,0	1,8	-0,2	2,9	-0,8

b) Le déménagement et la location de véhicules industriels.

Dans ces deux branches, la part des achats s'améliore de 4 points, mais alors que dans la location de véhicules, cette hausse est compensée par une baisse des rémunérations permettant au solde d'exploitation de se maintenir, tel n'est pas le cas dans le déménagement.

TABLEAU 4.12

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (déménagement).

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
total achats	32,3	36,9	39,4	37,6	42,3
dont carburant	3,8	5,8	6,0	5,4	6,1
fr. de personnel	59,0	52,7	48,7	50,4	50,2
impôts	2,7	3,1	3,0	3,1	3,2
ch. financières	1,4	1,9	1,5	1,6	1,1
dot aux amort.	3,5	3,8	3,2	3,4	2,9
Reste	0,8	-0,1	0,0	-0,7	-1,2
solde expl.	0,4	1,7	4,2	4,6	1,5

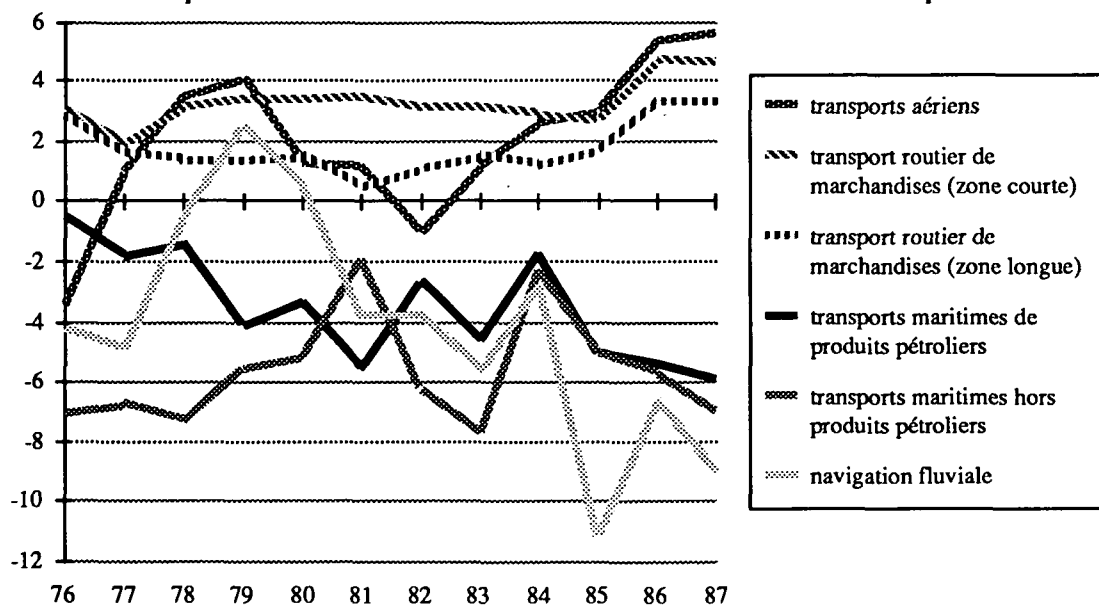
TABLEAU 4.13

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (location de véh. industriels).

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1
total achats	43,3	42,5	43,4	41,5	46,7
dont carburant	12,9	13,9	13,8	10,6	13,9
fr. de personnel	36,3	34,8	35,9	34,6	29,5
impôts	3,0	3,4	3,3	3,5	3,5
ch. financières	2,7	2,8	2,8	2,9	2,4
dot aux amort.	13,0	13,5	13,0	15,2	15,3
Reste	-0,1	0,0	-1,0	-1,4	-1,4
solde expl.	1,6	3,0	2,6	3,7	3,9

GRAPHIQUE 4.9

Poids du solde d'exploitation dans le chiffre d'affaires de certaines branches de transport en %.



c) La navigation intérieure

L'étude des coûts d'exploitation de la navigation intérieure ne concerne que les entreprises de plus de 5 salariés. Le solde d'exploitation qui s'était quelque peu redressé en 1986 du fait de la baisse des carburants tout en restant fortement négatif (-6,6%), se dégrade de nouveau en 1987 (-13,5%). En fait, cette baisse commence en 1980. La part des achats gagne presque 20 points entre 1976 et 1987.

TABLEAU 4.14

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (navigation intérieure).

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	-0,5	0,5	-0,3	0,4	0,6
total achats	52,7	65,2	64,1	61,8	71,7
dont carburant	11,9	15,3	18,7	12,7	18,8
fr. de personnel	41,8	29,4	40,9	39,3	37,2
impôts	3,4	3,8	2,7	2,2	2,0
ch. financières	3,2	1,9	1,6	2,0	3,1
dot aux amort.	6,0	3,7	7,0	4,7	5,9
Reste	-2,4	-1,8	-4,9	-3,8	-7,3
solde expl.	-4,2	-2,7	-11,1	-6,6	-13,2

d) Le transport aérien.

Dans les transports aériens, la part des carburants dans le chiffre d'affaires augmente sensiblement en 1987, retrouvant son niveau relatif de 1985. Contrairement à la navigation fluviale et aux transports maritimes, cette part reste toutefois proche de celle de 1976. Mais les autres achats ont un poids plus faible et la part des rémunérations diminue de trois points, permettant au solde d'exploitation de se maintenir en part relative

TABLEAU 4.15

Poids des postes comptables dans le chiffre d'affaires (transport aérien).

	1976	1984	1985	1986	1987
var. de stocks	-1,1	0,0	-0,6	0,6	0,1
total achats	58,2	61,3	62,5	57,2	62,0
dont carburant	17,0	20,1	18,2	11,1	18,2
fr. de personnel	38,1	30,1	29,3	30,2	27,3
impôts	1,7	0,9	1,0	1,0	-1,2
ch. financières	3,9	3,3	2,9	3,0	2,6
dot aux amort.	7,5	4,2	4,4	4,1	4,4
Reste	-4,9	-2,4	-2,5	-1,4	-3,2
solde expl.	-3,4	2,6	3,0	5,3	5,6

Chapitre 5 LES MENAGES ET LES TRANSPORTS

En 1988, l'engouement pour l'automobile reste élevé malgré une progression ralentie des achats d'automobiles : en volume, la consommation en transport augmente en 1988 plus que la consommation totale (+3,3% contre +2,6%), comme en 1986 et 1987, du fait des achats de véhicules (+4,9%) et des transports collectifs (+4,1%). Les dépenses d'utilisation des véhicules progressent moins vite (+2,2%).

LA CONSOMMATION

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

Entre 1985 et 1988, 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%). L'écart est toutefois plus faible qu'en 1987 du fait d'une progression ralentie du volume des achats de véhicules - présentant des variations cycliques - +4,9% en 1988 contre 8,9% en 1987. Son évolution se répercute sur le volume de l'ensemble de la fonction transport. En revanche, les services de transport collectifs augmenteraient plus vite (+4,1%) qu'en 1987 (+0,6%) du fait notamment des transports ferroviaires.

TABLEAU 5.1

Evolution de la consommation en transports (en volume en % ; 1988 en milliards f.)

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
achat de véhicule	-0,5	10,0	8,9	4,9	149,3
dép. d'utilisation	0,0	2,3	2,3	2,2	290,8
tr. collectif	2,6	0,0	0,6	4,1	75,2
Ens. transport	0,2	3,8	3,9	3,3	515,3
Cons. finale	2,3	3,4	2,6	2,6	3402

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".

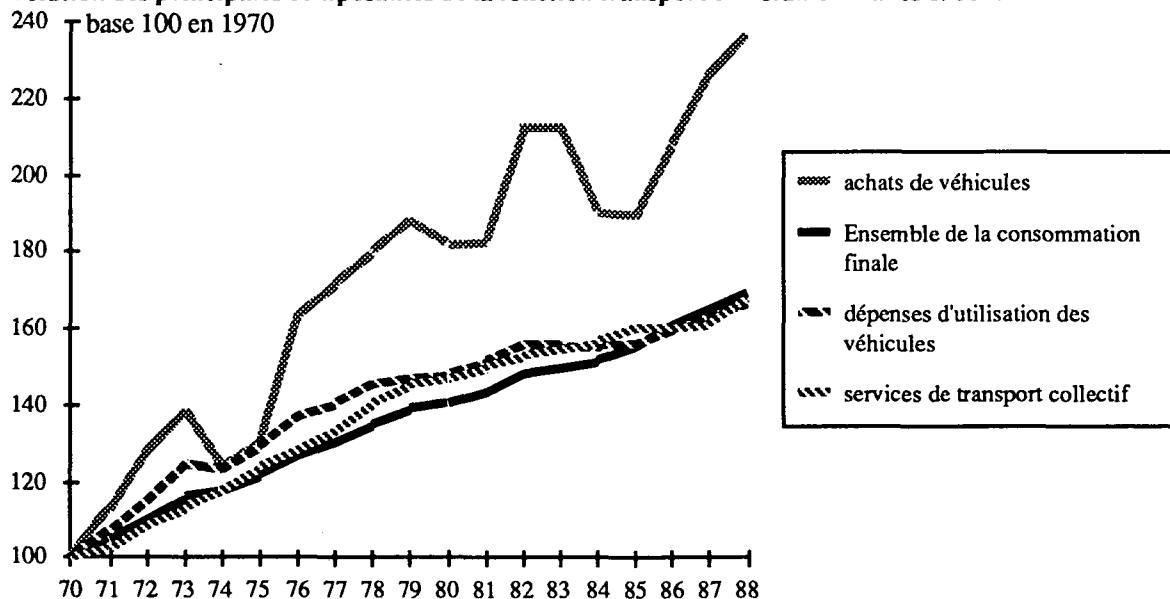


TABLEAU 5.2

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

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Consommation finale	1897,9	2190,3	2424,1	2639,2	2858,4	3042,8	3223,2	3402,3
valeur base 100 année n-1	115,4	115,4	110,7	108,9	108,3	106,5	105,9	105,6
volume base 100 année n-1	102,1	103,4	100,9	101,0	102,3	103,4	102,6	102,6
prix base 100 année n-1	113,0	111,6	109,7	107,8	105,9	102,9	103,3	102,9
Consommation transport	288,1	344,5	378,1	399,8	432,4	449,7	487,3	515,3
valeur base 100 année n-1	115,9	119,5	109,8	105,7	108,2	104,0	108,4	105,7
volume base 100 année n-1	101,9	106,0	100,0	97,4	100,2	103,8	103,9	103,3
prix base 100 année n-1	113,8	112,7	109,7	108,5	107,9	100,2	104,3	102,4
achats de véhicules	74,2	94,7	102,8	99,8	105,8	124,6	140,1	149,3
valeur base 100 année n-1	111,9	127,6	108,5	97,1	106,0	117,8	112,4	106,5
volume base 100 année n-1	100,6	115,9	100,0	89,7	99,5	110,0	108,9	104,9
prix base 100 année n-1	111,2	110,1	108,4	108,3	106,5	107,1	103,3	101,6
dépenses d'utilisation	171,3	199,9	219,6	239,3	260,4	256,4	276,7	290,8
valeur base 100 année n-1	117,7	116,7	109,9	109,0	108,8	98,5	107,9	105,1
volume base 100 année n-1	102,3	102,8	99,8	100,2	100,0	102,3	102,3	102,2
prix base 100 année n-1	115,0	113,4	110,1	108,8	108,9	96,3	105,5	102,8
serv. de transport collectif	42,6	49,8	55,8	60,7	66,2	68,6	70,4	75,2
valeur base 100 année n-1	116,0	117,0	111,9	108,8	109,0	103,7	102,6	106,8
volume base 100 année n-1	102,3	101,8	100,9	101,0	102,6	100,0	100,6	104,1
prix base 100 année n-1	113,3	115,0	110,8	107,7	106,3	103,6	102,0	102,6

Source : INSEE

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

En 1988, les dépenses d'utilisation augmentent en volume de 2,2% contre 2,3% en 1987 (les dépenses de carburants augmentant de 3,5% contre +2,1% en 1987), ce que la croissance plus rapide des ventes de carburants en 1988. En outre, les dépenses pneus-réparations stagnent. En revanche, les dépenses de péages, parkings... augmentent fortement (+6,6% après +4,3% en 1987).

GRAPHIQUE 5.2

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

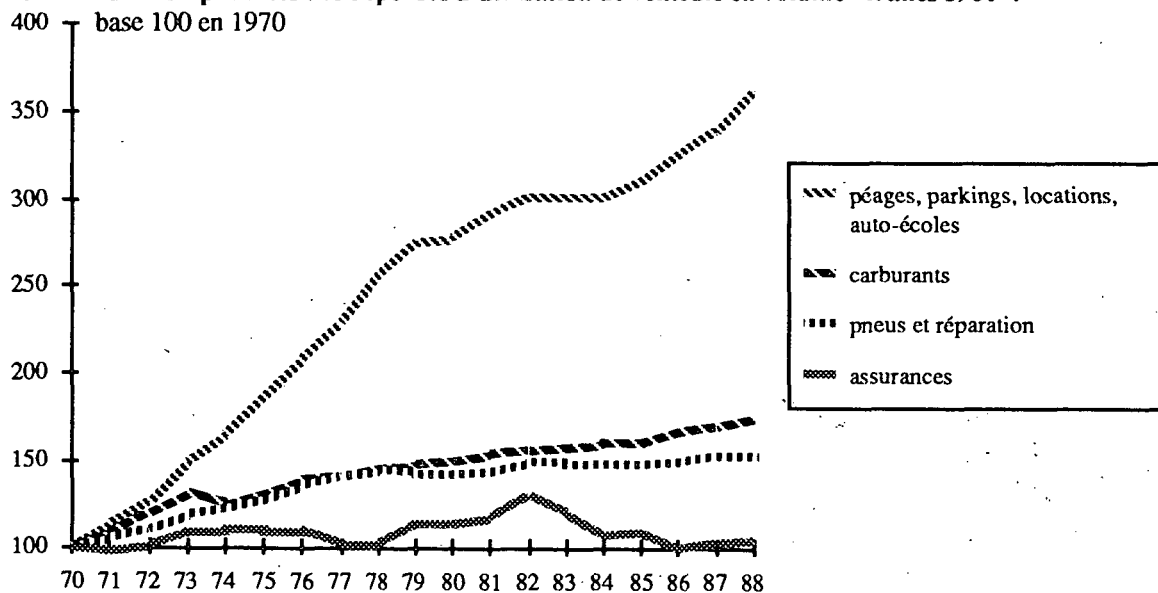


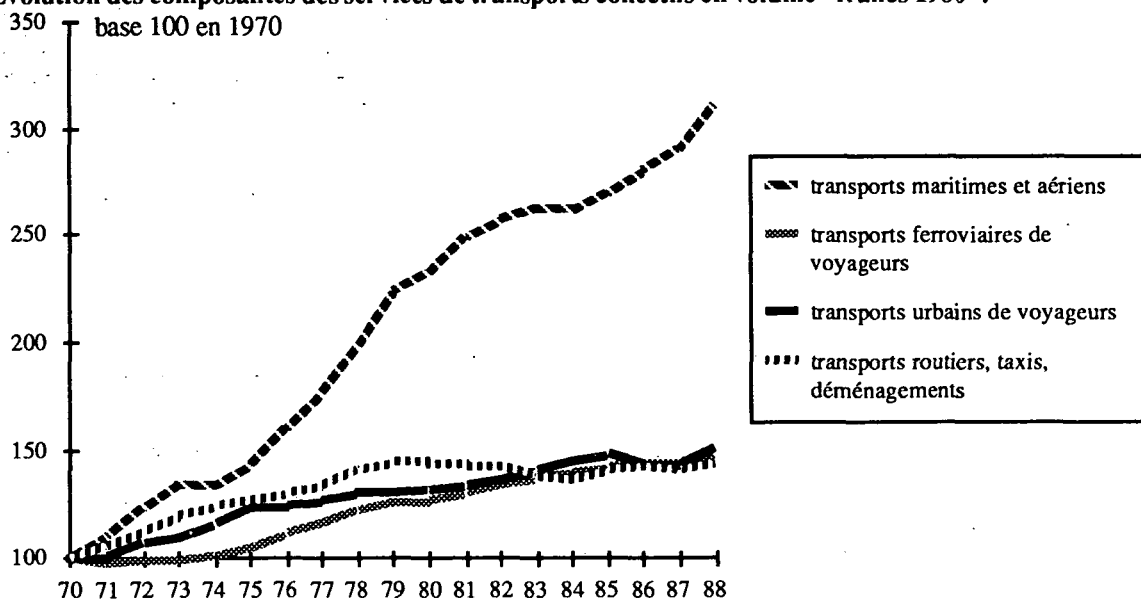
TABLEAU 5.3

Evolution de la consommation en dépense d'usage (en volume en % ; 1988 en milliards f.)

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
Pneus, réparation	-0,8	1,7	2,1	0,4	127,7
Carburants	-0,1	4,0	2,1	3,5	124,0
Péage, location..	3,4	4,8	4,3	6,6	18,3
Assurances	1,9	-9,6	3,2	2,0	20,8
Ensemble	0,0	2,3	2,3	2,2	290,8

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 4,1% en 1988, malgré la faible progression des transports urbains, ceci après une stagnation en 1986 et 1987, évolution qui était largement imputable au transport ferroviaire, suite aux grèves de fin d'année. En 1988, la consommation en transport ferroviaire augmente de 5,6%, celle des transports urbains seulement de 1,3%, en partie du fait d'une chute au quatrième trimestre suite aux grèves.

Au total, les transports collectifs ne représentent que 14,6% de la fonction transport.

TABLEAU 5.4

Evolution de la consommation en transport collectif (1) (en volume en % ; 1988 en milliards f.)

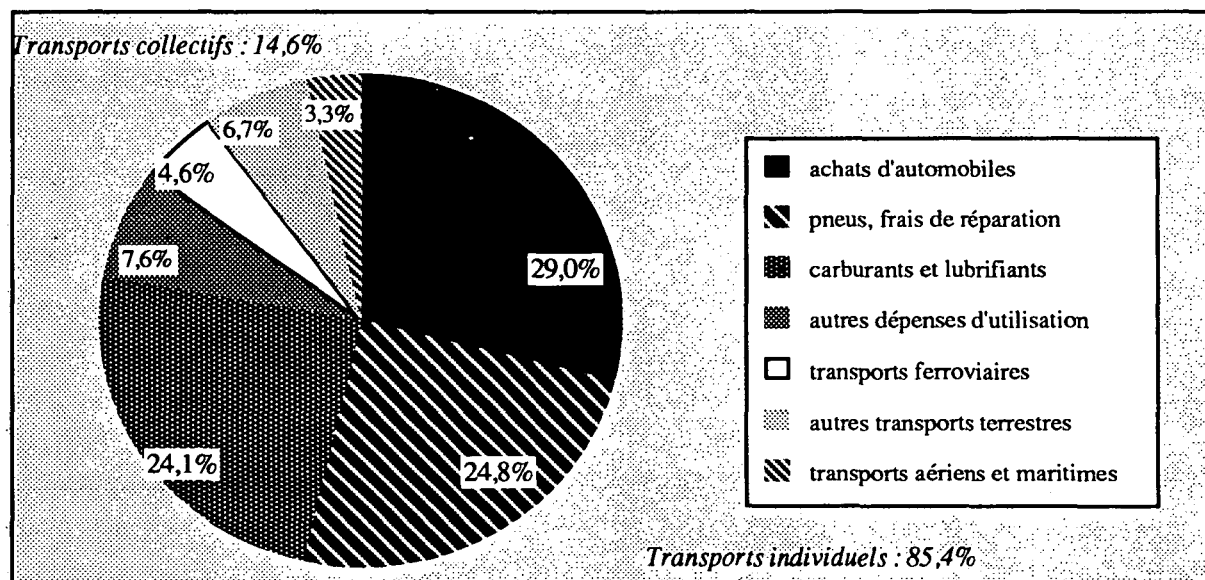
	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
tr. ferroviaire	2,3	-3,9	0,4	5,6	23,9
tr. urbains	1,7	1,0	0,8	1,3	14,2
autres (taxi,dém.)	2,9	1,3	-1,6	1,7	20,1
tr. aériens, marit.	3,3	3,8	3,6	7,2	17,1
Ensemble	2,6	0,0	0,6	4,1	75,2

Source: INSEE

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

GRAPHIQUE 5.4

Structure de la consommation des ménages en transport en 1988 en % (milliards de fr. courants).



b) Les coefficients budgétaires

Le coefficient budgétaire en transport rapporte la consommation en transport par les ménages à leur consommation totale. En francs courants, il passe de 12,6% en 1970 à 15,1% en 1988 avec un maximum en 1982 (15,7%), imputable aux achats de véhicules.

Mais, en francs constants, le coefficient budgétaire ne progresse que de 1 point entre 1970 (13,7%) et 1988 (14,7%). Il est stable depuis 1984. En fait, cette croissance ne profite qu'au poste "achats de voitures particulières" alors que le coefficient des dépenses d'utilisation perd 0,1 points, du fait des "pneus, réparations".

GRAPHIQUE 5.5

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

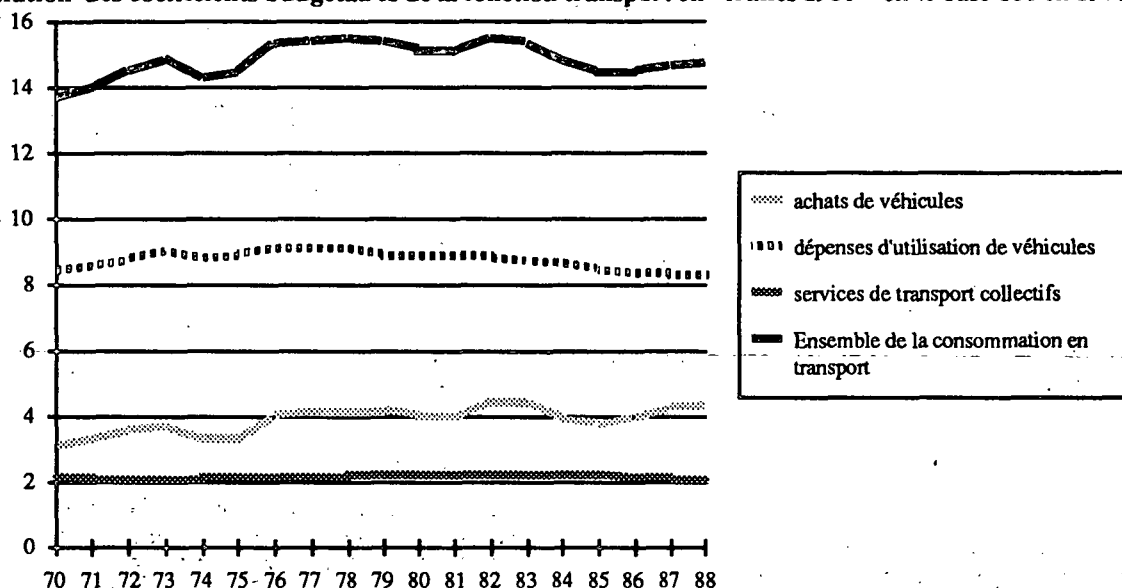


TABLEAU 5.5

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

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
achats de véhicules	2,9	3,5	4,2	4,0	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,1	4,3	4,4
dépenses d'utilisation	7,5	7,8	8,7	8,8	9,0	9,1	9,1	9,1	9,1	8,4	8,6	8,5
carburants	3,5	3,6	4,2	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5	3,8	3,7	3,6
pneu, réparation	3,2	3,3	3,6	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,7	3,8
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1
service de tr. collectif	2,2	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	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	0,7
autres taxi, déménagement	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	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	0,5	0,5	0,5
Ensemble	12,6	13,4	15,1	15,1	15,2	15,7	15,6	15,1	15,1	14,8	15,1	15,1

TABLEAU 5.6

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

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
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	4,4
dépenses d'utilisation	8,4	9,0	8,9	8,8	8,9	8,8	8,7	8,6	8,4	8,3	8,3	8,3
carburants	4,1	4,6	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3	4,2	4,3
pneu, réparation	3,5	3,6	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,3	3,3	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	0,8
service de tr. collectif	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1
tr. ferroviaire	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	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	0,9
maritime aérien	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	13,7	14,9	15,4	15,1	15,1	15,5	15,4	14,8	14,4	14,5	14,6	14,7

Source : INSEE

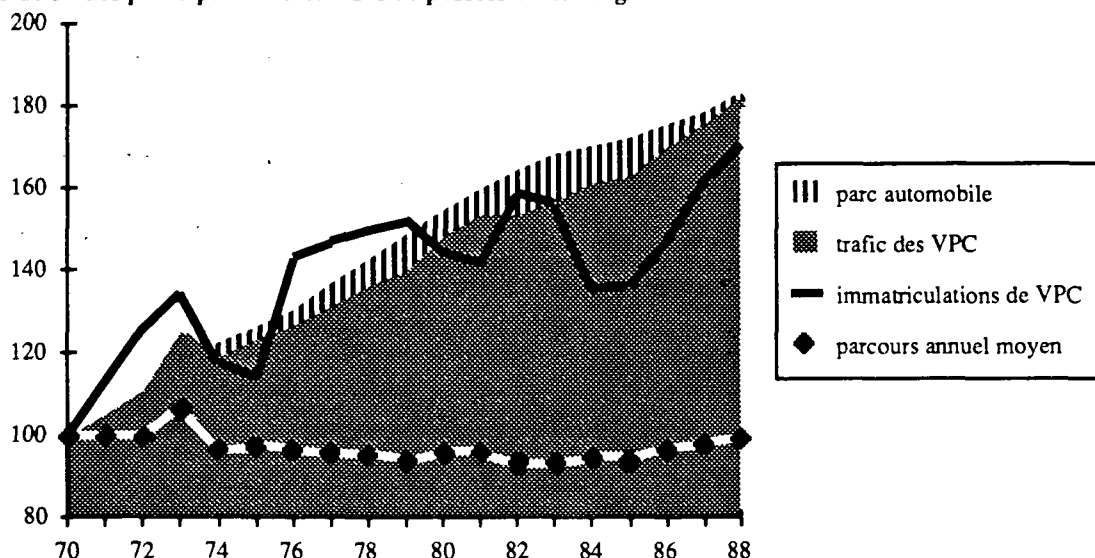
MOTORISATION ET UTILISATION

En 1988, le parc de véhicules particuliers des ménages français est estimé à 21,5 millions. L'automobile est, aujourd'hui, un bien largement diffus. La part des ménages disposant d'une automobile est de l'ordre de 75% comme en 1987. Mais la diffusion de l'automobile entre dans sa phase de saturation, et c'est dorénavant le multi-équipement qui se développe : touchant environ 8% des ménages en 1970, il concerne aujourd'hui près d'un quart des foyers (23% des ménages; 19,5% en 1984). De fait, l'évolution du taux d'équipement des ménages et celle du taux de motorisation divergent après 1980 plus nettement que durant la décennie 1970. On compte ainsi un véhicule en moyenne par ménage, soit environ deux voitures pour cinq habitants et un peu moins de d'une voiture pour deux personnes en âge de conduire. Ces taux placent la France dans le peloton de tête européen, mais loin derrière les Etats Unis (55 voitures pour 100 habitants). Néanmoins, subsistent des disparités entre les diverses catégories de ménages : le taux d'équipement varie de 34,5% chez les ménages gagnant moins que le SMIC à 96,8% chez ceux qui ont un revenu supérieur à 20000 F par mois.

S'agissant de l'utilisation, le parcours annuel moyen d'une voiture serait de 13 470 km, niveau proche de celui de 1973 (baisse de près de 7% jusqu'en 1981, hausse depuis 1985). Notons que le développement du multi-équipement compense le mouvement de diminution du kilométrage par voiture, si bien qu'au total le nombre de kilomètres parcourus par les ménages s'accroît. Le kilométrage moyen augmente lorsque les deux conjoints sont actifs, non seulement en raison des trajets domicile-travail, mais aussi des trajets de week-end (désir d'évasion plus grand ou niveau de vie plus élevé permettant des départs plus fréquents).

GRAPHIQUE 5.7

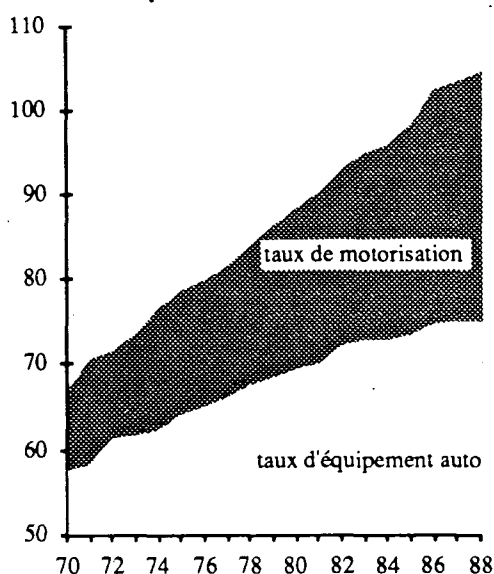
Evolution des principaux indicateurs de possession et usage de la voiture base 100 en 1970



Source : INSEE, CREDOC, CSCA, OEST.

GRAPHIQUE 5.6

Indicateurs de possession de la voiture



Source : INSEE

TABLEAU 5.7

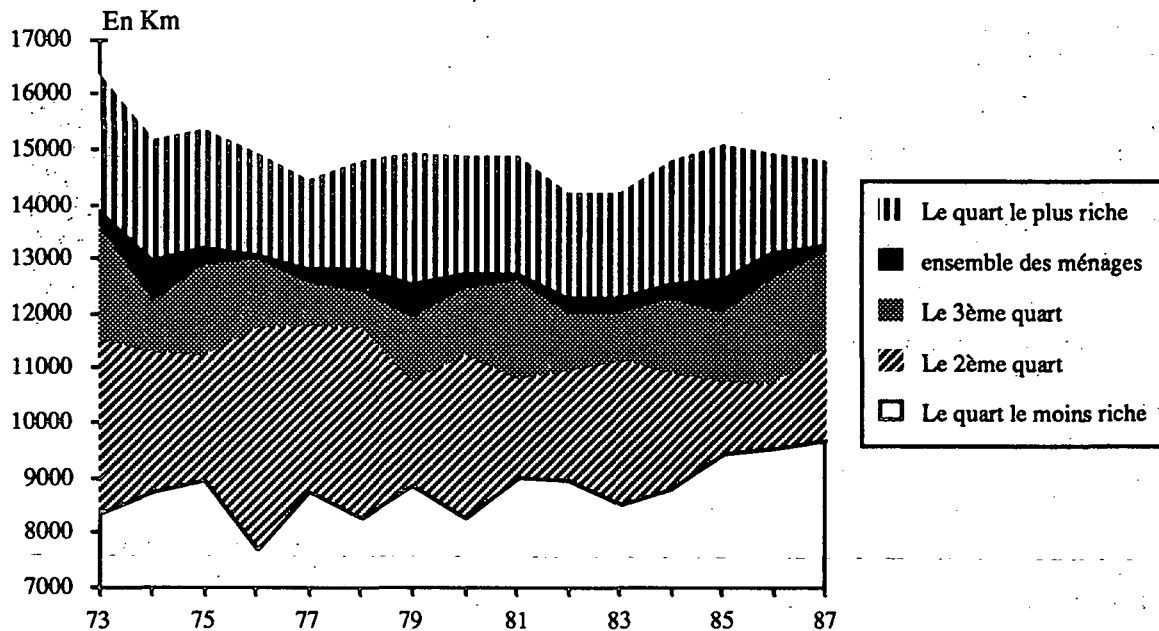
taux d'équipement des ménages (1) Autos possédées par les ménages.

	1984 nov.	1987 nov.	1988 nov.
Ménages équipés en %	72,7	75,1	74,8
dont 1 auto	53,2	51,8	51,8
2 autos ou +	19,5	23,3	23,0

Source : INSEE

GRAPHIQUE 5.8

Evolution des parcours annuels moyens par voiture selon les revenus



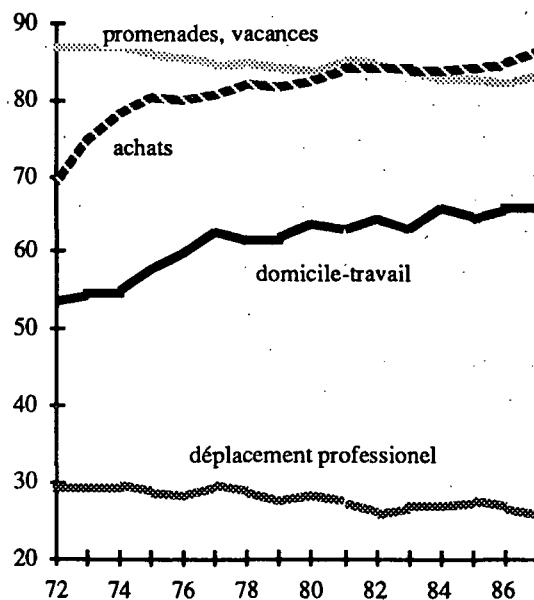
Source : INSEE enquête conjoncture, exp. CREDOC

Pour les motifs, la proportion des voitures utilisées pour les achats (86%) dépasse maintenant celle des véhicules servant pour la promenade et les vacances (83%). S'agissant des déplacements domicile-travail (57%), la tendance est à la reprise. Ces taux sont différents chez les ménages équipés de plusieurs voitures. Ainsi, seulement 58% des "deuxièmes voitures" servent pour les loisirs; inversement, les déplacements liés à l'activité professionnelle représentent une part plus importante des utilisations du parc automobile chez les ménages ayant plusieurs voitures.

Au total, la baisse du parcours moyen par voiture jusqu' en 1985, liée à la multimotorisation, 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). L'automobile reste néanmoins le moyen de transport privilégié des vacanciers : pour plus des trois quarts des séjours de vacances, ceux-ci ont utilisé la voiture au cours de l'été 1987; 10,5% seulement ont utilisé le train et 6,3% l'avion (celui-ci représente toutefois une part plus importante des déplacements à l'étranger).

GRAPHIQUE 5.9

Pourcentage du parc utilisé pour les différents motifs.



Source : INSEE enquête conjoncture, exp. CREDOC