

## Chapitre 6 LES MATERIELS ET L'ENERGIE

Après une exceptionnelle année 1987, les immatriculations ont encore augmenté en 1988, mais à un taux moindre : +5,3% pour les voitures neuves (+9,9% en 1987) et +2,4% pour les camionnettes et camions neufs (+7,6% en 1987). Notons que les marchés des voitures neuves et d'occasion progressent simultanément.

### LES MATERIELS

#### a) Les immatriculations de voitures et de véhicules utilitaires

Pour les voitures neuves, on assiste à la poursuite d'une tendance amorcée en 1985, et qui fait suite à la diminution des immatriculations des années 1983 et 1984. Les immatriculations de voitures d'occasion se situent en 1988 à un niveau supérieur à celui de 1987, mais sans retrouver le niveau des années antérieures à 1986, suite au contrôle technique qui a pu "doper" les immatriculations de voitures neuves. On note toutefois que depuis 1987, les deux marchés progressent presque parallèlement, signe d'une bonne santé d'ensemble. Les voitures de 1 à 5 CV constituent près de 45% des immatriculations de voitures neuves et 38% de celles d'occasion. Le taux de pénétration des voitures étrangères augmente de 36,1% en 1987 à 36,8% en 1988, évolution qui provient du second semestre.

TABLEAU 6.1

**Immatriculations des voitures particulières et commerciales neuves en milliers (\*).**

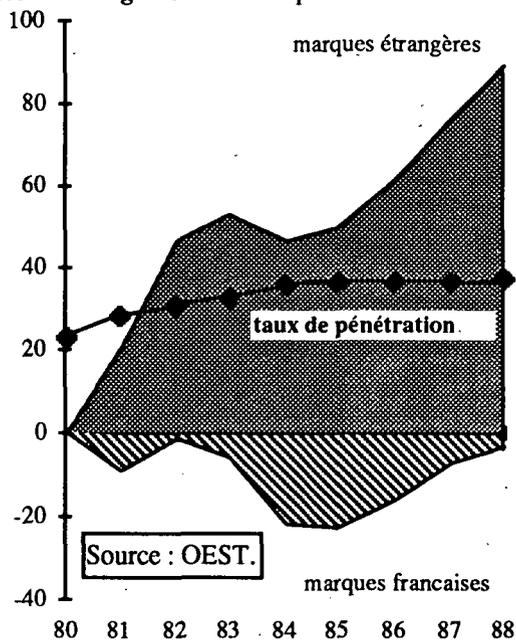
	1984	1985	1986	1987	1988
Total des immat.	1761	1770	1915	2105	2217
en évolution (%)	-12,9	0,5	8,2	9,9	5,3
marq. françaises	1130	1123	1218	1345	1400
en évolution (%)	-17,0	-0,6	8,5	10,4	4,1
% marques fr.	64,1	63,4	63,6	63,9	63,2
- de 1 à 5 cv	708	768	790	903	990
% marques fr.	65,0	66,0	64,3	65,4	64,8
- de 6 cv et +	1054	1003	1125	1202	1227
% marques fr.	63,1	61,4	62,6	62,8	61,8

Source : OEST.

(\*) Depuis 1987, les autobus de - 10 place sont inclus dans les statistiques des V.P.C. .

GRAPHIQUE 6.1

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



S'agissant des véhicules utilitaires, les immatriculations sont à rapprocher des niveaux de trafic; ceux-ci augmentent très nettement depuis 1985. Cette tendance coïncide avec une progression soutenue des immatriculations également depuis 1985. On note cependant un ralentissement de celle-ci en 1988 : +2,4% pour les camions et camionnettes neufs contre +7,6% en 1987. Ceci peut s'expliquer par le fait que la capacité de transport routier a atteint un niveau suffisant qu'il convient de ne pas dépasser pour ne pas grever la rentabilité des entreprises.

A l'inverse, le marché des autobus et autocars poursuit sa lente tendance à la baisse des immatriculations (-1,3% en 1988).

## b) Le parc routier.

En 1988, la France représente un peu plus du cinquième du parc automobile en circulation dans le Marché Commun, alors que sa population n'en forme que le sixième environ. Ce parc marque un vieillissement. La moyenne d'âge des véhicules qui était de 3,8 ans en 1972 atteint 5,0 ans en 1987. Toutefois, on note un retournement de tendance.

S'agissant des véhicules utilitaires, le parc des camions et camionnettes de moins de 3 T. de CU croît fortement depuis une dizaine d'années. D'autre part, les remorques et semi-remorques de plus de 17 T de CU augmentent aussi bien en niveau qu'en part relative du parc en service des véhicules de plus de 3T. de CU et de moins de 15 ans d'âge. Ces évolutions doivent être prises avec une certaine prudence. Elles n'en demeurent pas moins significatives d'une mutation du transport moderne : les marchandises sont acheminées par des gros semi-remorques vers des entrepôts (Rungis) puis redistribuées en ville par des petits camions.

TABLEAU 6.2

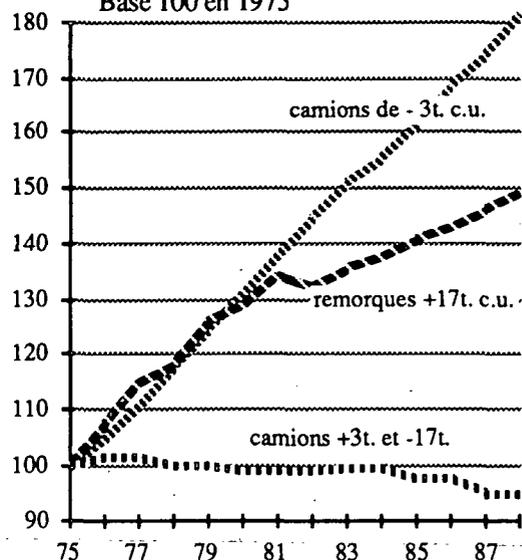
### Immatriculations des véhicules utilitaires en milliers.

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>bus-autocars</b>					
en niveau	4,4	4,5	4,1	4,1	4,1
en évolution (%)	-3,5	1,5	-8,3	0,3	-1,3
% marques fr.	74,9	72,7	71,2	74,4	71,7
<b>camions et camionnettes</b>					
<i>dt c.u. &lt; 3 t.</i>					
en niveau	268,4	300,6	344,4	369,6	376,1
en évolution (%)	-10,1	12,0	14,6	7,3	1,8
% marques fr.	80,3	80,4	80,3	79,1	79,4
<i>dt c.u. ≥ 3 t.</i>					
en niveau	23,8	20,1	22,6	25,2	28,3
en évolution (%)	-0,1	-15,5	12,4	11,5	12,3
% marques fr.	61,1	57,7	55,5	58,7	59,3
<b>total c.u.</b>					
en niveau	292,1	320,7	367,0	394,8	404,4
en évolution (%)	-9,3	9,8	14,4	7,6	2,4
% marques fr.	78,7	79,0	78,7	77,8	78,0
<b>autres véh. utilitaires</b>					
<i>trac. routiers</i>					
en niveau	15,8	13,2	15,9	19,2	21,0
en évolution (%)	3,8	-17	20,9	20,4	9,8
% marques fr.	48,4	48,7	50,3	50,0	50,8
<i>Remorques et semi-rem.</i>					
en niveau	13,0	12,2	14,0	18,4	21,9
en évolution (%)	2,6	-6,6	14,9	31,2	19,4
% marques fr.	93,3	91,9	90,5	88,2	88,1
<b>Total</b>	325,4	350,5	401,0	436,5	451,4
en évolution (%)	-8,2	7,7	14,4	8,9	3,4

Source : OEST

GRAPHIQUE 6.2

### Evolution du parc des véhicules utilitaires Base 100 en 1975



Source : OEST

TABLEAU 6.3

### Evolution du parc routier total en France en milliers en moyenne annuelle.

	1984	1985	1986	1987	1988
voiture part. (1)	20700	20945	21295	21735	22245
dont ménages	19859	20277	20566	21010	21485
<b>véhic. porteurs</b>					
cu < 3 t (2)	3246	3371	3519	3637	3787
3t < cu < 17 t (3)	342	335	327	320	317
cu > 17t	128	131	135	139	145
<b>tr. routiers (4)</b>	133	135	138	141	148
<b>bus - autocars (5)</b>	109	112	115	68	69
dont de - 10 pl.	42	45	47	-	-
dont de + 10 pl.	67	67	68	68	69
<b>Total</b>	24658	25029	25529	26040	26710

Source :

- (1) CSCA;
- (2) Enquête sur les V.U.L. 1987; 1988, il s'agit d'une estimation à partir du fichier des immatriculations - 10 ans.
- (3) TRM;
- (4) Fichiers immatriculation - 10 ans;
- (5) TRV. En outre, depuis 1987, les autobus de - 10 place sont inclus dans les statistiques des V.P.C. .

TABLEAU 6.4

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

	1984	1985	1986	1987	1988
Camions de +3t. de cu (1)	5795	5800	5828	5917	6022
Autobus de + 10 places (2)	2670	2670	2710	2750	2790

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

### c) Le matériel ferroviaire

Le parc des TGV se développe de 1982 à 1987 de +60% avec toutefois une stagnation depuis 1987 tandis que les autres matériels moteurs régressent de -2,1% pour les locomotives diesel et -2,5% pour les locomotives électriques. Le nombre de places assises régresse pendant cette même période. L'offre se maintient sur les grandes lignes et progresse de 4,8% pour les TGV avec toutefois une baisse en 1988. La capacité des wagons à marchandises continue de régresser pour les wagons SNCF; elle se stabilise pour les wagons de particuliers.

TABLEAU 6.5

Parc SNCF au 31 déc. et livraison à la SNCF.

unité : véhicules, wagons en milliers

	1985	1986	1987	1988
<b>Parc 31 décembre</b>				
<b>Matériel moteur</b>				
Locomotives électriques	2324	2313	2285	2237
Caisses motrices TGV	208	218	218	216
Locomotives Diesel	2002	1977	1977	1930
<b>Matériel à voy.</b>				
Voitures réseau princ.	8921	8922	8808	8690
Remorques TGV	832	872	872	864
Caisses autorails, auto-motrices et turbotrains	4282	4343	4321	4345
Voit. banlieue paris.	1147	1086	1085	1081
<b>Matériel de march.</b>				
Wagons S.N.C.F.	144,0	126,6	108,7	100,7
Wagons de particuliers	75,6	73,4	71,7	72,6
<b>Livraisons</b>				
<b>Matériel moteur</b>				
Locomotives électriques	25	11	-	5
Caisses motrices TGV	14	10	-	8
<b>Matériel à voy.</b>				
Voitures réseau princ. y.c. v. de services rég.	74	255	184	105
Remorques TGV	56	40	-	40
Caisses autorails, auto-motrices et turbotrains	198	170	110	92
<b>Matériel de march.</b>				
Wagons S.N.C.F.	1133	755	588	629

Source : SNCF

TABLEAU 6.6

Capacité du matériel ferroviaire

unité : milliers de places assises offertes

millions de tonnes de charge utile.

	1985	1986	1987	1988
<b>matériels à voy.</b>				
TGV	39,3	41,2	41,2	39,5
Voit. pour trains raides et express hors TGV	503,7	506,4	496,4	488,8
Voit. pour service rég., banlieue parisienne, automotrice et autorail	632,8	640,4	646,1	652,5
<b>matériels à march.</b>				
Wagons SNCF	5,85	5,27	4,58	4,31
Wagons de particul.	3,30	3,23	3,19	3,21

### d) La flotte maritime.

Entre le 1er janvier 1988 et le 1er janvier 1989, la flotte de commerce perd 2 navires à passagers, 14 cargos et 4 pétroliers. La perte en pétroliers s'accompagne d'une mutation de pétroliers de grand tonnage abandonnés au profit de pétroliers de tonnage moindre comme l'atteste la baisse de capacité des pétroliers de 5,2%. La capacité en transport de marchandises baisse de 7,2% contre -11,5% en 1987. Le mouvement dans la flotte française doit toutefois être relativisé par le développement des flottes de navires français sous pavillon étranger (\*).

TABLEAU 6.7

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

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Navire à passager</b>					
Nombre (2)	26	27	26	27	25
Capacité	166	178	173	171	167
<b>Pétroliers</b>					
Nombre	80	63	66	62	58
Capacité	4839	2968	2614	2394	2269
<b>Autres cargos</b>					
Nombre	243	221	191	172	158
Capacité	2993	2685	2175	1823	1692
<b>Ensemble</b>					
Nombre	349	311	283	261	241
Capacité	7998	5830	4962	4389	4128

Source : Ministère Délégué Chargé de la Mer.

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

(2) La capacité est en milliers de tonneaux de jauge brute. y.c. les cargos mixtes de plus de 12 passagers et les aéroglisseurs.

(\*) entre le 1er janvier 1985 et le 1er juillet 1987, la flotte française a perdu 24% de son volume, celle sous pavillon français 45%. En effet, la part prise par les pavillons tiers passe de 10% à 35% en 19 mois.

### e) Le matériel R.A.T.P.

En 1988, le parc du réseau métro diminue de 5 voitures contre -16 voitures en 1987; 16 nouvelles voitures sont mises en service sur les lignes R.E.R. Le parc des autobus s'agrandit de 255 autobus articulés.

TABLEAU 6.8

Parc et immatriculation du matériel roulant

en nombre de véhicules

Source : RATP

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Réseau ferré</b>					
Métro	3343	3458	3492	3492	3472
dont v. neuves	-	15	35	-	-
RER	773	861	905	889	904
dont v. neuves	120	100	80	52	15
Ensemble	4116	4319	4397	4381	4376
dont v. neuves	120	115	115	52	15
<b>Autobus</b>					
dont articulés	111	210	255	255	255

## LES TRANSPORTS ET L'ENERGIE

TABLEAU 6.9

### Coût du pétrole brut importé en France.

	1984	1985	1986	1987	1988
prix de référence OPEP (\$/baril)	29	28	14	17	14
Coût moyen en \$ / t.	216,6	204,5	111,6	133,0	107,7
cours du Dollar (en francs)	8,74	8,99	6,93	6,01	5,96
Coût moyen du brut importé en francs/t. CAF	1893	1838	773	799	642

Source : OEST, Direction Générale des Douanes.

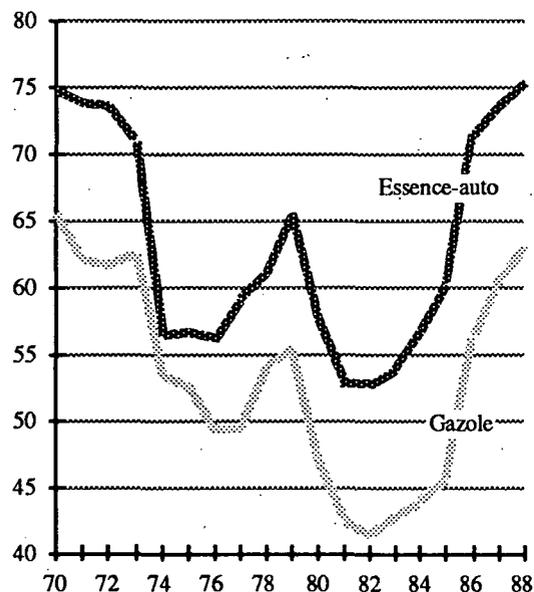
#### a) Les prix.

Le prix des importations de pétrole brut baisse de nouveau en 1988 (642F contre 799F en 1987, -19,7%) après une hausse de 3,5% en 1987. Cette évolution résulte d'une légère dépréciation du dollar américain (-0,7%) alors que le prix du baril baisse de -19%.

En France, les prix hors taxes ne baissent toutefois que de : -7,3% pour l'essence, -9,2% pour le gazole. La hausse des marges des raffineurs, qui avaient fortement baissé en 1987, explique en partie cette divergence avec l'évolution du coût du brut importé. En outre, le poids de la fiscalité sur les produits pétroliers limite l'impact des variations du prix du pétrole brut ; ainsi en 1988, la fiscalité représente 75,5% du prix de l'essence (on retrouve le niveau de 1970), entraînant une quasi-stabilité des prix. Seuls, les prix du gazole baissent assez nettement de 2,8%.

GRAPHIQUE 6.3

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



Source : OEST

TABLEAU 6.10

### Prix à la pompe des carburants en francs (\*).

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>essence</b>					
TTC	4,95	5,46	4,66	4,72	4,70
Hors taxes	2,14	2,14	1,32	1,24	1,15
Valeur des taxes	2,81	3,32	3,34	3,48	3,55
<b>super.</b>					
TTC	5,27	5,64	4,77	4,83	4,82
Hors taxes	2,30	2,16	1,28	1,19	1,11
Valeur des taxes	2,97	3,48	3,49	3,64	3,71
<b>gazole</b>					
TTC	3,96	4,29	3,40	3,29	3,20
Hors taxes	2,22	2,31	1,48	1,30	1,18
Valeur des taxes	1,74	1,98	1,92	1,99	2,02

Source : OEST : (\*) en moyenne annuelle

#### b) Les consommations énergétiques.

Pour les carburants-auto (essence et super), les livraisons augmentent en 1988 de 1,5% contre +0,3% en 1987. Les consommations de gazole continuent d'augmenter fortement de +12,5%. La raison en est principalement l'expansion des transports routiers de marchandises (+10,5% en tonnes-kilomètres). L'accroissement des immatriculations de véhicules particuliers à moteur diesel (+36%) et de petits véhicules utilitaires (+14%) contribuent également à l'augmentation de la consommation de gazole au détriment de celle de super-carburant. Au total, les consommations des carburants routiers augmentent de 6% contre +3,3% en 1987 et +4,9% en 1985.

Dans les transports ferroviaires, on note une légère hausse de la consommation d'énergie, en relation avec le regain des trafics après la stabilité de 1987. C'est l'inverse dans la navigation fluviale.

S'agissant du carburéacteur, les livraisons augmentent de +12,7% en raison d'une forte croissance du trafic aérien international depuis 1987 favorisée par une baisse des tarifs et l'extension de tarifs promotionnels.

TABLEAU 6.11

### Evolution des consommations des principaux carburants

	1984	1985	1986	1987	1988
Carburant-auto	18325	18006	18484	18537	18824
année n/n-1 (%)	0,5	-1,7	2,7	0,3	1,5
Gazole	10638	10906	11850	12803	14408
année n/n-1 (%)	4,7	2,5	8,7	8,0	12,5
Ensemble	28963	28912	30334	31340	33232
année n/n-1 (%)	2,0	-0,2	4,9	3,3	6,0
Carburéacteurs	2358	2588	2776	2971	3347
année n/n-1 (%)	2,0	9,8	7,3	7,0	12,7

Source : C.P.D.P.

GRAPHIQUE 6.4

Evolution des consommations de carburant par mode (en millions de Tep) base 100 en 1970.

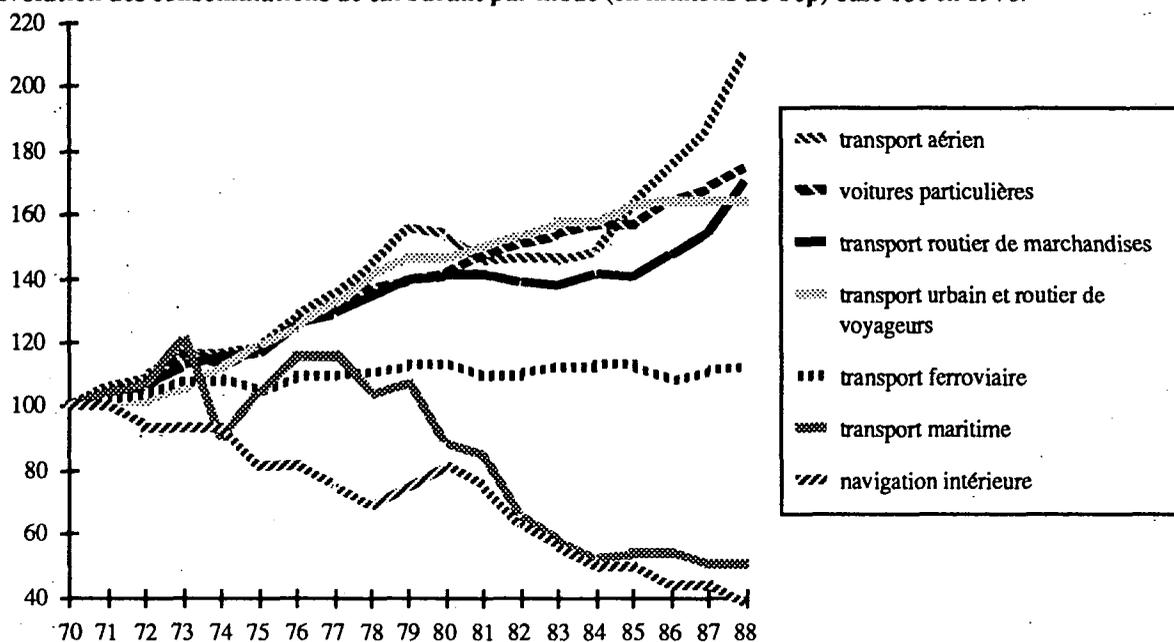


TABLEAU 6.12

Ventilation par modes des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain, en millions de Tep

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Transports ferroviaires (SNCF)	1,60	1,61	1,64	1,65	1,64	1,58	1,62	1,64
dont : électricité	1,16	1,18	1,21	1,24	1,24	1,22	1,25	1,29
Transports routiers de marchandises	10,06	9,85	9,79	10,04	9,95	10,47	10,97	12,13
essence	3,32	3,28	3,29	3,35	3,28	3,37	3,36	3,56
gazole	6,74	6,57	6,50	6,69	6,67	7,10	7,61	8,57
Transports urbains de voyageurs	0,35	0,36	0,38	0,38	0,40	0,40	0,40	0,40
gazole	0,18	0,19	0,20	0,20	0,21	0,21	0,21	0,21
électricité	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	0,19	0,19
Transports routiers de voyageurs gazole	0,47	0,48	0,48	0,48	0,49	0,50	0,50	0,50
Navigation intérieure (fuel)	0,12	0,10	0,09	0,08	0,08	0,07	0,07	0,06
transport maritime : diesel maritime fuel (1)	3,65	2,82	2,49	2,27	2,33	2,34	2,19	2,19
Transport aérien : carburéacteur, essence avion (2)	2,44	2,46	2,45	2,50	2,74	2,94	3,14	3,54
Oléoducs (électricité)	0,11	0,10	0,09	0,09	0,08	0,12	0,10	0,09
Transports individuels	17,39	17,81	18,19	18,50	18,50	19,43	19,90	20,65
. deux roues (essence)	0,49	0,49	0,49	0,48	0,48	0,50	0,48	0,48
. voitures particulières, taxis *								
- essence	14,90	14,97	15,10	15,13	14,86	15,26	15,33	15,44
- gazole	2,00	2,35	2,60	2,89	3,16	3,67	4,09	4,73
<b>Ensemble</b>	<b>36,19</b>	<b>35,59</b>	<b>35,60</b>	<b>35,99</b>	<b>36,21</b>	<b>37,85</b>	<b>38,89</b>	<b>41,20</b>

Source : CPDP, OEST.

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

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

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

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

Au total, la consommation finale énergétique du secteur des transports est en progression : +2,3 Mtep, soit +5,8% contre +2,8% en 1987. On observe en outre une reprise des consommations dans l'industrie, dans la sidérurgie et le secteur résidentiel et tertiaire. La structure de la consommation finale énergétique se modifie donc en faveur des transports dont la part représente 24,7% en 1988 au lieu de 24,3% en 1987.

TABLEAU 6.13

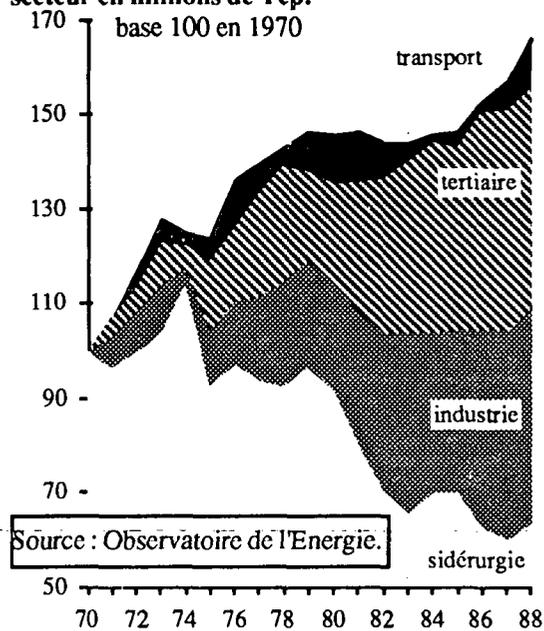
Evolution des consommations d'énergie par secteur  
unité : Mtep

	1984	1985	1986	1987	1988
Sidérurgie	9,5	9,5	8,5	8,1	8,6
Industrie	40,4	40,6	40,5	40,5	42,4
Tertiaire et résid.	68,6	68,2	71,6	71,8	74,1
Agriculture	3,2	3,2	3,1	3,2	3,2
Transports	36,9	37,1	38,7	39,8	42,1
<b>Ensemble</b>	<b>158,6</b>	<b>158,6</b>	<b>162,4</b>	<b>163,4</b>	<b>170,4</b>

Source : Observatoire de l'Energie

GRAPHIQUE 6.5

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



## Chapitre 7 LES ECHANGES EXTERIEURS

La compétitivité des transporteurs français n'est pas très facile à apprécier en raison de la diversité des approches possibles. 1988 marque toutefois une stabilité dans les transports routiers. On enregistre en outre une stabilisation relative des positions des armateurs français dans le commerce par voie maritime depuis 1986 après des pertes entre 1979 et 1985. Enfin, le solde du transport aérien reste largement excédentaire dans la balance des paiements malgré une baisse depuis 1985, due au fret.

### EVOLUTION GLOBALE

Les échanges effectifs des modes de transports dégagent en 1988 un solde de -0,3 milliards de francs contre -0,7 milliards en 1987 et -0,3 milliards en 1986 mais +1,6 milliards en 1985. La route voit son déficit se stabiliser à -1,9 milliards. C'est le transport aérien, dont le solde est pourtant fortement positif, qui explique cette évolution globale du fait d'une baisse des recettes à l'exportation pour le fret, en partie liée à la baisse du dollar. Notons toutefois qu'en 1981, le solde des 5 modes était nettement plus déficitaire (-1 milliard de francs).

TABLEAU 7.1

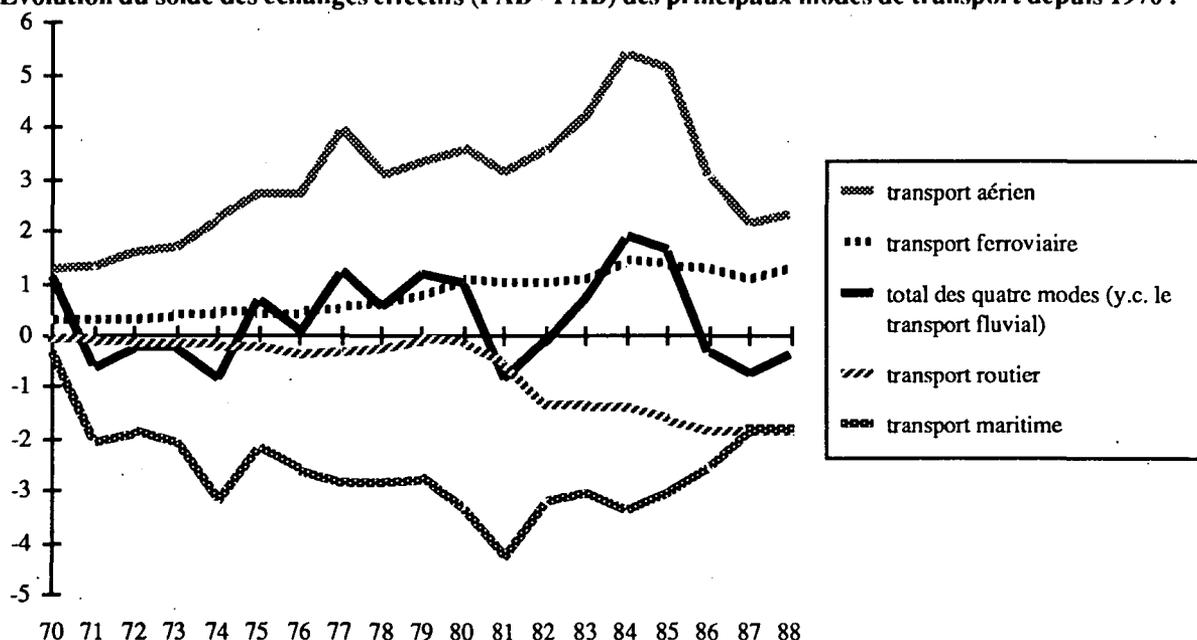
Solde des échanges effectifs de service de transport (marchandises et voyageurs confondus).

	1984	1985	1986	1987	1988
tr. ferroviaire	1,5	1,4	1,3	1,1	1,3
tr. routier	-1,4	-1,6	-1,9	-1,9	-1,9
tr. fluvial	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,2
tr. maritime	-3,4	-3,0	-2,5	-1,8	-1,8
tr. aérien	5,4	5,1	3,1	2,2	2,3
<b>total modes</b>	<b>1,9</b>	<b>1,6</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,3</b>

Source : Direction de la Prévision, OEST

GRAPHIQUE 7.1

Evolution du solde des échanges effectifs (FAB - FAB) des principaux modes de transport depuis 1970 .



**Encadré : Les trois approches de la mesure de la compétitivité des transporteurs français.**

En se référant au commerce extérieur, 3 approches sont possibles pour évaluer la part revenant aux intérêts français.

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

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

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

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

- La comptabilité "FAB/FAB" : la valeur des exportations est inchangée mais une correction est effectuée sur la valeur CAF des importations pour obtenir leur valeur FAB, c'est à dire la valeur des marchandises à la frontière du pays d'origine. Cette mesure est plus significative. Elle comptabilise

les paiements de devises d'un résident à un non-résident -ou l'inverse de façon **symétrique** pour les importations et exportations de marchandises. Ainsi, les ventes de transport routier comprennent le chiffre d'affaires du pavillon français sur les exportations pour le parcours à l'étranger et le chiffre d'affaires du pavillon français sur les importations pour le parcours à l'étranger du pays d'origine. Les achats comprennent le chiffre d'affaires du pavillon étranger sur importation et exportations pour le parcours en France et le chiffre d'affaire du pavillon étranger sur importation pour le parcours jusqu'à la première frontière.

L'importance des modes diverge selon ces 3 approches : selon la première approche, la part des échanges extérieurs par route en valeur dépasse 50%. L'approche "DNTI" montre la primauté du transport maritime.

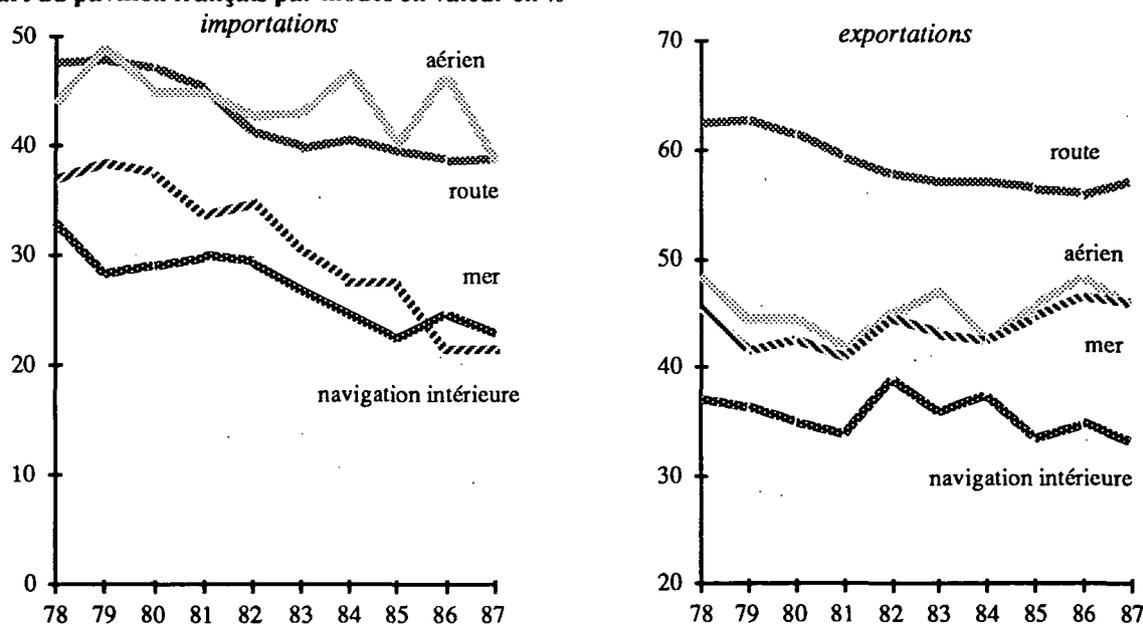
TABLEAU 7.2  
Comparaison du poids des modes (imp.+exp.) selon les 3 approches en 1986 en milliards de fr. :

modes de transport	commerce extérieur	DNTI	échanges effectifs
transport ferroviaire	124,5	7,8	1,3
transport routier	934,6	27,8	10,6
transport fluvial	27,1	0,6	0,4
transport maritime	524,1	30,2	25,4
transport aérien	254,5	6,7	7,1
<b>Total modes</b>	<b>1864,8</b>	<b>73,1</b>	<b>44,8</b>

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

GRAPHIQUE 7.2

Part du pavillon français par modes en valeur en %



Source : Direction Générale des Douanes

TABLEAU 7.3

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

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

Source : Direction Générale des Douanes

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport international n'occupe pas pour la SNCF la même place qu'en transport aérien. Les recettes internationales représentent en 1987 6% du total des recettes. Pour autant, leur solde des échanges effectifs est positif durant ces dix dernières années (+ 1,3 milliards de francs en 1988), avec toutefois une évolution encore plus favorable pour les marchandises du fait d'une quasi stagnation des achats.

TABLEAU 7.4

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

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Exportation</b>					
voyageurs	1,3	1,3	1,1	1,1	1,4
marchandises	1,1	1,1	1,2	0,9	0,9
<b>Total</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>
<b>Importation</b>					
voyageurs	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8
marchandises	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
<b>Solde</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>1,3</b>

Source : Direction de la Prévision

## LE TRANSPORT AERIEN

Le solde du transport aérien reste fortement positif en 1988 d'après des chiffres encore provisoires (+2,3 milliards de F.) après la forte diminution en 1987 qui s'expliquait alors par une baisse des recettes à l'exportation : baisse des prix plus forte que la hausse des trafics d'Air France et d'UTA. Ceci fut surtout vrai pour le fret. Il s'en est suivi une baisse des recettes à l'exportation pour le fret et une stagnation pour les passagers.

GRAPHIQUE 7.3

achats et ventes de services de transport aérien

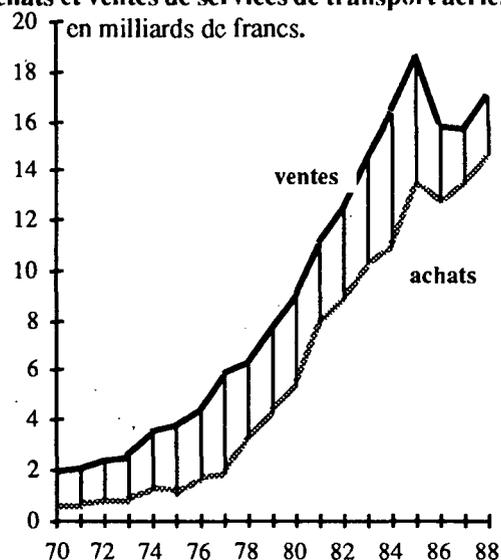


TABLEAU 7.5

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

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Exportation</b>					
Rec. passagers sur clients ét.	11,6	13,1	10,6	10,6	11,6
Rec. fret à l'exp. et sur tr. tiers	4,6	5,1	5,0	4,7	5,0
Location d'avion	0,3	0,4	0,3	0,3	0,4
<b>Total</b>	<b>16,4</b>	<b>18,6</b>	<b>15,9</b>	<b>15,6</b>	<b>17,0</b>
<b>Importation</b>					
Rec. passagers sur clients fr.	9,7	11,2	11,1	11,7	12,8
Rec. fret à l'imp. des comp. ét.	0,8	1,8	1,3	1,3	1,4
Location d'avion	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5
<b>Total</b>	<b>11,0</b>	<b>13,5</b>	<b>12,8</b>	<b>13,5</b>	<b>14,7</b>
<b>Solde</b>	<b>5,4</b>	<b>5,1</b>	<b>3,1</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>

Source : Direction de la Prévision, DGAC.

## LE TRANSPORT ROUTIER

### a) La part de pavillon (1).

Le pavillon français a gagné encore des positions à l'importation (+0,5%) comme à l'exportation (+0,4%). Au total, après une progression en 1987 de 0,9 %, le pavillon français gagne encore 0,5 point en 1988. Rappelons que cette hausse relative aurait été plus faible en 1987 sans l'effet de l'évolution de la structure de notre commerce extérieur. Elle a en effet été favorable aux routiers français en 1987. Elle s'explique surtout par un redéploiement favorable de nos parts de marché qui serait à l'origine d'un gain de 2 points de notre part de pavillon global depuis 1982.

(1) Ces données portent désormais sur le trafic "route - route". Elles diffèrent donc pour les années antérieures de celles des précédents rapports qui incluaient le trafic routier à l'étranger.

TABLEAU 7.6

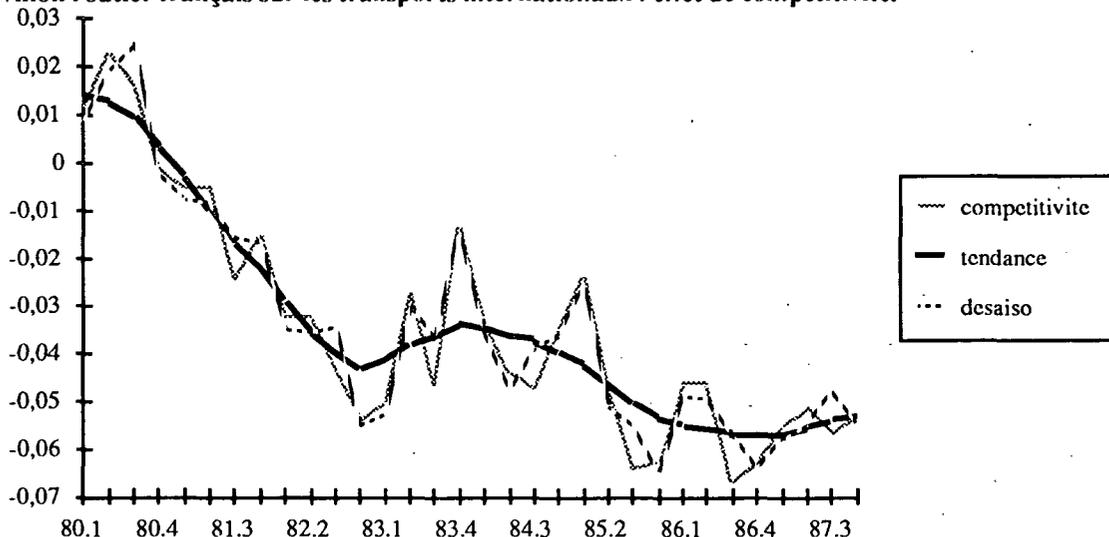
Transport routier du commerce extérieur français en millions de tonnes (1)

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>import.</b>					
en tonnage	40,9	44,4	48,4	54,3	59,9
p. français	17,4	18,6	20,2	23,4	26,1
soit en %	42,5	42,0	41,7	43,1	43,6
<b>export.</b>					
en tonnage	39,5	41,9	44,3	46,6	54,4
p. français	18,8	19,6	20,6	22,0	25,9
soit en %	47,7	46,7	46,6	47,1	47,5
<b>ensemble</b>					
en tonnage	80,3	86,2	92,6	101,0	114,3
p. français	36,2	38,2	40,8	45,4	52,0
soit en %	45,1	44,3	44,0	44,9	45,4

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

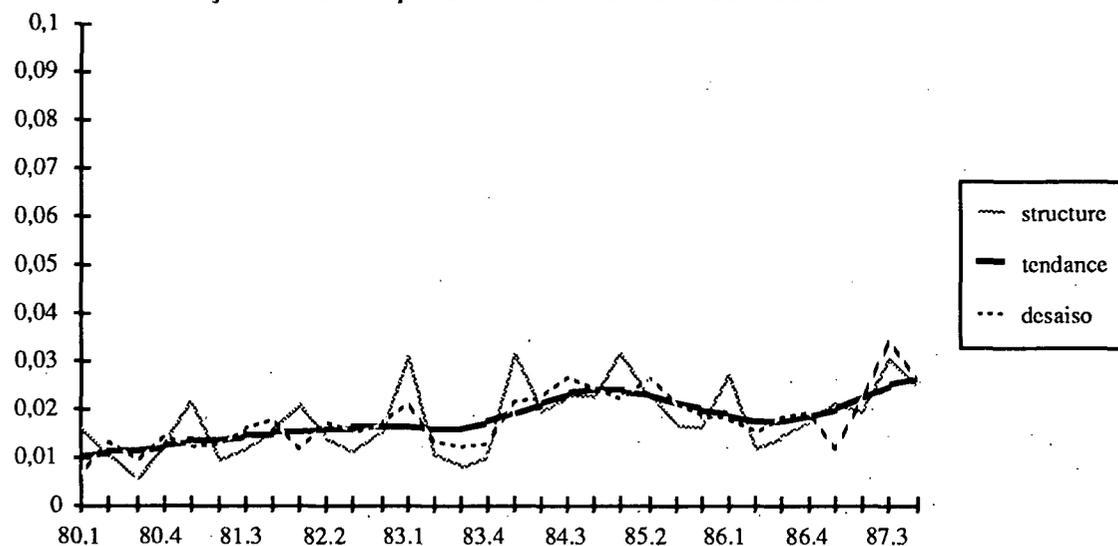
GRAPHIQUE 7.4

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



GRAPHIQUE 7.5

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



Par pays, la compétitivité s'améliore depuis 1986, après une nette dégradation auparavant, avec la Belgique avec qui les échanges sont relativement importants. De même, sur les trafics franco-allemands, le pavillon français gagne globalement un point en 1988 et nos positions sur les échanges franco-italiens s'améliorent.

TABLEAU 7.7

Répartition du commerce extérieur selon les pays d'échange et part du pavillon routier français (tonnage en %) - estimation pour les années 84 à 86.

pays d'ori. ou de dest. de la marc.	1984	1985	1986	1987	1988
<b>UEBL</b>					
Import. 30,4%	39,1	36,3	34,5	35,3	36,0
Export. 22,5%	43,0	41,0	41,5	40,2	40,8
<b>R.F.A. (*)</b>					
Import. 22,4%	44,4	45,7	45,4	46,1	49,4
Export. 26,6%	46,1	44,5	44,8	44,7	43,7
<b>Italie</b>					
Import. 10,7%	68,3	68,7	67,5	68,7	70,3
Export. 14,2%	67,8	68,3	68,8	70,5	72,7
<b>Pays-Bas</b>					
Import. 7,8%	31,5	28,7	27,7	27,9	29,5
Export. 7,2%	36,1	33,9	29,8	29,5	27,2

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

(\*) se lit ainsi : le trafic routier avec la R.F.A. représente 22,4% du total des importations routières françaises en 1988.

### b) La D.N.T.R.I. et les échanges effectifs.

La dépense nationale de transport routier international (DNTRI) correspond au coût d'acheminement par la route de notre commerce extérieur. C'est le chiffre d'affaires des transporteurs français et étrangers. La DNTRI s'élève à 25,6 milliards de francs en 1988. les chiffres d'affaires sont respectivement de 12,7 mds de francs pour le pavillon français et de 13,0 mds pour le pavillon étranger. Le taux de couverture continue de se redresser en 1988 (49,6% contre 48,8% en 1987 et 47,9% en 1986) après la chute entre 1979 et 1982

TABLEAU 7.8

La DNTRI en milliards de francs courants (\*).

	1984	1985	1986	1987	1988
pav. français	8,8	9,5	10,4	11,3	12,7
pav. étranger	9,3	10,3	11,3	11,9	13,0
<b>Ensemble</b>	<b>18,1</b>	<b>19,8</b>	<b>21,7</b>	<b>23,2</b>	<b>25,6</b>

Source : OEST

(\*) Le chiffre d'affaires des trafics d'acheminement portuaire n'intervient pas dans la balance des échanges.

Les ventes effectives de services s'élèvent à 5,3 milliards de francs en 1988 et les achats à 7,2 milliards, soit un solde de -1,9 milliards, comme en 1987. On note que ce solde n'a cessé de se creuser entre 1979 (où il était quasiment nul) et 1986.

TABLEAU 7.9

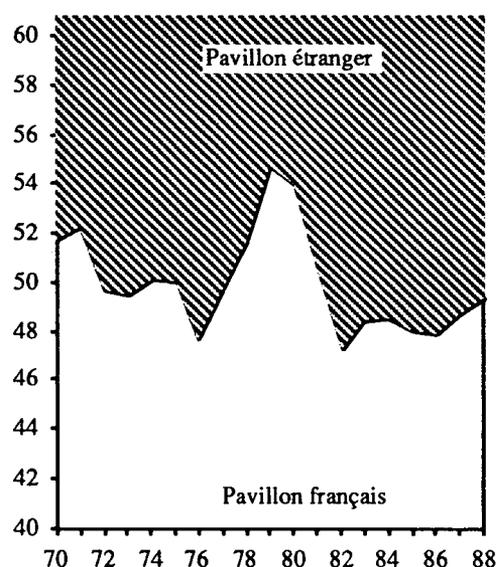
Le solde des échanges effectifs du transport routier FAB/FAB en milliards de francs courants.

	1984	1985	1986	1987	1988
ventes	3,7	4,0	4,4	4,7	5,3
achats	5,1	5,6	6,2	6,6	7,2
<b>solde</b>	<b>-1,4</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>

Source : OEST

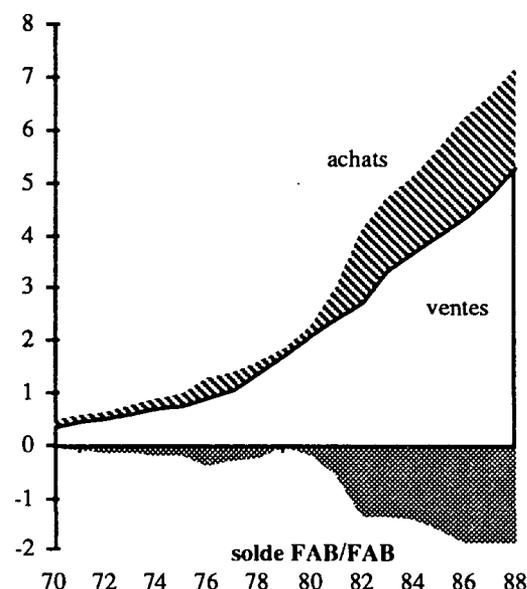
GRAPHIQUE 7.6

Part des transporteurs français et étrangers dans la DNTRI en %



GRAPHIQUE 7.7

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



## LE TRANSPORT MARITIME.

### a) La part de pavillon.

Le transport maritime du commerce extérieur français représente 55% de l'activité de notre flotte de commerce en 1985 selon le Comité Central des Armateurs Français. S'agissant de la compétitivité des transporteurs, la part du pavillon français dans l'acheminement du commerce extérieur français recule encore en 1988 passant de 13,1% à 11,2% en 1988. Rappelons que cette baisse depuis plusieurs années s'explique en partie par des "mises en démolition" de pétroliers, mais il conviendrait de tenir compte aussi des trafics tiers et des pavillons de "complicité".

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

Notons que sur les vracs solides et les marchandises diverses, le pavillon français maintiendrait ses positions.

En outre, le pavillon français voit ses parts de marché en valeur croître entre 1985 et 1988, malgré une légère baisse en 1987, du fait de son maintien relatif sur les produits finis à forte valeur ajoutée. Les parts de marché se dégradent surtout en tonnage, particulièrement à l'importation.

GRAPHIQUE 7.8

Evolution des parts du pavillon français en transport maritime en valeur et en tonnage en %

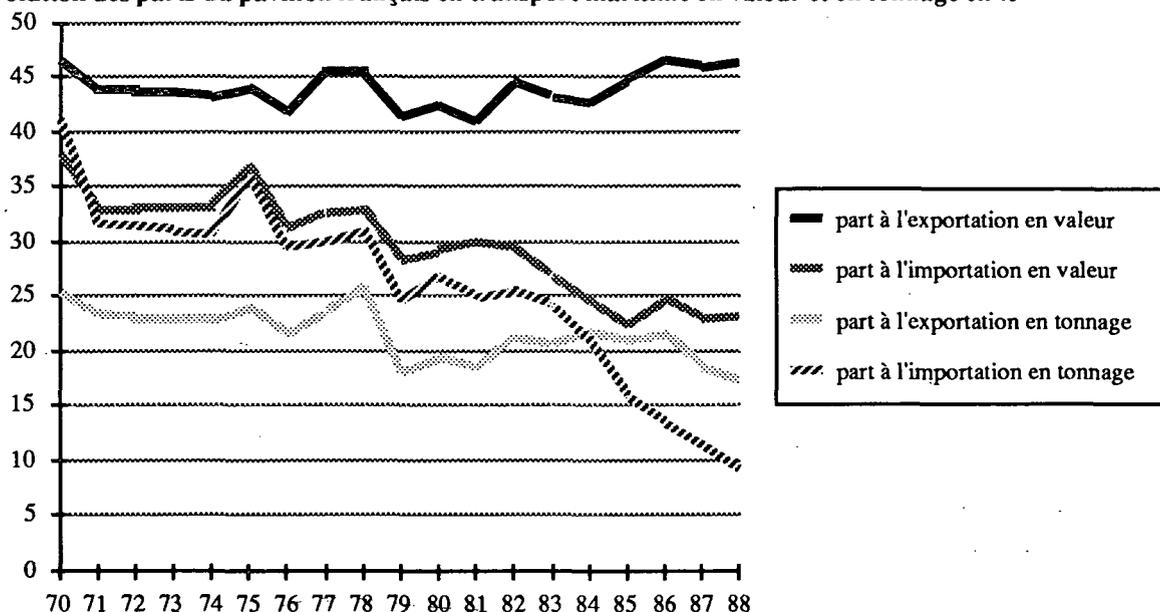


TABLEAU 7.10

Transport maritime du commerce extérieur français

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>import.</b>					
en tonnage	152,5	153,3	153,9	149,3	155,3
p. français	31,9	24,4	20,8	17,2	14,3
soit en %	20,9	15,9	13,5	11,5	9,2
<b>export.</b>					
en tonnage	48,7	52,9	50,9	53,0	52,7
p. français	10,6	11,1	11,0	9,8	9,1
soit en %	21,8	21,0	21,6	18,5	17,2
<b>ensemble</b>					
en tonnage	201,2	206,2	204,8	202,3	208,0
p. français	42,5	35,5	31,8	27,0	23,3
soit en %	21,1	17,2	15,5	13,3	11,2

TABLEAU 7.11

Transport maritime du commerce extérieur français selon les produits transportés.

	importation		exportation	
	1987	1988	1987	1988
<b>pr. pétroliers</b>				
en tonnages	97,8	97,8	6,8	7,7
pav. français	13,0	9,3	0,7	0,7
soit en %	13,3	9,5	10,3	9,5
<b>vracs solides *</b>				
en tonnages	32,1	38,3	5,1	6,0
pav. français	1,3	1,9	0,7	0,8
soit en %	4,0	5,0	13,7	12,9
<b>march. diverse</b>				
en tonnages	19,4	19,2	41,1	39,0
pav. français	3,0	3,1	8,4	7,6
soit en %	15,5	15,9	20,4	19,4

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

### b) L'activité de l'armement français.

L'activité de l'armement français est de 74,8 millions de tonnes en 1987. Elle comprend celle prise en compte précédemment (27 millions de tonnes), mais également celle effectuée en trafic tiers sous pavillon français (31 millions de tonnes). Par ailleurs, il faut tenir compte de l'activité de l'armement français réalisé sur les navires étrangers affrétés (5,5 millions de tonnes et 11,3 millions de tonnes en trafic tiers). Le taux global de couverture se calcule alors comme le rapport de l'activité de l'armement français sur le commerce extérieur maritime total passant par les ports français et étrangers.

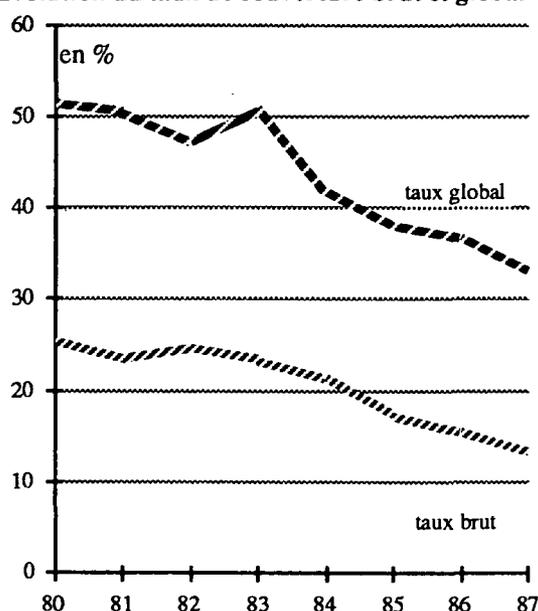
TABLEAU 7.12

Le taux de couverture global en millions de tonnes

	1980	1984	1985	1986	1987
<b>Importation</b>					
tous pavillons					
tous ports	216,5	163,8	165,3	167,5	168,1
armement	64,1	39,1	31,6	28,3	21,3
t. de couverture	29,6	23,9	19,1	16,9	12,7
<b>Exportation</b>					
tous pavillons					
tous ports	51,1	54,8	59,5	57,1	59,2
armement	10,8	12,3	13,2	12,6	11,2
t. de couverture	21,1	22,4	22,2	22,1	18,9
<b>Trafic tiers</b>					
armement	62,2	39,9	48,0	44,0	42,3
<b>Total</b>					
tous pavillons					
tous ports	267,6	218,6	224,8	224,6	227,3
armement	137,1	91,3	92,8	84,9	74,8
t. de couverture	51,2	41,8	41,3	37,8	32,9

GRAPHIQUE 7.9

Evolution du taux de couverture brut et global



### c) La DNTM et les échanges effectifs.

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

Entre 1980 et 1988, la valeur du chiffre d'affaires de l'armement français a quasiment stagné, soit en volume une baisse de l'ordre du tiers. Elle est initialement due à la baisse enregistrée par le trafic extérieur passant par les ports étrangers. En 1988 le chiffre d'affaires resterait stable. Le rapport "chiffre d'affaires de l'armement (hors cabotage national et les "passagers+voitures")/la DNTM", ne représente plus que 38,6% en 1988. Il est toutefois en légère hausse depuis 1986 après la chute en 1984 et la baisse de 3 points en 1986.

(1) Cette estimation du chiffre d'affaires reste provisoire pour 1987 et 1988. Elle est faite selon une méthode forfaitaire sans tenir compte des résultats financiers des entreprises.

TABLEAU 7.13

La DNTM en milliards de francs courants

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Totale</b>					
Hydrocarbure	5,6	5,9	4,7	3,9	3,8
Vrac sec	6,2	7,3	5,9	5,7	5,9
Marchandise div	26,1	26,3	26,5	26,6	26,3
total	37,9	39,4	37,2	36,2	36,0
<b>Directe</b>					
Hydrocarbure	5,6	5,8	4,7	3,9	3,8
Vrac sec	5,6	6,7	5,0	4,9	5,1
Marchandise div	20,8	20,7	20,0	19,0	18,9
total	31,9	33,2	29,7	27,8	27,8

TABLEAU 7.14

Le chiffre d'affaires de l'armement français

	1984	1985	1986	1987	1988
C.A. sur import.	4,8	4,1	3,5	3,2	3,1
C.A. sur export.	5,8	6,7	5,7	5,9	5,8
Cabotage nat.	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Trafics tiers	5,2	5,5	5,0	4,9	5,0
Passager + voit.	1,4	1,5	1,5	1,4	1,6
<b>Ensemble</b>	17,6	18,1	16,1	15,7	15,8

TABLEAU 7.12

Part de l'armement français en %

	1984	1985	1986	1987	1988
importation	28,0	23,9	24,0	23,9	22,6
exportation	36,7	41,2	36,0	37,8	41,1
import + export	32,3	32,4	30,3	29,8	29,5
import + export + trafic tiers	40,9	41,2	38,3	38,7	38,6

Source: Ministère Délégué Chargé de la Mer.

L'approche à partir des échanges effectifs, avec les conventions comptables FAB/FAB, fait apparaître un déficit mais celui-ci se réduit depuis 1985 (-1,8 milliards de F en 1988 contre -3 milliards en 1985). Le déficit résulte surtout des hydrocarbures. Les détournements de trafic à l'importation expliquent la hausse des importations avant 1985. En revanche, ils baissent en 1986.

TABLEAU 7.15

**Balance des frets et passagers de transport maritime**

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>Exportation</b>					
Frétements	0,5	0,5	0,9	0,8	0,9
Exportations sur navire français	5,8	6,7	5,7	5,9	5,8
Trafic tiers	5,2	5,5	5,0	4,9	5
Passagers + voit.	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8
<b>Total</b>	<b>12,1</b>	<b>13,3</b>	<b>12,2</b>	<b>12,3</b>	<b>12,5</b>
<b>Importation</b>					
Affrètements	1,2	1,3	1,3	1,4	1,3
Importations sur navire étranger	11,6	12,5	11,3	10,5	10,6
Détournement de trafic à l'import.	2,6	2,6	2,2	2,3	2,4
<b>Total</b>	<b>15,4</b>	<b>16,3</b>	<b>14,8</b>	<b>14,2</b>	<b>14,3</b>
<b>Solde</b>	<b>-3,4</b>	<b>-3,0</b>	<b>-2,5</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,8</b>

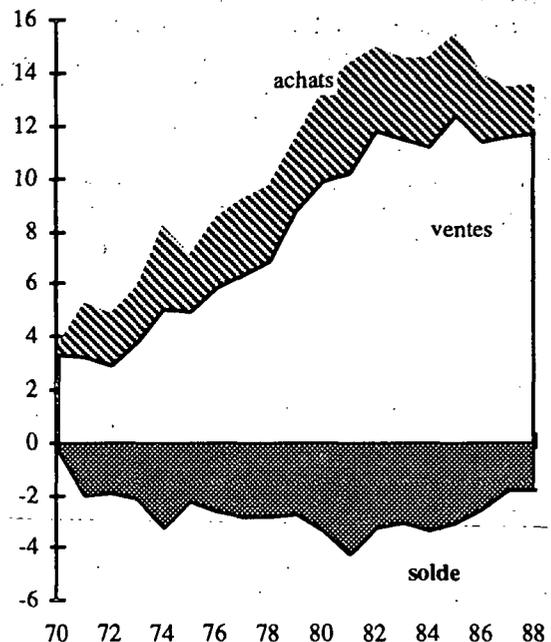
Source: Ministère Délégué Chargé de la Mer.

**LES TRAFICS CAPTES PAR LES PORTS ETRANGERS.**

En 1987, 15,5 millions de tonnes à l'importation et 6,1 millions de tonnes à l'exportation ont transité par les ports étrangers, représentant 89,5 milliards de francs à l'importation et 48,9 milliards de francs à l'exportation. Alors que les trafics captés à l'importation continuent d'augmenter en 1987, ceux à l'exportation sont en baisse. Les importations captées représentent 10,4% en tonnage du commerce par voie maritime et 33,9% en valeur. Ces pourcentages sont respectivement de 11,5% et 19,1% à l'exportation. On note toutefois que ces données comprennent les trafics acheminés à longue distance par air, négligeables en tonnes-km, mais non en valeur.

GRAPHIQUE 7.10

**Le solde des échanges effectifs du transport maritime FAB/FAB en milliards de fr. courants.**



Source: Ministère Délégué Chargé de la Mer.

TABLEAU 7.16

**Les trafics captés par les ports étrangers**

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

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

(\*) en millions de tonnes. (\*) en milliards de francs.

## Chapitre 8 LES TRANSPORTS EN EUROPE

Situer les transports en Europe dans la perspective de 1992, tel est l'objet de ce chapitre : on y étudie les trafics de voyageurs et de marchandises, le compte d'autrui, la consommation des ménages, enfin l'investissement. Voyageurs et marchandises confondus, le ratio "nombre total d'unité kilomètre par habitants" dépasse 15.000 kms par an en France, devant le Danemark, l'Allemagne et les Pays Bas. Par mode, la France se situe encore en tête pour la route (11.400 kms par an) et pour le rail (2.100 kms) (1)

### LES TRAFICS DANS LA C.E.E. (1)

#### a) Les trafics intérieurs de marchandises.

Entre 1970 et 1987, c'est en France que le trafic de marchandises progresse le moins : +13,5% contre +27,1% dans l'ensemble des 7 pays. Le transport routier progresse presque aussi vite que dans les autres pays : +64,3% en France contre +70,6% dans les 7 pays. De même, le transport ferroviaire ne régresse pas beaucoup plus que dans les autres pays. L'essentiel de l'écart entre la France et ses partenaires provient donc du transport par voies navigables.

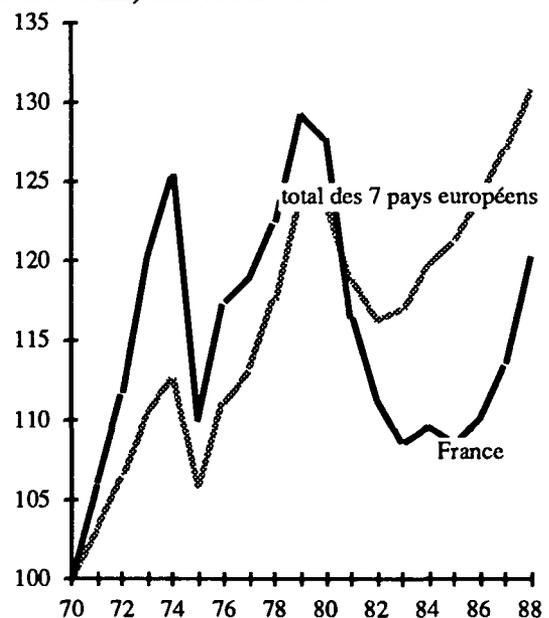
Cette moindre progression en France se situe après les deux chocs pétroliers, surtout à partir de 1980. En fait, les trafics baissent depuis le premier choc pétrolier alors que dans les autres pays ils continuent de croître. Par rapport à la moyenne des 7 pays, les trafics en France, base 100 en 1970, sont encore nettement au dessus des autres pays en 1980, bien que déjà plus sensiblement affectés en 1975. Entre 1980 et 1985, les trafics de marchandises diminuent de près de 13% en France.

Rappelons que l'indice de la production industrielle au début de 1985, base 100 en 1980, est de 98 en France 102.5 en Allemagne et 106 au Royaume Uni. C'est une explication du décrochage des trafics en France entre 1980 et 1985. Outre la structure des transports en France et la stagnation industrielle plus marquée, d'autres éléments plus ponctuels, telle la crise du bâtiment, expliquent aussi la chute des trafics en France entre 1980 et 1985.

Toutefois, on note un net redressement en France depuis 1987, qui permet de rattraper en partie le retard dû aux chocs pétroliers.

GRAPHIQUE 8.1

Evolution des trafics de marchandises (en milliards de tonnes-km) base 100 en 1970.



(1) Les 7 pays étudiés ici sont la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, le Royaume Uni, les Pays Bas, le Danemark. Les séries sont proches de celles de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Pour le trafic de l'Italie, on s'est toutefois calé sur les résultats d'une étude de l'Ambassade de France en Italie intitulé "Les transports de marchandise en Italie". Ces séries doivent être prises avec précaution. Elles excluent en outre le transport aérien.

TABLEAU 8.1

## Evolution des trafics de marchandises (\*).

trafics en tonnes-km	1970	1986	var. an. 70-86	1987	var. an. 87-86	var. 70-87	Parts modales en %	1970	1987	var.
<b>transport routier</b>	<b>315,5</b>	<b>512,2</b>	<b>3,1</b>	<b>538,2</b>	<b>5,1</b>	<b>70,6</b>	<b>transport routier</b>	<b>47,0</b>	<b>61,5</b>	<b>14,5</b>
France	76,1	116,6	2,7	125,0	7,2	64,3	France	41,6	57,9	16,3
Allemagne	78,0	138,5	3,7	140,6	1,5	80,3	Allemagne	36,8	53,6	16,8
Belgique	13,1	23,7	3,8	25,0	5,5	90,8	Belgique	46,8	63,7	16,9
Italie	43,1	104,5	5,7	109,7	5,0	154,6	Italie	61,0	79,3	18,3
Royaume Uni	85,0	100,9	1,1	108,6	7,6	27,8	Royaume Uni	74,4	77,9	3,5
Pays Bas	12,4	19,2	2,8	20,2	5,2	62,9	Pays Bas	24,4	31,5	7,1
Danemark	7,8	8,8	0,8	9,1	3,4	16,7	Danemark	66,7	69,3	2,7
<b>transports ferrés</b>	<b>193,0</b>	<b>156,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>154,4</b>	<b>-1,0</b>	<b>-20,0</b>	<b>transports ferrés</b>	<b>28,8</b>	<b>18,7</b>	<b>-10,0</b>
France	66,6	50,2	-1,8	49,8	-0,8	-25,2	France	36,4	24,9	-11,5
Allemagne	70,3	59,6	-1,0	57,8	-3,0	-17,8	Allemagne	33,1	23,1	-10,1
Belgique	7,9	7,4	-0,4	7,3	-1,4	-7,6	Belgique	28,2	19,9	-8,3
Italie	18,1	17,5	-0,2	18,4	5,1	1,7	Italie	25,6	13,3	-12,3
Royaume Uni	24,5	16,5	-2,4	16,4	-0,6	-33,1	Royaume Uni	21,5	12,7	-8,7
Pays Bas	3,7	3,0	-1,3	3,0	0,0	-18,9	Pays Bas	7,3	4,9	-2,4
Danemark	1,9	1,8	-0,4	1,7	-5,0	-10,5	Danemark	16,2	14,1	-2,1
<b>voies navigables</b>	<b>104,8</b>	<b>104,4</b>	<b>0,0</b>	<b>100,7</b>	<b>-3,5</b>	<b>-3,9</b>	<b>voies navigables</b>	<b>15,6</b>	<b>12,5</b>	<b>-3,1</b>
France	14,2	7,8	-3,7	7,4	-5,1	-47,9	France	7,8	3,9	-3,9
Allemagne	48,8	52,2	0,4	49,7	-4,8	1,8	Allemagne	23,0	20,2	-2,8
Belgique	6,7	5,2	-1,6	5,1	-1,9	-23,9	Belgique	23,9	14,0	-10,0
Italie	0,4	0,2	-4,2	0,2	0,0	-50,0	Italie	0,6	0,2	-0,4
Royaume Uni	2,0	2,4	1,1	2,5	4,2	25,0	Royaume Uni	1,8	1,9	0,1
Pays Bas	30,7	34,5	0,7	33,8	-2,0	10,1	Pays Bas	60,3	56,6	-3,8
Danemark	2,0	2,1	0,3	2,0	-4,8	0,0	Danemark	17,1	16,5	-0,5
<b>oléoducs</b>	<b>57,5</b>	<b>59,6</b>	<b>0,2</b>	<b>59,2</b>	<b>-0,7</b>	<b>3,0</b>	<b>oléoducs</b>	<b>8,6</b>	<b>7,2</b>	<b>-1,4</b>
France	26,2	26,9	0,2	25,7	-4,5	-1,9	France	14,3	13,3	-1,0
Allemagne	15,1	8,2	-3,7	8,7	6,1	-42,4	Allemagne	7,1	3,2	-3,9
Belgique	0,3	0,9	7,1	0,9	0,0	200,0	Belgique	1,1	2,4	1,3
Italie	9,1	9,6	0,3	9,9	3,1	8,8	Italie	12,9	7,3	-5,6
Royaume Uni	2,7	9,7	8,3	9,9	2,1	266,7	Royaume Uni	2,4	7,5	5,1
Pays Bas	4,1	4,3	0,3	4,1	-4,7	0,0	Pays Bas	8,1	7,0	-1,0
Danemark	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Danemark	0,0	0,0	0,0
<b>Ensemble</b>	<b>670,8</b>	<b>832,2</b>	<b>1,4</b>	<b>852,5</b>	<b>2,4</b>	<b>27,1</b>	<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
France	183,1	201,5	0,6	207,9	3,2	13,5	France	100,0	100,0	
Allemagne	212,2	258,5	1,2	256,8	-0,7	21,0	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	28,0	37,2	1,8	38,3	3,0	36,8	Belgique	100,0	100,0	
Italie	70,7	131,8	4,0	138,2	4,9	95,5	Italie	100,0	100,0	
Royaume Uni	114,2	129,5	0,8	137,4	6,1	20,3	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	50,9	61,0	1,1	61,1	0,2	20,0	Pays Bas	100,0	100,0	
Danemark	11,7	12,7	0,5	12,8	0,9	9,4	Danemark	100,0	100,0	

Source : CEMT, OEST (\*) en milliards de tonnes-km.

Par modes, la route se développe relativement plus vite en France que dans les autres pays : elle accapare en 1987 près de 58% des trafics, soit moins que la moyenne des 7 pays (61,5%) mais ses gains de parts de marché depuis 1970 sont plus importants (16,3% contre 14,5% entre 1970 et 1986 dans les 7 pays européens).

Ces gains importants en France se font surtout au détriment du transport ferroviaire qui perd 11,5% de parts de marché entre 1970 et 1987 contre (-10 points) dans l'ensemble des 7 pays, la France restant toutefois le pays, où les parts de marché du transport ferroviaire sont le plus élevées (24,9% en 1987 contre 18,7% dans les 7 pays européens).

## b) Les trafics terrestres de voyageurs.

En revanche, le trafic voyageurs, déjà important en France, augmente plus vite (+75,1% en voyageurs-km entre 1970 et 1987) que dans les 7 pays (+68,2%). Cette divergence résulte surtout d'une plus forte croissance des transports collectifs.

Le transport ferré augmente de 46,7% entre 1970 et 1987 en France contre +24,1% dans la moyenne des 7 pays, divergence qu'on retrouve pour les autobus-autocars (+57,1% en France contre +24,4% au niveau des 7 pays). Le trafic des voitures particulières augmente de 75,1% en France, soit 7 points au dessus de la moyenne.

S'agissant des évolutions relatives on note qu'en France, la part du trafic des voitures particulières augmente de 2,3 points en 17 ans contre 4,6 points pour l'ensemble des pays étudiés, le Royaume Uni étant le pays où cette part augmente le plus. En revanche, aussi bien le rail (-1,7 points entre 1970 et 1987 en France contre -2,2 points globalement) que les transports collectifs routiers qui perdent 2,4 points dans l'ensemble des pays contre seulement 0,5 points en France, se maintiennent mieux en France. Ces évolutions sont d'autant plus significatives que le transport ferroviaire a un poids plus important en France: 10,8 % en 1987 contre 7,9% dans les 7 pays.

Au total, c'est au Danemark et en France que le trafic voyageurs par habitant est le plus élevé : plus de 11.000 kms par habitant en 1986. L'Allemagne et les Pays-Bas ont un trafic de 10.500 kms par habitant. Puis viennent l'Italie et le Royaume Uni. En évolution, le trafic par habitant a surtout progressé en Italie et en France à tel point que le niveau rattrape celui du Danemark en 1986. La progression du trafic en France apparaît relativement régulière malgré les deux chocs pétroliers.

GRAPHIQUE 8.2

Evolution des trafics de voyageurs (en milliards de voyageurs-kms)

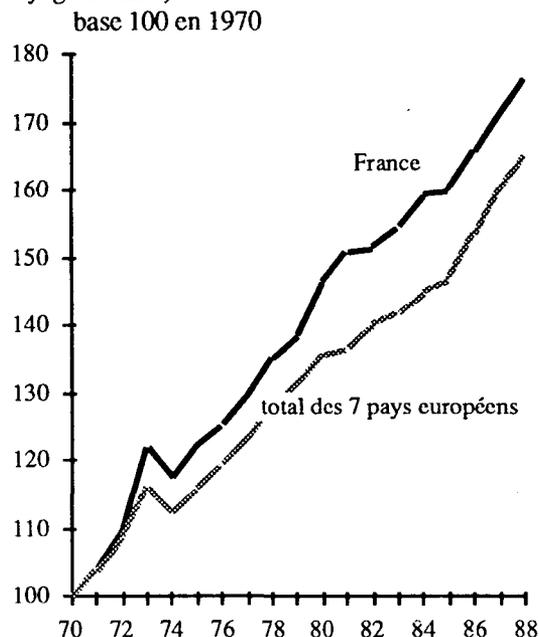


TABLEAU 8.2

Evolution des trafics de voyageurs (\*).

trafics en voy.-km	1970	1986	var. an. 70-86	1987	var. an. 87-86	var. 70-87	Parts modales en %	1970	1987	var.
<b>Voitures partic.</b>	<b>1302,9</b>	<b>2089,9</b>	<b>3,0</b>	<b>2191,0</b>	<b>4,8</b>	<b>68,2</b>	<b>Voitures partic.</b>	<b>78,9</b>	<b>83,5</b>	<b>4,6</b>
France	304,7	517,3	3,4	533,6	3,2	75,1	France	80,8	83,1	2,3
Allemagne	350,6	510,3	2,4	531,3	4,1	51,5	Allemagne	80,3	84,7	4,4
Belgique	49,2	68,1	2,1	70,5	3,5	43,3	Belgique	82,3	88,7	6,4
Italie	230,0	394,4	3,4	427,2	8,3	85,7	Italie	76,7	78,8	2,1
Royaume Uni	263,0	428,0	3,1	451,0	5,4	71,5	Royaume Uni	75,9	86,0	10,1
Pays Bas	72,1	126,2	3,6	129,7	2,8	79,9	Pays Bas	80,1	85,9	5,8
Danemark	33,3	45,6	2,0	47,7	4,6	43,2	Danemark	80,6	83,4	2,8
<b>transports ferrés</b>	<b>166,3</b>	<b>201,4</b>	<b>1,2</b>	<b>206,3</b>	<b>2,4</b>	<b>24,1</b>	<b>transports ferrés</b>	<b>10,1</b>	<b>7,9</b>	<b>-2,2</b>
France	47,1	69,0	2,4	69,1	0,1	46,7	France	12,5	10,8	-1,7
Allemagne	37,3	41,4	0,7	43,1	4,1	15,5	Allemagne	8,5	6,9	-1,7
Belgique	7,6	6,1	-1,4	6,3	3,3	-17,1	Belgique	12,7	7,9	-4,8
Italie	32,5	40,5	1,4	41,4	2,2	27,4	Italie	10,8	7,6	-3,2
Royaume Uni	30,4	30,8	0,1	32,2	4,5	5,9	Royaume Uni	8,8	6,1	-2,6
Pays Bas	8,0	8,9	0,7	9,4	5,6	17,5	Pays Bas	8,9	6,2	-2,7
Danemark	3,4	4,7	2,0	4,8	2,1	41,2	Danemark	8,2	8,4	0,2
<b>Autobus, autocar</b>	<b>181,8</b>	<b>228,3</b>	<b>1,4</b>	<b>226,2</b>	<b>-0,9</b>	<b>24,4</b>	<b>Autobus, autocar</b>	<b>11,0</b>	<b>8,6</b>	<b>-2,4</b>
France	25,2	39,8	2,9	39,6	-0,5	57,1	France	6,7	6,2	-0,5
Allemagne	48,7	53,1	0,5	52,9	-0,4	8,6	Allemagne	11,2	8,4	-2,7
Belgique	3,0	2,8	-0,4	2,7	-3,6	-10,0	Belgique	5,0	3,4	-1,6
Italie	37,4	70,5	4,0	73,4	4,1	96,3	Italie	12,5	13,5	1,1
Royaume Uni	53,0	41,0	-1,6	41,0	0,0	-22,6	Royaume Uni	15,3	7,8	-7,5
Pays Bas	9,9	12,1	1,3	11,9	-1,7	20,2	Pays Bas	11,0	7,9	-3,1
Danemark	4,6	9,0	4,3	4,7	-47,8	2,2	Danemark	11,1	8,2	-2,9
<b>Ensemble</b>	<b>1651,0</b>	<b>2519,6</b>	<b>2,7</b>	<b>2623,5</b>	<b>4,1</b>	<b>58,9</b>	<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
France	377,0	626,1	3,2	642,3	2,6	70,4	France	100,0	100,0	
Allemagne	436,6	604,8	2,1	627,3	3,7	43,7	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	59,8	77,0	1,6	79,5	3,2	32,9	Belgique	100,0	100,0	
Italie	299,9	505,4	3,3	542,0	7,2	80,7	Italie	100,0	100,0	
Royaume Uni	346,4	499,8	2,3	524,2	4,9	51,3	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	90,0	147,2	3,1	151,0	2,6	67,8	Pays Bas	100,0	100,0	
Danemark	41,3	59,3	2,3	57,2	-3,5	38,5	Danemark	100,0	100,0	

Source : CEMT, OEST (\*) trafic en milliards de voyageurs-km.

## LA COMPTABILITE NATIONALE

### a) La valeur ajoutée et l'emploi

Excepté la Belgique où les services annexes des ports ont un poids très important, la part des transports dans le Produit Intérieur Brut global, y compris les services annexes, varie peu d'un pays à l'autre en 1986. En France, cette part est de 4,2%, soit au dessous de la moyenne des pays étudiés (4,5%), mais au dessus de l'Allemagne (3,6%).

De même, la part des transports dans l'emploi global progresse légèrement en France comme dans la plupart des autres pays, excepté le Royaume Uni. En évolution absolue, l'emploi progresse surtout en France et en Italie. De même, les évolutions de la valeur ajoutée des transports sont très diverses selon les pays, contrairement aux trafics. En Italie et en France, le compte d'autrui croît de plus de 55% entre 1970 et 1986. En revanche, au Royaume Uni et au Danemark, la valeur ajoutée stagne alors que les trafics augmentent.

GRAPHIQUE 8.3

Evolution de la Valeur Ajoutée en volume dans les Transports base 100 en 1970 en %

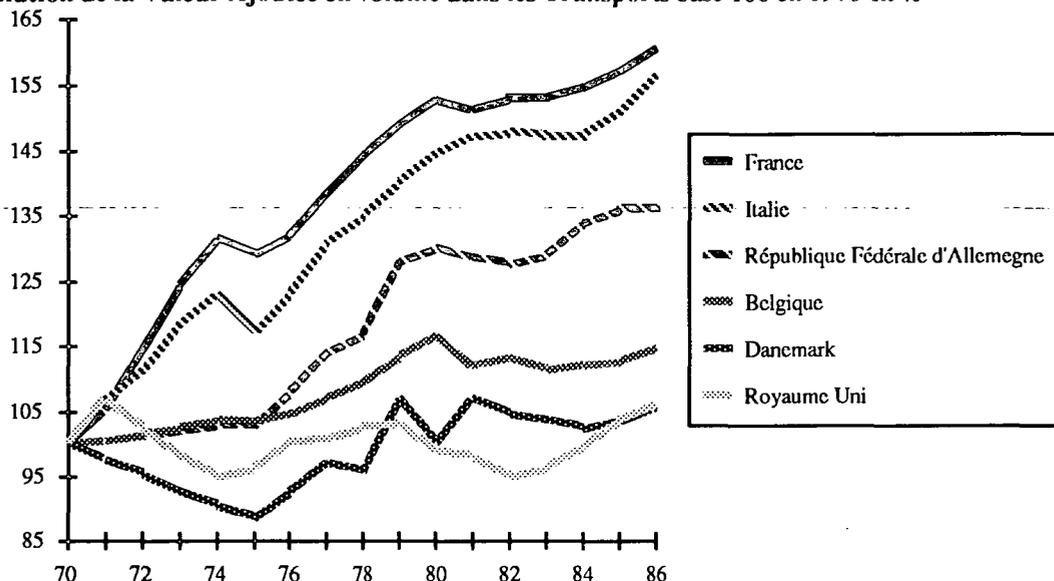


TABLEAU 8.3

Valeur Ajoutée en volume dans les Transports (en % du PIB) et Emploi dans les transports en milliers (en % de l'emploi total)(\*)

	valeur ajoutée en % du PIB						emploi en % de l'emploi total					
	évolution 86/70	1970	1975	1980	1985	1986	évolution 86/70	1970	1975	1980	1985	1986
<b>France</b>												
transports intérieurs	37	2,6	2,7	2,6	2,4	2,4	3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
autre transport yc auxil.	109	1,3	1,6	1,7	1,7	1,8	37	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2
ensemble transports	61	3,9	4,2	4,3	4,1	4,2	12	3,4	3,5	3,5	3,7	3,7
<b>Allemagne</b>												
transports intérieurs	8	2,8	2,5	2,4	2,2	2,2						
autre transport yc auxil.	127	0,9	0,9	1,3	1,4	1,4						
ensemble transports	36	3,7	3,5	3,7	3,6	3,6	0	3,4	3,8	3,6	3,5	3,5
<b>Belgique</b>												
transports intérieurs	-6	3,4	3,0	2,6	2,3	2,3						
autre transport yc auxil.	32	4,4	4,0	4,3	4,0	4,1						
ensemble transports	15	7,8	7,0	6,9	6,3	6,3	8	6,3	6,9	7,0	6,9	6,8
<b>Italie</b>												
transports intérieurs	59	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	35	3,0	3,3	3,4	3,7	3,7
autre transport yc auxil.	54	1,7	1,8	1,9	1,7	1,8	3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1
ensemble transports	57	3,8	4,0	4,1	3,9	4,0	26	4,2	4,5	4,5	4,7	4,8
<b>Danemark</b>												
transports intérieurs	5	4,9	3,7	3,6	3,4	3,4	8	3,2	2,9	2,9	3,1	3,1
autre transport yc auxil.	7	3,4	2,9	2,8	2,5	2,4	7	2,2	2,3	2,4	2,5	2,1
ensemble transports	6	8,3	6,6	6,4	5,8	5,8	8	5,4	5,1	5,3	5,6	5,2

Source : EUROSTAT 1988 (nouvelle base 1980 pour la France) (\*) Les données publiées ici pour la France., qui proviennent de l'ancienne campagne de compte 1984-1987, peuvent différer quelque peu de celles publiées dans les autres chapitres .

TABLEAU 8.4

## Investissement en volume de la branche Transports (évolution en 1985 base 100 en 1970)

	1970	1975	1980	1985	1986
<i>en évolution</i>					
France	-	47,9	48,3	41,2	50,2
Allemagne	-	-4,6	-9,0	-7,9	-1,6
Italie	-	5,0	38,9	52,8	47,7
Belgique	-	59,5	155,7	167,9	106,1
Royaume Uni	-	-3,6	-14,1	-26,5	-34,0
Pays Bas	-	33,4	32,1	55,6	75,4
<i>en % de la FBCF</i>					
France	5,0	6,3	5,8	5,9	6,1
R.F.A.	5,0	5,1	3,9	4,2	4,4
Italie	6,1	6,7	7,6	8,5	8,1
Belgique	4,6	6,4	9,5	8,7	7,4
Royaume Uni	7,3	6,8	6,0	4,6	4,1
Pays Bas	6,5	9,2	8,5	10,3	10,8

Source : EUROSTAT

## b) L'investissement en transport.

S'agissant de l'investissement de la branche transports, sa part dans la FBCF globale augmente en France, alors qu'elle baisse en Allemagne. Au Pays Bas et en Belgique, du fait d'investissements portuaires importants, cette part augmente fortement. En évolution, la F.B.C.F. progresse en France de 50% en volume entre 1970 et 1986, évolution plutôt favorable.

En revanche, les dépenses d'infrastructure baissent en volume dans la plupart des pays, surtout en France entre 1975 et 1984. Leur part baisse aussi dans l'investissement global, du fait des investissements portuaires en forte baisse. Les dépenses pour la route en France représentent 73% des investissements en infrastructure. Il est vrai que durant cette période d'étude, 1975-1984, les investissements d'infrastructure routière augmentent moins en France qu'entre 1970 et 1975, ou après 1984.

TABLEAU 8.5

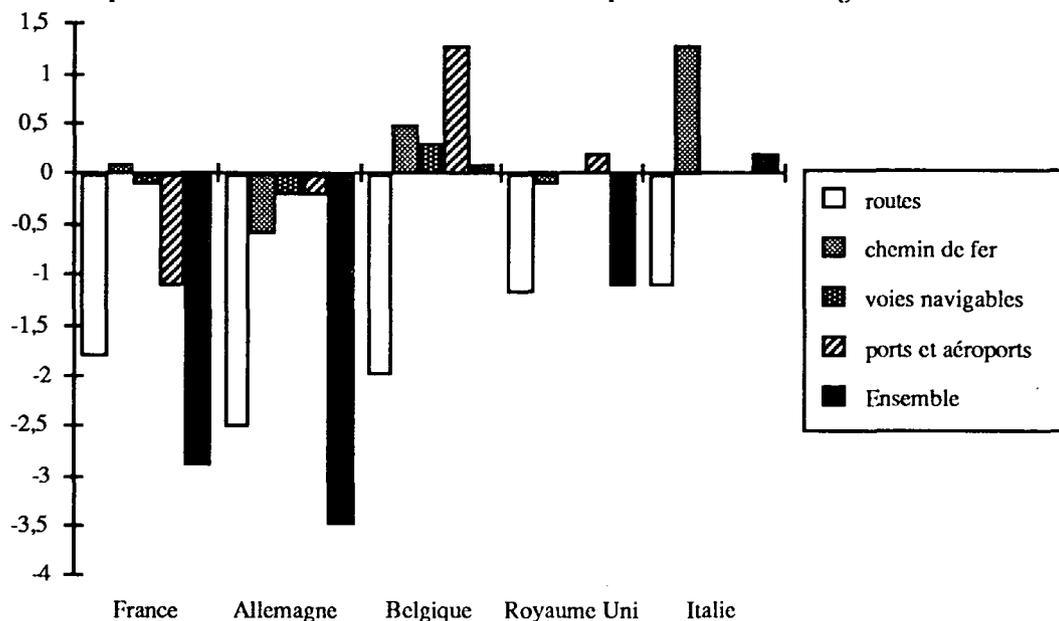
## Investissement en volume des infrastructures de transports (évolution entre 1975 et 1984 en %)

	évolution en volume base 100 en 1975			% en valeur de la FBCF totale	
	invest.	entret.	total	1975	1984
<b>France</b>					
routes	-36,0	17,9	-24,4	5,0	3,2
chemin de fer	6,6	-1,4	1,5	0,7	0,8
voies navigables	-58,8	-57,4	-58,6	0,2	0,1
ports et aéroports	-90,6	-	-90,6	1,3	0,2
<b>total</b>	<b>-42,3</b>	<b>8,3</b>	<b>-29,0</b>	<b>7,2</b>	<b>4,3</b>
<b>Allemagne</b>					
routes	-30,8	-13,3*	-25,6	5,9	3,4
chemin de fer	-12,7	-16,1	-13,8	2,3	1,7
voies navigables	-21,4	4,1	-12,6	0,4	0,2
ports et aéroports	-17,5	-	-17,6	0,5	0,3
<b>total</b>	<b>-25,4</b>	<b>-13,2</b>	<b>-21,7</b>	<b>9,1</b>	<b>5,6</b>
<b>Belgique</b>					
routes	-52,1	-	-	5,9	3,9
chemin de fer	-7,0	-	-	2,0	2,5
voies navigables	1,4	-	-	0,7	1,0
ports et aéroports	71,7	-	-	0,9	2,2
<b>total</b>	<b>-27,4</b>	<b>-30,2*</b>	<b>-27,8</b>	<b>9,5</b>	<b>9,6</b>
<b>Royaume Uni</b>					
routes	-28,8	-18,6*	-24,2	4,0	2,8
chemin de fer	-13,1	-	-	0,8	0,7
voies navigables	-5,6	-	-	0,0	0,0
ports et aéroports	45,8	-	-	0,3	0,5
<b>total</b>	<b>-21,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5,1</b>	<b>4,0</b>
<b>Italie</b>					
routes	-4,0	19,0	5,0	5,0	3,9
chemin de fer	307	106	172	0,6	1,9
voies navigables	60,0	4,0	40,6	0,0	0,0
ports et aéroports	27,4	3,1	8,4	0,6	0,6
<b>total</b>	<b>28,8</b>	<b>29,2</b>	<b>29,0</b>	<b>6,2</b>	<b>6,4</b>

Source : CEMT

GRAPHIQUE 8.4

## Variation de la part de la FBCF en infrastructures de transports dans la FBCF globale en %



### c) La consommation des ménages.

Le coefficient budgétaire en transport augmente de 0,7 point en France entre 1970 et 1986, comme dans la plupart des pays européens sauf l'Allemagne où il stagne. Toutefois, entre 1980 et 1986, il baisse de 0,7 point en France alors qu'il augmente de 0,7 point en Allemagne. Dans la plupart des pays, cette hausse depuis 1970 est surtout liée aux achats de véhicules, voire aux dépenses d'utilisation de véhicules sauf en France où la part des dépenses d'utilisation de véhicules reste stable entre 1970 et 1986.

On note toutefois que c'est en France, que la part des dépenses d'utilisation reste la plus élevée.

Autre évolution, le coefficient budgétaire des transports collectifs gagne 0,1 point en France. Cette relative stabilité ne se retrouve qu'en Italie comme pour les trafics. En Allemagne, la part des transports collectifs perd 0,7 points entre 1970 et 1986. Les prix relatifs expliquent pour partie ces évolutions : en France, où les prix relatifs baissent plus qu'en Allemagne, la consommation relative de dépenses d'utilisation de véhicules augmente moins.

TABLEAU 8.6

Consommation des ménages en volume de Transports (évolution en % et coefficient budgétaire).

	en évolution base 100 1970					% de la consommation finale				
	1975	1980	1984	1985	1986	1970	1975	1980	1985	1986
<b>France</b>										
achats de véhicules	30,8	81,9	90,1	89,0	107,8	-3,1	3,4	4,0	-3,8	4,0
dépenses d'utilisation de véh.	29,2	48,1	55,8	54,9	58,7	8,4	8,4	8,8	8,4	8,3
achats de service de transport	23,6	47,2	56,4	59,4	59,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,1
Ensemble transports	28,7	55,7	63,7	63,3	70,0	13,7	13,9	15,1	14,4	14,4
<b>Allemagne</b>										
achats de véhicules	8,0	38,1	44,3	47,1	86,2	3,7	3,4	3,7	3,7	4,5
dépenses d'utilisation de véh.	15,2	26,9	30,5	32,5	42,4	7,5	7,3	6,8	7,4	7,5
achats de service de transport	-7,5	0,6	-5,9	-3,8	-10,4	2,4	1,9	1,7	1,7	1,7
Ensemble transports	9,3	25,3	27,8	30,1	45,0	13,6	12,5	12,2	12,9	13,6
<b>Belgique</b>										
achats de véhicules	39,1	70,6	65,2	67,6	81,1	3,3	4,2	4,0	3,7	3,9
dépenses d'utilisation de véh.	35,6	61,8	65,5	67,2	67,2	5,8	7,1	6,5	6,5	6,6
achats de service de transport	3,5	-7,1	-13,7	-13,8	-17,5	1,9	1,8	1,2	1,4	1,3
Ensemble transports	31,0	52,4	51,6	53,1	56,5	11,0	13,1	11,7	11,7	11,9
<b>Italie</b>										
achats de véhicules	-2,8	66,9	72,1	91,3	102	3,1	2,6	3,8	4,0	4,1
dépenses d'utilisation de véh.	22,0	48,6	56,2	62,7	76,7	5,5	5,9	6,0	6,1	6,4
achats de service de transport	17,7	42,7	48,6	62,8	61,1	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Ensemble transports	13,7	53,5	60,1	71,6	82,4	10,0	9,9	11,2	11,6	11,9
<b>Royaume Uni</b>										
achats de véhicules	22,4	53,4	82,8	93,9	108	3,8	4,1	4,8	5,4	5,6
dépenses d'utilisation de véh.	17,8	34,8	44,5	49,1	60,4	5,7	6,0	6,3	6,2	6,4
achats de service de transport	7,6	15,9	22,9	28,2	35,8	3,8	3,6	3,5	3,5	3,6
Ensemble transports	16,2	34,8	49,4	56,0	67,2	13,3	13,7	14,6	15,2	15,5
<b>Danemark</b>										
achats de véhicules	-6,2	-34,2	39,8	69,7	83,3	5,3	4,6	3,0	7,0	7,3
dépenses d'utilisation de véh.	11,6	14,7	9,3	13,1	17,1	7,5	7,8	7,4	6,6	6,6
achats de service de transport	-4,6	20,9	12,3	15,5	15,4	2,7	2,4	2,8	2,4	2,4
Ensemble transports	2,7	-0,9	20,2	32,8	39,4	15,5	14,8	13,3	16,0	16,3

Source : EUROSTAT 1988 (nouvelle base 1980 pour la France) (\*) Les données publiées ici pour la France, qui proviennent de l'ancienne campagne de compte 1984-1987, peuvent différer quelque peu de celles publiées dans les autres chapitres.

## Chapitre 9

# L'ETAT ET LES COLLECTIVITES LOCALES

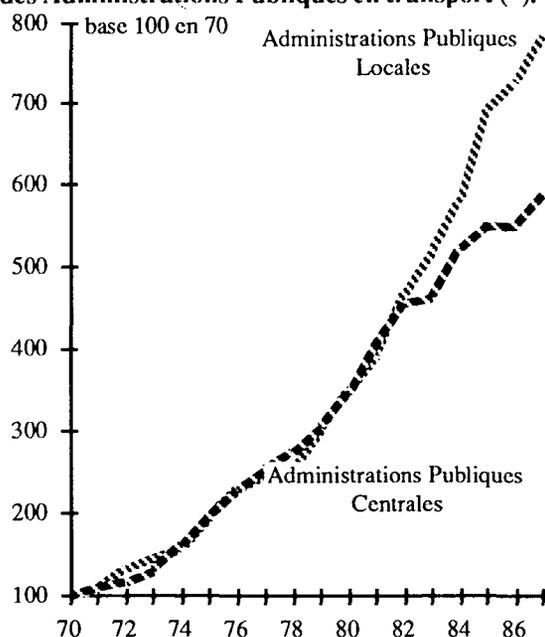
Le budget transport de l'Etat stagne après une bonne progression en 1987. Selon le projet de loi de finances pour 1989 la priorité donnée à la sécurité routière se traduit par une augmentation de 21% des crédits; le budget route augmente de 8,2% pour ses autorisations de programme. La SNCF avec 39 milliards de francs et la RATP avec 9,3 milliards restent largement subventionnées en 1988.

Pour leur part, les dépenses des administrations publiques augmentent de 2,7% en 1986 et vraisemblablement de 7,3% en 1987. La part des administrations publiques locales continue d'augmenter : de près de 52% en 1985, elle passe à 54% en 1986 et à 55% en 1987.

Au total, la part des transports dans les dépenses totales des Administrations Publiques, autour de 8,7%, regagne près de 0,3 point entre 1983 et 1987, après avoir baissé de près de 1,7 point entre 1976 et 1983 (graphique 9.2).

GRAPHIQUE 9.1

Evolution des dépenses globales non consolidées des Administrations Publiques en transport (\*).



L'action des Pouvoirs Publics occupe une place importante dans le domaine des transports : les Pouvoirs Publics ont une action de réglementation et d'orientation. En outre, l'Etat et les Collectivités Locales consacrent une partie non négligeable de leur budget aux transports. Ces dépenses comprennent notamment les contributions versées aux Grandes Entreprises Nationales et les dépenses relatives aux infrastructures.

TABLEAU 9.1

Evolution des dépenses globales des Administrations Publiques en transport en milliards de Francs.

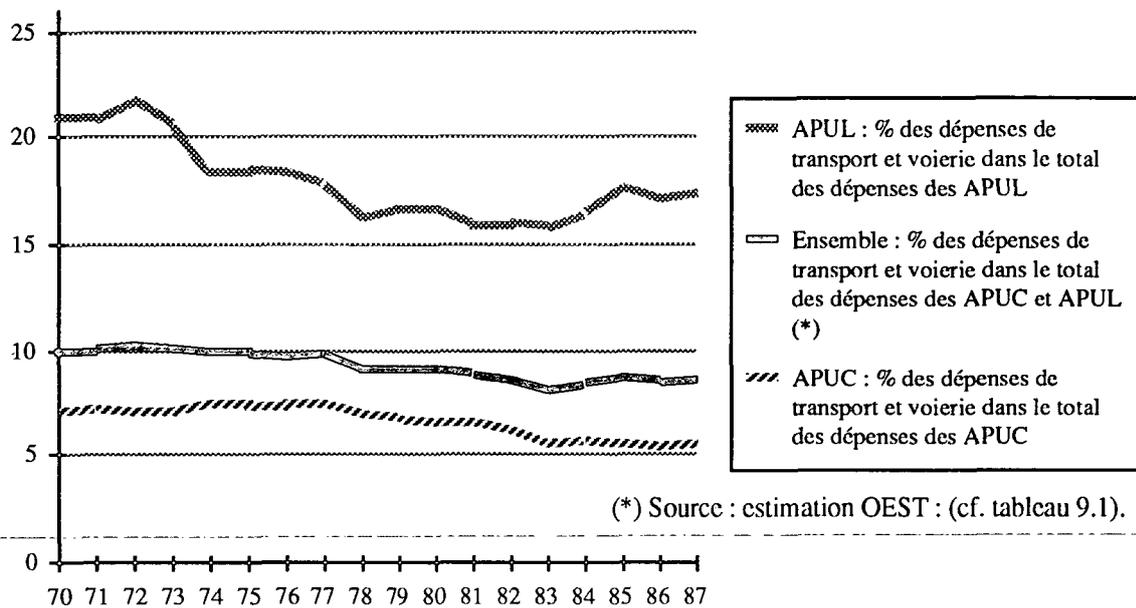
	1970	1975	1985	1986	1987
APUC (*)	11,8	23,4	64,9	65,2	69,5
% transport	7,0	7,3	5,6	5,4	5,5
APUL (*)	10,5	20,6	72,9	76,5	82,5
% transport	20,9	18,5	17,7	17,2	17,5
Ensemble	21,5	42,2	136,4	140,1	150,4
% transport	9,9	9,8	8,7	8,5	8,7

Source : estimation OEST.

(\*) Dans ce chapitre les dépenses des APU (Administration Publiques) sont source INSEE pour l'Etat, et source OEST pour les APUL (Administrations Publiques Locales) à partir des données de l'INSEE et de la Comptabilité Publique, entre 1983 et 1986. Les dépenses des APU sont partiellement estimées pour 1987. En outre, on a estimé ces dépenses entre 1970 et 1982 en utilisant les informations de la base 1971, et les reclassements de la base 1980 (exemple "Le parc des Ponts"). Ces estimations sont évidemment très approximatives. Elles pourront faire l'objet de révision suite à des travaux de réropolation de l'INSEE ou de l'OEST. Enfin, le pourcentage des dépenses "transports" est calculé sur le total (APUC + APUL), hors les dépenses de Sécurité Sociale. Il doit être utilisé avec précaution compte tenu des problèmes de consolidation. Seuls, les transferts en capital de transport des APUC vers les APUL, aisément isolables, ont été annulés.

GRAPHIQUE 9.2

Evolution de la part du transport dans les dépenses totales des APUC et APUL en % (\*).



### LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

D'abord, les crédits votés pour les transports augmentent en 1989 (+5,6%) par rapport à 1988 qui marquait au contraire une régression de 6,2%. De même, les Autorisations de Programme sont de nouveau en hausse, celles pour la sécurité routière progressant très fortement. Notons toutefois que le budget des Routes, inclus dans celui de l'Équipement et du Logement progresse moins (+ 2%) qu'en 1988 (+4,5%).

TABEAU 9.2  
Dépenses prévues dans les projets de lois de finances en transport M. de francs.

	1985	1986	1987	1988	1989
Mer	5,7	5,4	5,6	5,5	6,0
DSCR	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
Nav. aérienne (BANA)	0,9	1,0	1,1	1,1	1,6
D.T.T.	40,8	40,1	41,6	38,3	39,5
Aviation civile	4,3	4,7	4,3	4,3	5,0
<b>Ensemble</b>	<b>52,3</b>	<b>51,9</b>	<b>53,2</b>	<b>49,8</b>	<b>52,7</b>
Budget général	996	1030	1050	1082	1152
Part transports dans le budget	5,3	5,0	5,1	4,6	4,6

### Autorisations de Programme en transport Milliards de francs.

	1985	1986	1987	1988	1989
Mer	0,5	0,4	0,6	0,7	0,6
DSCR	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4
Nav. aérienne (BANA)	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6
D.T.T.	2,5	2,2	1,7	0,9	1,0
Aviation civile	2,2	2,8	2,4	2,7	2,7
<b>Ensemble</b>	<b>5,9</b>	<b>6,0</b>	<b>5,5</b>	<b>5,1</b>	<b>5,3</b>

Source : OEST

### a) Réglementation - orientation

#### Réglementation européenne.

Les principaux événements concernent

- la proposition d'une prime de déchargement des bateaux afin de supprimer l'excédent de l'offre de cale fluviale
- l'approbation des crédits de 65 millions d'écus en 1988 et 60 en 1989 pour les infrastructures routières
- l'augmentation de 40% des contingents CEE
- les négociations afférentes à l'amélioration du transit entre la CEE et la Suisse, la Yougoslavie, l'Autriche
- l'accord sur des normes pour les véhicules légers, les véhicules frigorifiques et les autobus
- l'adoption de règlements portant sur le transport aérien
- des propositions pour l'accès à la profession de transporteur routier, les harmonisations fiscales et sociales, l'aide au transport combiné et le cabotage

#### Sécurité routière.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a prévu le 27 octobre:

- le renforcement de l'équipement de la gendarmerie et de la police
- deux opérations à plus long terme à savoir l'étude des contrôles techniques périodiques des véhicules légers et le permis à points

#### Les transports routiers.

- Un décret paru en mai 1988 abroge les textes constitutifs de la T.R.O. (notons qu'elle n'était plus contrôlée depuis 2 ans).
- L'augmentation des autorisations en zone longue a été de 15%.
- des décrets approuvent les contrats types : marchandises périssables sous température dirigée, marchandises générales par envois de 3 tonnes et plus, transport par véhicule citerne, animaux vivants, messagerie.

### Transport maritime

- on note la manutention portuaire des marchandises cotées bord.

-en matière européenne le règlement relatif aux pratiques tarifaires déloyales a été utilisé pour la défense de l'armement européen (affaire Hyundai).

-les travaux de l'OMI visant à instaurer le nouveau Système Mondial de Détresse en Mer - la Conférence Internationale a adopté les amendements à la convention SOLAS - Le Comité Juridique a réactivé l'étude du projet de convention sur le transport de marchandises dangereuses.

### b) Infrastructures.

L'année 1987 a été marquée par la révision du schéma Directeur Routier National, décidé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.) et approuvé par décret le 20 février 1988.

Le C.I.A.T. du 17 novembre 1988 prévoit un complément de 739 km soumis quant à leur répartition aux instances régionales. Ainsi le bilan des autoroutes concédées, au 1er janvier 1989 est le suivant:

-autoroutes de liaisons concédées en service=4988km

-autoroutes en cours de travaux =580km

-autoroutes du nouveau Schéma Directeur restant à engager =1700 km

-complément du C.I.A.T.=739km

-autoroutes à réaliser au titre de l'ancien Schéma Directeur=822 km

soit au total 3841 km à réaliser

#### Autoroutes mises en service en 1988

174,7 km ont été mises en service:

#### 124,5 km d'autoroutes concédées:

A11 : Le Bailleul-Durtal(13,8km)

A26 : Calais-Nordausques(18km)

A42 : Chazey-Pont D'Ain(19,1km)

A71 : Vallon-Sully-Montmarault(37,8km)

A64 : Soumoulou-Tarbes ouest(20km)

A612 : Rocade de Toulouse(15,8km)

50,2 km de voies rapides urbaines dont 12,1 km de voies express.

A.86: Section RN.6-RN.305(3,2km)

A.31: Continuité autoroutière à Thionville(6,3km)

A35: Bartenheim-frontière Suisse(4,1km)

A.75: Déviation ouest A.71-RN.9(4,5km)

A.46: Rieux-Neyron(2,8km)

A.55: Autoroute littorale nord de Marseille(11km)

A.56: Istres nord-CD169(4,2km)

A.604: Dégagement ouest de Toulouse(2km)

Les voies express sont:

la pénétrante Est de Dunkerque, la racade Nord de Douai, l'élargissement Longuesse-CD28, la rocade Est de Roanne et la déviation de St-Martin-Dc-Crau.

Fin décembre 1988 le réseau autoroutier comprenait 6955 km d'autoroutes, soit : 4988 km d'autoroutes concédées et 1967 km d'autoroutes non concédées.

## LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIEES A L'ACTIVITE "TRANSPORT".

Ces recettes regroupent tous les impôts prélevés par l'Etat liés à l'activité "transport" et figurent dans le Budget Général de l'Etat, les Comptes Spéciaux du Trésor et les budgets annexes. La part des taxes sur les hydrocarbures se maintient depuis 1980 à environ 80% des recettes prélevées par l'administration sur les transports. Ces taxes sur les hydrocarbures sont de loin les plus importantes. La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) représente environ 9% des recettes globales de l'Etat en 1987. La TIPP est parmi les principaux impôts versés à l'Etat, celui qui a le plus progressé entre 1983 et 1987, passant de 59 milliards à 97 milliards, soit +65%. Toutefois, cet accroissement s'explique en partie par l'intégration en 1985 de la taxe parafiscale qui alimentait la Caisse Nationale de l'Energie à hauteur de 11 milliards. Pour le reste, l'assiette de la taxe augmente lentement comme la consommation de produits pétroliers mais les tarifs des carburants et du fioul domestique, qui représentent 97% du total de la taxe, sont indexés sur le barème de l'impôt sur le revenu, et ont donc progressé de 27% en quatre ans.

TABEAU 9.3

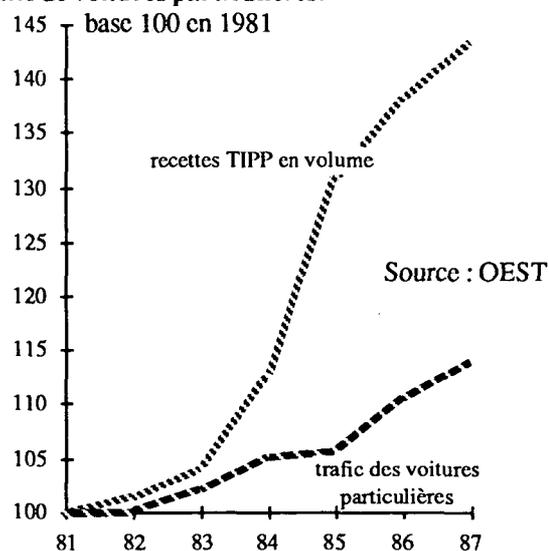
Evolution des recettes des APU liées à l'activité "Transport" en Milliards de Francs

	1983	1984	1985	1986	1987
Route	15,2	16,9	19,7	21,6	22,6
Voie navigable	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Aviation civile	1,0	1,2	1,3	1,0	1,0
Taxe sur les hydr.	60,1	70,0	86,2	95,7	102,3
T.I.P.P.	59,3	68,8	84,0	92,6	97,0
T.S.P.P.	0,8	1,2	2,2	3,1	5,3
<b>Total</b>	<b>76,5</b>	<b>88,2</b>	<b>107,3</b>	<b>118,4</b>	<b>126,0</b>
Vers. transport	7,1	8,0	8,7	8,3	8,7

Source : INSEE

GRAPHIQUE 9.3

Evolution comparée de la TIPP en volume et du trafic de voitures particulières.



## LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES EN TRANSPORT.

### a) Transferts des administrations aux entreprises de transport:

L'ensemble des transferts des administrations à certaines entreprises publiques est déjà un indicateur de dépenses. Mais cette méthode a l'inconvénient de regrouper des types de charges d'ordre très différents (subventions, compensations pour service public, aides sociales). On note que les transferts de l'administration augmentent davantage pour la RATP que pour la SNCF du fait de la baisse des charges de retraite depuis 1985: Les augmentations sont en effet respectivement de 22% et de 7,2% sur la période 1984-1988. Si l'on part de l'année 1983, les pourcentages sont de 36,7% et de 33,6%.

TABLEAU 9.4

Evolution des transferts de l'Administration à la SNCF et à la RATP en Milliards de Francs

	1984	1985	1986	1987	1988
<b>transferts SNCF</b>	<b>36,4</b>	<b>38,0</b>	<b>38,1</b>	<b>39,0</b>	<b>39,0</b>
.subv. d'explo.	18,0	18,7	18,6	19,3	19,3
.compensation p. réduc. tarif.	5,4	5,7	6,0	6,2	6,2
.ch. de retraite	13,1	13,5	13,5	13,5	13,5
<b>transferts RATP</b>	<b>7,6</b>	<b>8,3</b>	<b>9,0</b>	<b>9,2</b>	<b>9,3</b>
.subv. d'explo.	5,0	5,5	6,0	6,0	6,0
.compensation p. réduc. tarif.	2,6	2,8	3,0	3,2	3,3

Source : INSEE, DP, estimation OEST Les subventions d'exploitation versées à la SNCF sont destinées pour plus de la moitié aux charges d'infrastructures et de passages à niveau.

### b) évaluation en comptabilité nationale

Le secteur des Administrations Publiques (APU) regroupe deux sous-secteurs en Comptabilité Nationale: les Administrations Publiques Centrales (APUC = Etat et Organismes Divers d'Administrations Publiques Centrales) et les Administrations Publiques Locales (APUL = Collectivités Locales et Organismes Divers d'Administrations Locales). En 1987, les APU consacrent 150,4 milliards de francs aux transports. La part des transports dans le total des dépenses des APUC et APUL est de 8,7% contre 9,9% en 1970.

En fait, ce sont les dépenses de fonctionnement en transport qui expliquent cette divergence celles d'investissement augmentant quasiment aussi vite que pour l'ensemble entre 1970 et 1987, du fait d'une forte croissance avant 1975. De fait, elles représentent en 1987 près de 20,5% du total des dépenses d'investissement des APUC contre un peu plus de 18% en 1970.

TABLEAU 9.5

Evolution des dépenses globales des Administrations Publiques en transport en Milliards de Francs.

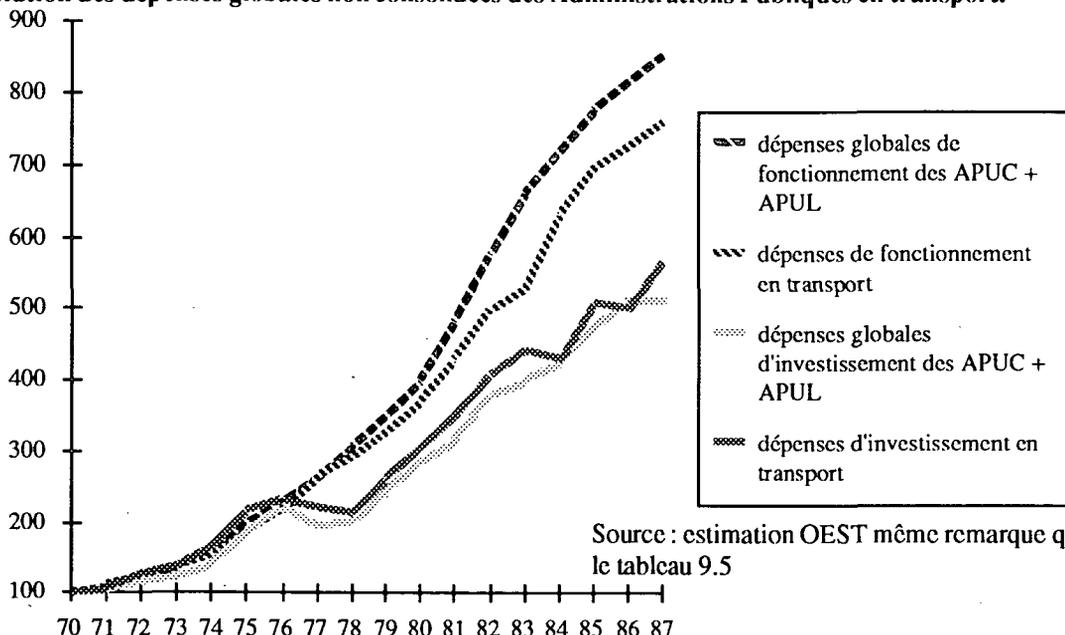
	1970	1975	1985	1986	1987
<b>transport</b>					
fonctionnement	14,4	26,7	100,2	104,5	109,8
investissement	7,1	15,5	36,2	35,6	40,6
<b>Ensemble</b>					
fonctionnement	178	356	1385	1458	1530
investissement	39	72	186	199	199
<b>% transport</b>					
fonctionnement	8,1	7,5	7,2	7,2	7,2
investissement	18,3	21,4	19,5	17,8	20,3

Source : estimation OEST.

(\*) Les pourcentages sont calculés sur le total (APUC + APUL) non compris les dépenses de Sécurité Sociale. Seuls, les transferts en capital de transport des APUC vers les APUL, aisément isolables, ont été annulés.

GRAPHIQUE 9.4

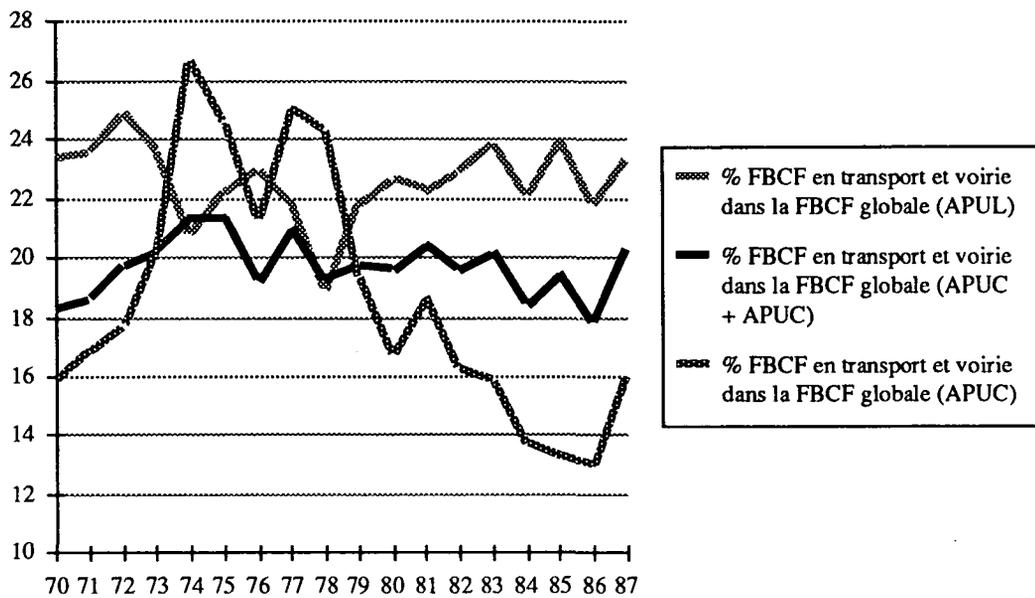
Evolution des dépenses globales non consolidées des Administrations Publiques en transport.



Source : estimation OEST même remarque que pour le tableau 9.5

GRAPHIQUE 9.5

Evolution de la part du transport en investissement dans les dépenses totales des APUC et APUL en % (\*).



Les APUL consacrent aux investissements en transports une part deux fois plus importante dans leurs dépenses que les APUC. Alors que cette part chute depuis 1974 pour les APUC, elle augmente sensiblement pour les APUL pour atteindre 24% en 1986 contre 12% pour les APUC. Globalement, les dépenses d'investissement des APUC en transport fluctuent sensiblement entre 1970 et 1987, au rythme des grands programmes d'infrastructure: accélération du programme autoroutier; très forte inflexion des concours des Collectivités Locales aux transports collectifs.

La structure des dépenses par mode est relativement stable entre 1983 et 1987. En 1987, la route représentait près de 49,5% des dépenses des Administrations Publiques en transport contre 20,8% aux transports collectifs urbains et 21,6% aux transports ferroviaires. Ces pourcentages étaient respectivement de 52,8%, 14,2% et 21,3% en 1970. En fait, les dépenses de fonctionnement étant plus difficilement compressibles, les divergences de crédits accordés par l'Etat et les collectivités locales au secteur des transports proviennent des dépenses d'investissement.

TABLEAU 9.6

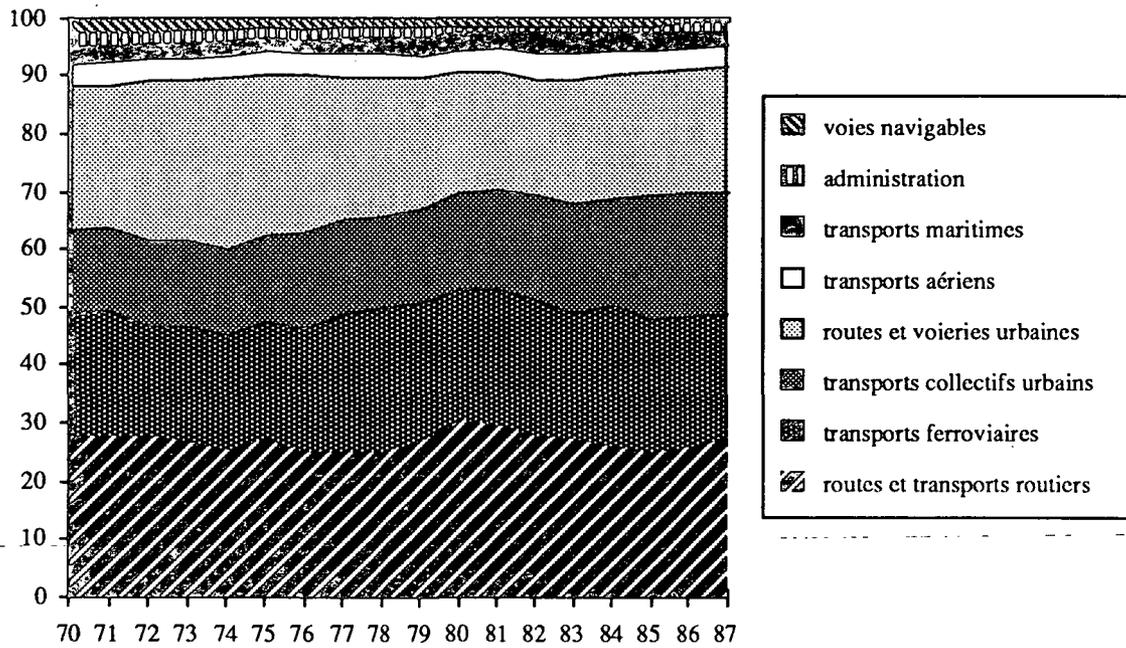
Evolution de la ventilation fonctionnelle des dépenses des APUC et APUL en transport.

	valeur en Milliards de Francs						en %					
	1970	1983	1984	1985	1986	1987	1970	1983	1984	1985	1986	1987
Transport collectif urbain	3,1	20,1	22,1	29,2	29,7	31,2	14,2	18,7	18,2	21,4	21,2	20,8
Routes et voiries urbaines	5,4	22,9	26,2	28,7	29,9	32,8	24,9	21,3	21,6	21,0	21,3	21,8
Administration	0,4	1,0	1,1	1,2	2,5	2,6	2,1	1,0	0,9	0,9	1,8	1,7
Route et transport routier	6,0	29,7	31,5	34,5	36,5	41,6	27,9	27,6	25,9	25,3	26,1	27,7
Transports ferroviaires	4,6	23,3	30,0	31,4	31,7	32,5	21,3	21,7	24,7	23,0	22,6	21,6
Voies navigables	0,5	1,5	1,6	1,8	0,7	0,7	2,5	1,4	1,3	1,3	0,5	0,4
Transports maritimes	0,7	3,7	3,9	4,3	3,7	3,9	3,1	3,4	3,2	3,1	2,7	2,6
Transports aériens	0,8	5,2	5,0	5,3	5,3	5,0	3,9	4,8	4,1	3,9	3,8	3,4
<b>Ensemble</b>	<b>21,5</b>	<b>107,4</b>	<b>121,2</b>	<b>136,4</b>	<b>140,1</b>	<b>150,4</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,3	4,9	4,1	7,2	4,2	5,6	4,2	15,6	13,5	19,8	11,8	13,8
Routes et voiries urbaines	2,9	9,3	10,1	11,6	12,2	13,7	40,7	29,6	33,2	31,9	34,4	33,8
Administration	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,6	0,5
Route et transport routier	3,3	15,1	14,6	15,6	17,3	19,3	46,8	48,0	47,8	43,0	48,5	47,5
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,6	0,2	0,1	0,4	0,3	0,3
Voies navigables	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	2,1	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6
Transports maritimes	0,1	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	1,7	1,5	1,4	1,3	1,3	1,2
Transports aériens	0,3	1,2	0,8	0,9	0,9	0,9	3,6	3,8	2,7	2,4	2,5	2,3
<b>Ensemble</b>	<b>7,1</b>	<b>31,5</b>	<b>30,5</b>	<b>36,2</b>	<b>35,6</b>	<b>40,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(\*) Ces niveaux et pourcentages sont calculés en rapportant les dépenses en transport des APUC et APUL au total des dépenses (APUC + APUL) non compris les dépenses de Sécurité Sociale. Ils doivent être utilisés avec précaution compte tenu des problèmes de consolidation. Seuls, les transferts en capital de transport des APUC vers les APUL, aisément isolables, ont été annulés.

GRAPHIQUE 9.6

Part des modes de transport dans les dépenses totales de l'Etat et des APUL en %.



Source : INSEE, OEST. (\*) estimation.

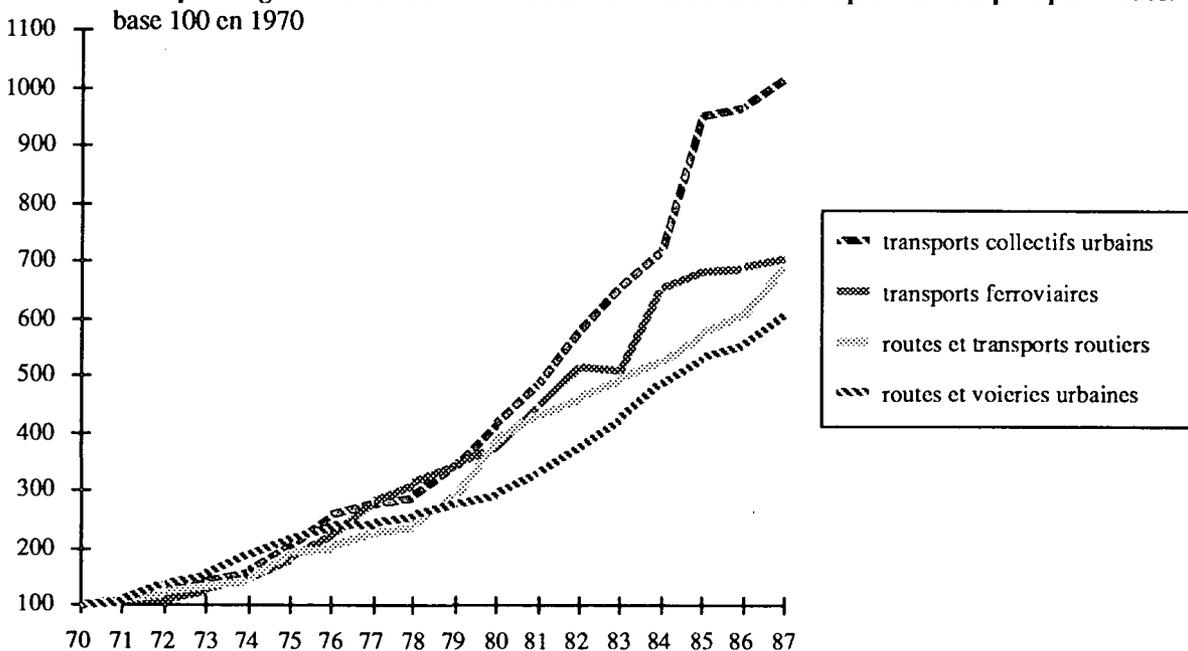
C'est ce que montre le tableau 9.6, où il apparaît notamment que les dépenses d'investissement en transports collectifs ont connu un bond considérable depuis 1970, passant de 0,3 milliards de francs courants à 5,6 milliards en 1987. A l'inverse, le transport routier ne bénéficie pas d'une telle croissance, ses dépenses de fonctionnement limitant toutefois ses pertes relatives. Au total, entre 1970 et 1987, l'évolution la plus significative réside dans une lente réallocation des ressources publiques en faveur des transports collectifs urbains alors que la part du transport maritime, de la navigation fluviale et des routes et voiries urbaines est en baisse.

*Les dépenses des Administrations Publiques Centrales.*

Sur 1264,3 milliards de Francs en 1987, l'Etat en consacre 69,5 aux dépenses de transport, soit 5,5% de ses dépenses. Sur 1186,8 milliards de Francs en fonctionnement, les dépenses de l'Etat en transport sont de 57,1 milliards de Francs. Les dépenses d'investissement relatives aux transports s'élèvent à 12,4 milliards de Francs en 1986 sur environ 77,5 Milliards de Francs pour les dépenses totales d'investissement de l'Etat. Cette part reste relativement stable entre 1983 et 1987..

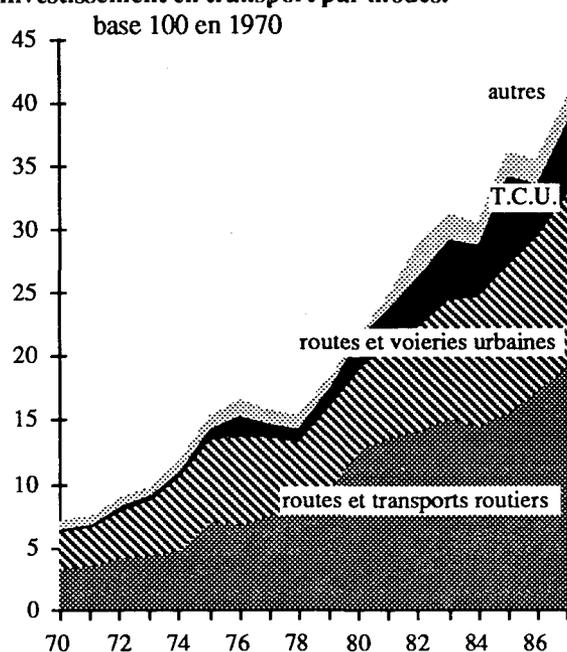
GRAPHIQUE 9.7

Evolution des dépenses globales non consolidées des Administrations Publiques en transport par modes.



GRAPHIQUE 9.8

Evolution des dépenses globales des APU en investissement en transport par modes.



Source : INSEE, OEST

En 1986, les transports ferroviaires drainent près de la moitié des dépenses de l'Etat en transport. Cependant, les charges de retraites SNCF comptabilisées dans ces données, représentent 2/5 des 31,5 milliards de Francs consacrés par l'Etat aux transports ferroviaires. Deuxième mode important, la route (voies routières et transports routiers) représente plus du quart des dépenses de transport. La répartition entre dépenses de fonctionnement et d'investissement reste assez stable dans le temps.

TABLEAU 9.7

Evolution de la ventilation fonctionnelle des dépenses de l'Etat en transport.

	valeur en Milliards de Francs						en %					
	1970	1983	1984	1985	1986	1987	1970	1983	1984	1985	1986	1987
Transport collectif urbain	1,0	5,0	5,1	5,6	5,8	5,5	8,2	9,1	8,3	8,6	8,9	8,0
Routes et voiries urbaines	0,9	3,6	3,4	3,3	3,4	4,1	7,8	6,5	5,4	5,2	5,2	5,9
Administration	0,4	1,0	1,1	1,3	2,6	2,7	3,7	1,9	1,8	2,0	4,0	3,9
Route et transport routier	3,0	13,7	13,8	14,4	14,6	17,9	25,2	25,0	22,3	22,3	22,4	25,8
Transports ferroviaires	4,5	23,2	29,8	31,1	31,5	32,2	38,4	42,3	48,4	48,0	48,3	46,4
Voies navigables	0,6	1,5	1,6	1,8	0,6	0,6	4,9	2,7	2,6	2,7	1,0	0,9
Transports maritimes	0,8	3,8	4,0	4,1	3,7	3,8	7,2	6,9	6,4	6,4	5,7	5,5
Transports aériens	0,5	3,0	2,9	3,2	3,0	2,5	4,7	5,6	4,7	4,9	4,5	3,7
<b>Ensemble</b>	<b>11,8</b>	<b>54,8</b>	<b>61,7</b>	<b>64,9</b>	<b>65,2</b>	<b>69,5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,1	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	3,4	6,8	6,1	6,4	5,8	4,8
Routes et voiries urbaines	0,9	3,3	3,1	3,0	3,1	3,8	30,7	31,9	31,2	30,7	28,3	30,6
Administration	0,0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5	1,0	2,2	2,4	2,7	2,4
Route et transport routier	1,2	4,7	4,4	4,6	5,5	6,4	40,1	45,4	45,2	46,0	50,6	51,3
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	0,8	1,0	1,1	0,7	0,7
Voies navigables	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3	6,6	3,0	3,2	3,6	2,6	2,3
Transports maritimes	0,3	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6	11,4	7,5	7,1	6,0	5,7	5,2
Transports aériens	0,2	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	6,3	3,5	4,0	4,0	3,6	2,7
<b>Ensemble</b>	<b>2,9</b>	<b>10,3</b>	<b>9,8</b>	<b>9,9</b>	<b>11,0</b>	<b>12,4</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : INSEE, OEST

En effet, les dépenses de transport de l'Etat sont pour plus de 82% des dépenses de fonctionnement. En 1986, les 2/5 de ces dépenses sont des subventions d'exploitation (dont la moitié environ concerne le transport ferroviaire). La rémunération des salariés et les transferts entre sous-secteurs des administrations publiques représentent chacune 1/5 des dépenses de transport. Au total, l'Etat consacre la majeure partie de ses dépenses aux transports ferroviaires alors que le principal domaine d'action des Collectivités Locales est essentiellement la route voiries routières, transports routiers).

Les dépenses des Administrations Publiques Locales.

Les administrations publiques locales (APUL) sont des organismes à compétence et financement locaux qui regroupent les collectivités locales et les organismes divers d'administration locale (ODAL). Un seul ODAL spécifique est recensé dans les transports : le Syndicat des Transports Parisiens. Les dépenses des Chambres de Commerce (ODAL) sont incluses dans les données suivantes pour le transport aérien.

L'absence de statistiques détaillées sur la ventilation fonctionnelle des APUL nécessite l'utilisation des centralisations comptables des différentes collectivités. Ceci entraîne deux problèmes importants : le choix des chapitres des comptes des collectivités concernant les transports (voir liste des chapitres retenus dans la partie "tableaux commentés" du 23ème rapport), mais aussi la non consolidation des données retenues (transferts entre les différentes collectivités). En nouvelle base de comptabilité nationale, les dépenses liées au parc des Ponts et Chaussées sont incluses dans les dépenses des Départements.

TABLEAU 9.8

## Evolution de la ventilation fonctionnelle des dépenses des APUL en transport

	valeur en Milliards de Francs						en %					
	1970	1983	1984	1985	1986	1987	1970	1983	1984	1985	1986	1987
Transport collectif urbain	2,2	15,8	17,5	24,3	24,5	26,3	21,0	28,9	28,7	33,3	32,1	31,9
Routes et voiries urbaines	4,5	19,6	23,1	25,4	26,6	28,8	43,0	35,9	37,7	34,8	34,8	34,9
Administration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Route et transport routier	3,3	16,5	17,9	20,1	22,2	24,0	31,0	30,1	29,3	27,6	29,0	29,1
Transports ferroviaires	0,1	0,2	0,2	0,4	0,3	0,4	1,0	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Voies navigables	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1
Transports maritimes	0,1	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	1,0	0,6	0,4	0,6	0,5	0,5
Transports aériens	0,3	2,2	2,1	2,2	2,3	2,5	2,8	3,9	3,4	3,0	3,0	3,0
<b>Ensemble</b>	<b>10,5</b>	<b>54,7</b>	<b>61,2</b>	<b>72,9</b>	<b>76,5</b>	<b>82,5</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,3	4,9	4,1	7,2	4,2	5,6	6,0	21,1	18,4	25,9	16,0	18,8
Routes et voiries urbaines	2,1	6,3	7,3	8,6	9,2	10,0	41,8	27,3	32,6	30,9	35,2	33,7
Administration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Route et transport routier	2,4	10,9	10,4	11,1	12,0	13,2	48,1	46,9	46,4	40,1	45,7	44,3
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,9	0,2	0,2	0,5	0,4	0,4
Voies navigables	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports maritimes	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	1,5	0,5	0,3	0,8	0,6	0,7
Transports aériens	0,1	0,9	0,4	0,5	0,5	0,6	1,5	3,7	2,0	1,7	1,9	2,0
<b>Ensemble</b>	<b>5,0</b>	<b>23,2</b>	<b>22,4</b>	<b>27,7</b>	<b>26,2</b>	<b>29,8</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

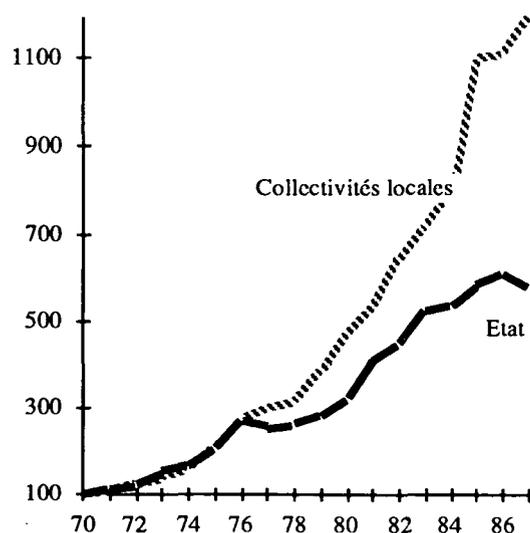
Source : CP, OEST. (\*) estimation.

Les dépenses des ODAL sont incluses dans ces données.

Les dépenses de transport-voirie des Administrations Publiques Locales s'élèvent à 76,5 Milliards de Francs en 1986, soit une croissance depuis de 5% nettement inférieure à celle des années précédentes (14,4% en 1984 et 19,1% en 1985). Pour l'année 1987 l'augmentation devrait être de 7,8%. Les dépenses concernent pour 1/3 les routes et voiries urbaines et un peu moins des 2/3 si on y rajoute les routes et transports routiers. Les transports collectifs urbains représentent le dernier tiers. Leur expansion est nettement supérieure aux dépenses de l'Etat, surtout depuis quelques années, traduisant la décentralisation et la montée des préoccupations relatives aux transports collectifs dans les Collectivités locales.

GRAPHIQUE 9.9

## Evolution des dépenses des Administrations Publiques en transport collectifs urbains base 100 en 1970



Les APUL sont spécialisées par mode. Les départements effectuent surtout leurs dépenses en route et transports routiers, alors que les communes interviennent plutôt en voirie urbaine. Les syndicats, régies, établissements publics régionaux et le Syndicat des Transports Parisiens se consacrent essentiellement aux transports collectifs urbains. Les départements et communes effectuent l'essentiel des dépenses de transport (1/3 pour chacune de ces collectivités). Les autres collectivités se partagent le 1/3 restant, les syndicats en effectuant environ 20% en 1986. Le poids des départements dans l'ensemble des APUL augmente entre 1983 et 1986 au détriment des autres collectivités, contrairement à celui des communes qui reste relativement stable. On notera tout de même une forte croissance des dépenses des départements en transport collectif urbain due à la possibilité pour ces derniers de comptabiliser certaines dépenses de ramassage scolaire en transport collectif urbain.

TABLEAU 9.9

## Dépenses en transport des APUL selon le type de collectivité (1) en Milliards de Francs

	1983	1984	1985	1986	1987
Départements	17,4	19,7	23,4	25,9	27,8
Communes	18,5	21,9	25,1	26,6	28,7
SCD Communaux et départementaux	1,0	1,1	3,9	1,8	2,0
Syndicats, régies	9,9	10,9	12,6	14,1	15,4
Ville de Paris, régions	4,7	5,5	5,7	5,8	6,2
STP (ODAL)	2,1	2,1	2,2	2,3	2,4
Ch. Com.(ODAL)					
<b>Ensemble</b>	<b>53,6</b>	<b>61,2</b>	<b>72,9</b>	<b>76,5</b>	<b>82,5</b>

Source : CP, OEST. (\*) estimation

## Chapitre 10

# LE COUT POUR LA COLLECTIVITE DU TRANSPORT ROUTIER

Ce chapitre a pour objet d'évaluer le coût du transport routier pour la collectivité (1). Le coût établi prend en compte l'ensemble des coûts engendrés par la construction et l'usage de la route, c'est à dire les coûts à la charge des utilisateurs d'une part, ceux à la charge des gestionnaires de l'infrastructure d'autre part. Ce chapitre fait apparaître, en second lieu, les transferts entre les différents agents économiques, et notamment entre les utilisateurs des véhicules et les Pouvoirs Publics. En 1987, la charge globale des transports par route s'élève à 739 milliards de francs; il dégage un excédent de couverture de 153,5 milliards TVA comprise.

### LES DEPENSES EN TRANSPORT ROUTIER

#### a) Dépenses de motorisation.

En 1987, les entreprises et les ménages ont dépensé 810,5 milliards de francs pour la route, soit environ 18,3% du PIB. Ces dépenses augmentent de 28,6% en francs courants entre 1983 et 1987. Durant cette période, le PIB croît de 33,3%.

#### GRAPHIQUE 10.1

Répartition des dépenses de motorisation en 1987 selon l'agent qui finance en %.

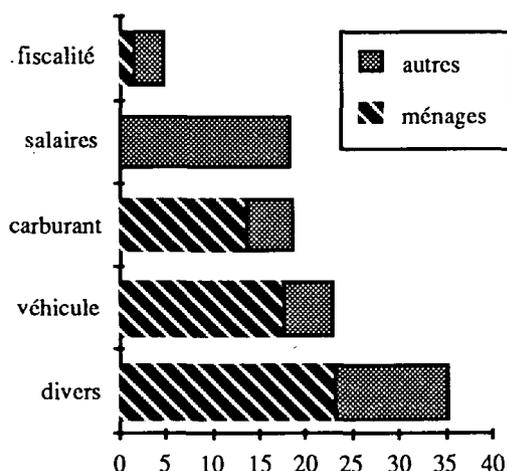


TABLEAU 10.1

#### Dépenses de motorisation en 1987 (\*)

en milliards de francs

	Ménages	Autres	Ensemble
Achat véhicule	140,6	45,1	185,7
Carburant	109,2	40,9	150,1
Dépenses diverses	184,6	101,9	286,5
dépenses salariales		149,0	149,0
Fiscalité spécifique et TVA sur recettes	9,9	29,3	39,2
<b>Total TTC</b>	<b>444,3</b>	<b>366,2</b>	<b>810,5</b>

(\*) L'évaluation des dépenses liées à l'usage des véhicules routiers est établie selon le type de véhicules utilisés et la nature du trafic effectué : transport de voyageurs ou transport de marchandises, transport public ou transport privé, entreprises ou ménages. Pour chacun des comptes, les dépenses d'assurances sont évaluées à partir des données de l'Association Générale des Sociétés d'Assurance contre les Accidents; Les dépenses en carburant sont évaluées à partir des données du Comité Professionnel du Pétrole (CPDP) concernant les livraisons de carburant en France, corrigées du solde des dépenses de carburant effectuées par des résidents français à l'étranger et des dépenses de carburant des étrangers en France. Les dépenses des ménages sont évaluées séparément afin de connaître la consommation finale des ménages en transport routier privé.

(\*) Cette évaluation a été faite par un groupe de travail du Conseil Général des Ponts et Chaussées présidé par l'Ingénieur Général Paul Josse (affaire 83-60) pour 81 et 82. Tous les tableaux de ce chapitre sont actualisés à l'OEST à partir de sources diverses.

**- Les véhicules routiers des ménages .**

Les dépenses des ménages en transport routier privé augmentent de 29% entre 1983 et 1987 dont +9,4% en 1987 : les achats de véhicules par les ménages augmentent de +12,8% en 1987, les dépenses en carburant de +3,8% et les dépenses en réparation de 12%. La consommation nationale des ménages augmente de 5,9% entre 1986 et 1987.

**TABLEAU 10.2**  
**Dépenses des ménages TTC (\*) en milliards de francs**

	1983	1984	1985	1986	1987
Achat véhicule	103	100	101	125	141
Carburant	102	113	121	105	109
Dépenses diverses	35	40	46	48	53
Réparation	97	104	108	118	132
Fiscalité spécifique	7	8	8	9	10
<b>Total TTC</b>	<b>343</b>	<b>365</b>	<b>384</b>	<b>405</b>	<b>444</b>

(\*) Les dépenses des ménages en transport routier privé regroupent les dépenses d'acquisition, de possession, d'utilisation des voitures particulières et commerciales, des motos, cycles et des véhicules utilitaires légers appartenant aux ménages.

En général celles-ci sont calées sur les données de la "consommation des ménages" de l'INSEE.

Pour l'évaluation des dépenses des usagers de véhicules utilitaires légers, on ne possède pas de décomposition analytique des dépenses de possession et d'utilisation de ces véhicules. L'enquête effectuée par l' OEST pour l'année 1986 permet d'estimer l'ensemble de ces dépenses dont, notamment, la part de celles-ci qui revient aux ménages.

**TABLEAU 10.4**  
**Dépenses " supportées " par les ménages**

	19 86				19 87			
	v.p.c.	v.u.l.	moto	Total	v.p.c.	v.u.l.	moto	Total
Achat de véhicules	90,3	3,5	3,6	97,4	103,8	3,9	4,0	111,7
Carburant HT	28,8	1,2	0,8	30,9	27,3	1,4	0,8	29,5
Assurance HT	20,3	0,6	1,0	21,9	23,1	0,7	1,1	25,0
Auto-école HT, Garages HT	5,4	0,4		5,8	5,8	0,4		6,3
Péages autoroute HT	6,3	0,1	0,1	6,6	7,3	0,2	0,1	7,5
Réparation HT	94,0	3,9	1,8	99,7	105,8	3,6	2,1	111,4
<b>Total HT</b>	<b>245,2</b>	<b>9,8</b>	<b>7,3</b>	<b>262,3</b>	<b>273,0</b>	<b>10,2</b>	<b>8,1</b>	<b>291,3</b>
Taxe sur assurance*	11,1	0,3	0,6	12,0	11,4	0,4	0,6	12,4
Taxe sur carburant*	69,9	2,4	2,1	74,5	74,5	3,1	2,2	79,7
Fiscalité Spécifique	8,3	0,4	0,0	8,7	9,6	0,4		9,9
T.V.A.	44,3	1,9	1,0	47,2	47,7	2,0	1,1	50,8
<b>Total taxes</b>	<b>133,7</b>	<b>5,0</b>	<b>3,7</b>	<b>142,4</b>	<b>143,1</b>	<b>5,8</b>	<b>3,9</b>	<b>152,8</b>
<b>Total TTC</b>	<b>378,9</b>	<b>14,8</b>	<b>11,0</b>	<b>404,7</b>	<b>416,1</b>	<b>16,0</b>	<b>11,9</b>	<b>444,1</b>

VPC : voitures particulières et commerciales - VUL : véhicules utilitaires légers. - \* TVA comprise

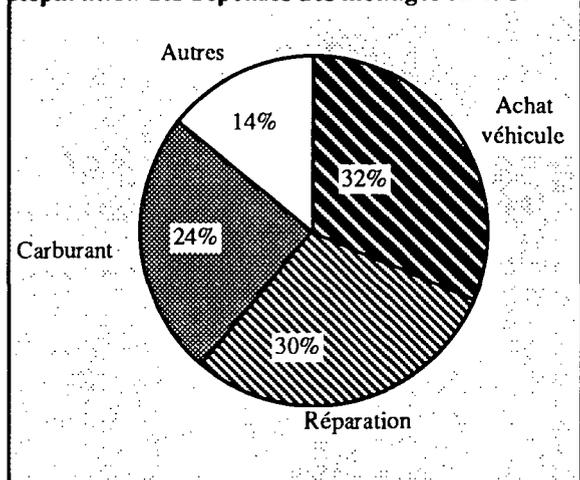
**-Les Dépenses liées à l'usage professionnel des voitures particulières et commerciales .**

Les dépenses liées à l'utilisation professionnelle des voitures particulières et commerciales progressent de 19% de 1983 à 1987, dont 3,1% en 1987. On note que les dépenses salariales sont évaluées à partir de l'enquête SETRA sur les motifs d'utilisation des véhicules.

**TABLEAU 10.3**  
**Dépenses VPC à usage professionnel milliards de fr.**

	1983	1984	1985	1986	1987
FBCF TTC	3	3	4	4	4
Carburant TTC	3	3	3	3	3
Dépenses diverses	5	6	5	6	6
Dépenses salariales	38	41	42	45	47
TVA sur recettes	1	1	1	1	1
<b>Total TTC</b>	<b>51</b>	<b>55</b>	<b>55</b>	<b>59</b>	<b>61</b>

**GRAPHIQUE 10.2**  
**Répartition des dépenses des ménages en 1987**



**- Les véhicules routiers de transport en commun de personnes .**

Les dépenses occasionnées par l'utilisation des véhicules en commun de personnes augmentent de 28% de 1983 à 1987, dont 5% en 87.

**TABLEAU 10.5**  
**Dépenses de motorisation des véhicules de transport en commun de personnes 1987 milliards de f.**

	Compte d'autrui	Compte propre	total
F.B.C.F. H.T (1)	2,5	0,4	2,9
Carburant HT (2)	0,8	0,4	1,2
Assurance HT	0,3	0,1	0,4
Aut cons. int. HT	5,9	0,4	6,3
Dont réparation	1,1	0,2	1,3
Dépenses salariales	14,5	1,9	16,4
<b>Total HT</b>	<b>24,1</b>	<b>3,1</b>	<b>27,2</b>
Taxe sur assurance	0,2	0,0	0,2
Taxe sur carburant (3)	1,1	0,8	1,8
Fiscalité spécifique	0,5		
Autres impôts et taxes	0,3	0,2	1,0
T.V.A. (4)	1,8	0,1	1,9
<b>Total Taxes</b>	<b>4,0</b>	<b>1,1</b>	<b>5,1</b>
<b>Total TTC</b>	<b>28,0</b>	<b>4,3</b>	<b>32,3</b>

- (1) dotations sur immobilisation pour le compte d'autrui.
- (2) hors TVA déductible.
- (3) la TVA comprise
- (4) la TVA sur la vente du transport par le compte d'autrui.

**- Les véhicules routiers de transport de marchandises .**

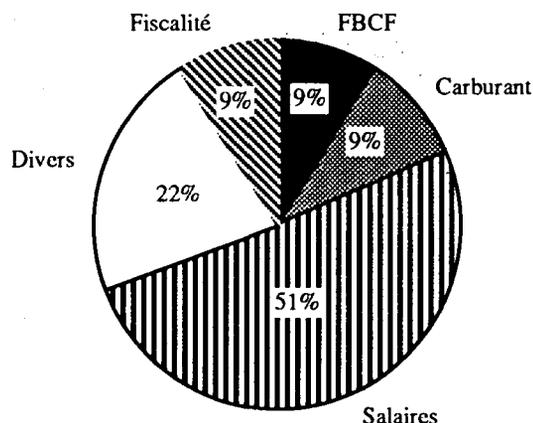
Les dépenses liées à l'utilisation des véhicules routiers de marchandises progressent de 30% de 1983 à 1987, dont 6% en 1987.

**TABLEAU 10.6**  
**Dépenses de motorisation des véhicules de transport de marchandises (\*) en milliards de francs**

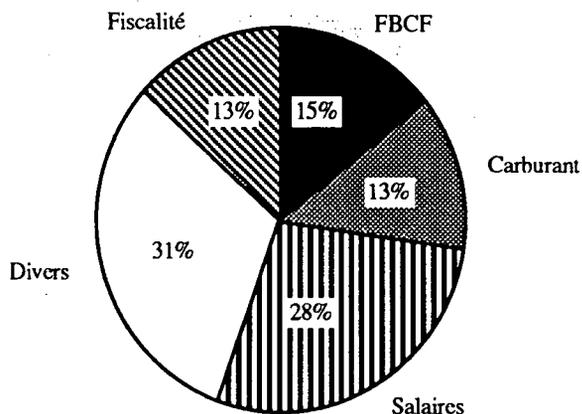
	1983	1984	1985	1986	1987
FBCF TTC	30	31	33	36	40
Carburant TTC	37	41	40	35	35
Autres dépenses	47	58	65	70	77
Dépenses salariales	72	74	77	82	86
Divers transferts aux pouvoirs publics	25	25	30	35	35
<b>Total TTC</b>	<b>211</b>	<b>229</b>	<b>245</b>	<b>258</b>	<b>273</b>

(\*) Les dépenses liées à l'usage des poids lourds pour le compte d'autrui sont établies à l'aide du compte d'exploitation de la branche S691, (transports routiers de marchandises), des enquêtes annuelles d'entreprises pour l'évaluation des postes de dépenses à un niveau plus fin. Pour le compte d'autrui, on prend l'ensemble des dépenses liées à "l'activité transport"; Pour le compte propre, on évalue les dépenses liées à la "fonction transport". Les dépenses liées aux véhicules utilitaires légers n'appartenant pas aux ménages ont été affectées au transport de marchandises, ( les transports de voyageurs en minicars ne représentent que 1/100 des trafics de ces véhicules ).

**GRAPHIQUE 10.3**  
**Répartition des dépenses liées au transport routier de voyageurs pour l'année 1987 (\*)**



**GRAPHIQUE 10.4**  
**Répartition des dépenses liées au transport routier de marchandises en 1987.**



(\*) Les dépenses liées à l'usage des autobus et autocars pour le compte d'autrui sont évaluées à partir du compte d'exploitation des transports urbains, nap 6921, du compte d'exploitation de la RATP et des enquêtes annuelles d'entreprise. Pour les transports privés, les dépenses liées à l'usage des cars sont estimées à l'aide de l'enquête TRV, tr. routier de voyageurs. Les dépenses du compte d'autrui recouvrent l'ensemble des dépenses liées à "l'activité transport". Pour le compte propre, on estime les dépenses liées à la fonction transport.

TABLEAU 10.7

## Dépenses de motorisation des véhicules de transport de marchandises

en milliards de francs

	19 86				19 87			
	Compte d'autrui	Compte propre	V.u.l.	Total	Compte d'autrui	Compte propre	V.u.l.	Total
F.B.C.F. H.T (1)	5,6	5,4	20,3	31,3	6,3	6,0	22,8	35,0
Carburant HT (2)	3,7	4,2	6,3	14,1	3,5	3,6	5,7	12,9
Assurance HT	2,3	1,0	1,7	5,0	2,4	1,1	1,8	5,4
Aut cons. int. HT	28,4	6,5	17,6	52,4	30,8	7,0	20,5	58,3
Dont réparation	3,7	5,1	17,2	26,0	4,1	5,4	20,0	29,4
Flux divers (3)	17,9			17,9	17,4			17,4
Dépenses salariales	24,9	35,7	21,7	82,3	27,3	36,5	22,1	85,9
<b>Total HT</b>	<b>82,9</b>	<b>52,7</b>	<b>67,5</b>	<b>203,0</b>	<b>87,7</b>	<b>54,3</b>	<b>72,9</b>	<b>215,0</b>
Taxe sur assurance	1,3	0,6	0,9	2,7	1,2	0,6	0,9	2,6
Taxe sur carburant (4)	4,1	4,7	12,3	21,1	4,6	4,8	12,7	22,2
Fiscalité spécifique	1,9	1,3	1,0	4,2	2,1	1,5	1,0	4,5
Autres impôts et taxes	1,1			1,1	1,0			1,0
T.V.A. (5)	17,0	2,1	7,0	26,1	18,0	2,3	8,0	28,2
<b>Total Taxes</b>	<b>25,4</b>	<b>8,6</b>	<b>21,1</b>	<b>55,2</b>	<b>26,8</b>	<b>9,2</b>	<b>22,6</b>	<b>58,5</b>
<b>Total TTC</b>	<b>108,2</b>	<b>61,3</b>	<b>88,6</b>	<b>258,2</b>	<b>114,6</b>	<b>63,4</b>	<b>95,5</b>	<b>273,5</b>

(1) dotations sur immobilisation pour le compte d'autrui - (2) hors TVA déductible - (3) surtout la rémunération des entreprises individuelles - (4) La TVA comprise - (5) TVA sur la vente du service transport pour le compte d'autrui

## b) Le compte des dommages corporels (1)

184 626 accidents corporels ont été dénombrés en 1986 faisant 10 961 tués et 259 015 blessés dont 63 500 blessés graves. En 1987, on en dénombrait 170 984 faisant 9 855 tués et 236 638 blessés dont 57 902 blessés graves. Le montant des dépenses directes engendrées par les accidents s'élève à 23 Mrds de francs en 1986 et à 21,6 Mrds en 1987. Elles ont diminuées de 7,0%. Les assurances participent à 70% de la dépense, la sécurité sociale à 24%, les autres agents à 6%.

(1) Seules les dépenses directes, ( hospitalisation, obsèques, pensions), imputables aux accidents corporels seront prises en compte, les dépenses indirectes ( préjudice moral, perte de production ) ne correspondant pas à des flux mesurables.

La ventilation de ces coûts par catégorie de véhicules s'est faite en considérant que les accidents corporels dont sont victimes les piétons et les cyclistes sont imputables aux véhicules motorisés et que les responsabilités sont partagées quand deux véhicules sont impliqués dans un accident.

TABLEAU 10.8

## Ventilation des dépenses engendrées par les accidents

en milliards de francs

	19 86				19 87			
	Assurance	Sécurité sociale	Autres agents	Total	Assurance	Sécurité sociale	Autres agents	Total
Moto	2,2	0,7	0,2	3,1	2,1	0,7	0,2	2,9
Voitures particulières et commerciales	10,9	3,7	1,0	15,5	10,2	3,4	1,0	14,5
Véhicules utilitaires légers	0,8	0,3	0,1	1,1	0,7	0,2	0,1	1,0
Poids lourds	2,1	0,7	0,2	3,0	2,0	0,7	0,2	2,8
Autocars-autobus	0,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,1	0,0	0,3
<b>Total</b>	<b>16,1</b>	<b>5,5</b>	<b>1,4</b>	<b>23,0</b>	<b>15,1</b>	<b>5,0</b>	<b>1,4</b>	<b>21,6</b>

c) Dépenses des gestionnaires des réseaux routiers (\*).

TABLEAU 10.9

Dépenses d'investissement des Pouvoirs Publics en 1986 et 1987

en milliards de francs

	19 86				19 87			
	Etat	Coll. loc.	Soc. autor.	total	Etat	Coll. loc.	Soc. autor.	total
Autoroutes de liaison.	0,7	0,2	4,8	6,5	0,5	0,1	7,0	7,6
Route nationale	3,4	2,7		6,0	4,8	4,5		9,3
Renforcements coordonnés.	1,2			1,2	1,0			1,0
"Divers" F.B.C.F.	2,5			2,5	2,7			2,7
Voirie ces C.L.(90110)		13,9		13,9		13,6		13,6
O.A. des C.L.(90111)		0,6		0,6		0,6		0,6
Invest.non ventilés((901) et moyens techniques des CL (9010)		5,4		5,4		5,7		5,7
Eclairages et parkings		2,3		2,3		2,3		2,3
Investissements Ville de Paris.		0,2		0,2		0,2		0,2
<b>total</b>	<b>7,7</b>	<b>25,3</b>	<b>4,8</b>	<b>38,6</b>	<b>9,0</b>	<b>27,1</b>	<b>7,0</b>	<b>43,2</b>

(\* ) On a distingué l'Etat ( qui gère le réseau national ) et les collectivités locales pour établir les dépenses en infrastructures. Ces dépenses ont été ventilées selon les catégories d'utilisateurs bénéficiant de la route, chaque type de dépense étant ventilée selon des clefs spécifiques qui résultent de critères techniques. Le choix de l'épaisseur d'une chaussée comme son entretien dépendent essentiellement de l'ampleur du trafic lourd.

Les dépenses des Pouvoirs Publics s'élèvent à 81,2 Mrds de francs en 1986 dont 38,6 Mrds en dépenses d'investissement et 42,6 Mrds en dépenses de fonctionnement. En 1987, elles sont estimées à 89,8 Mrds de francs, dont 43,2 Mrds en investissement et 46,6 Mrds en fonctionnement.

On note que les dépenses d'infrastructure augmentent de 10,6% entre 1986 et 1987, dont + 11,9% pour les dépenses d'investissement et + 9,4% pour celles de fonctionnement.

GRAPHIQUE 10.5

Répartition des dépenses des Pouvoirs Publics pour l'année 1987 (\*).

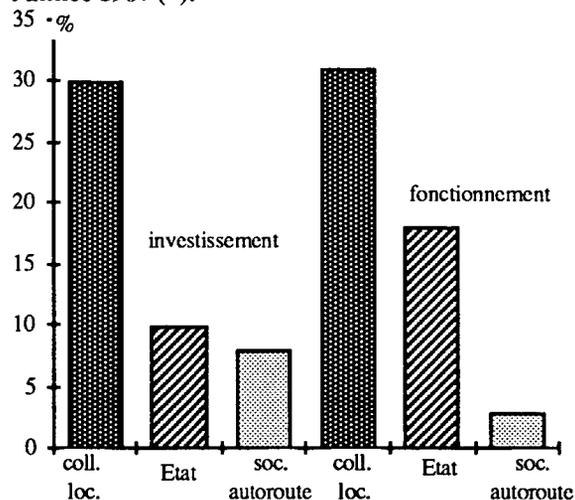


TABLEAU 10.10

Dépenses de fonctionnement des Pouvoirs Publics en 1986 et 1987

en milliards de francs

	19 86				19 87			
	Etat	Coll. loc.	Soc. autor.	total	Etat	Coll. loc.	Soc. autor.	total
Autoroutes Concédées.			2,8	2,8			3,1	3,1
Entretien Chaussées et OA	2,2	15,8		18,1	2,4	16,6		19,0
Viabilité Hivernale	0,3	1,2		1,5	0,3	1,3		1,6
Exploitation	0,7	7,4		8,0	0,6	7,8		8,4
Autres dépenses fonct. de l'état	6,1			6,1	8,2			8,2
Ville de Paris		1,8		1,8		2,0		2,0
Police de la route	4,1			4,1	4,1			4,1
Formation du conducteur	0,2			0,2	0,2			0,2
<b>total</b>	<b>13,6</b>	<b>26,2</b>	<b>2,8</b>	<b>42,6</b>	<b>15,8</b>	<b>27,6</b>	<b>3,1</b>	<b>46,6</b>

TABLEAU 10.11

Dépenses des pouvoirs publics selon leur affectation par catégories de véhicules pour 1987 milliards de f.

	v.p.c.	Bus Cars	v.u.l.	Poids lourds	total
autoroutes	3,2	0,5	0,3	2,7	6,6
routes nationales	4,9	0,7	0,5	4,3	10,3
voirie locale	8,2	1,3	0,8	7,0	17,2
renforcements	0,1	0,0	0,1	0,7	0,9
entretien	4,0	0,6	1,8	16,5	23,0
police	3,8	1,3	0,1	0,9	6,1
exploitation	11,5	1,9	0,1	0,9	14,4
<b>total HT</b>	<b>35,6</b>	<b>6,2</b>	<b>3,6</b>	<b>32,9</b>	<b>78,4</b>
TVA	5,2	0,9	0,5	4,8	11,4
<b>total</b>	<b>40,8</b>	<b>7,1</b>	<b>4,1</b>	<b>37,7</b>	<b>89,8</b>

### PRESENTATION RECAPITULATIVE DES COUTS MARCHANDS (1)

La charge nette au coût du marché du transport routier s'élève en 1986 à 686 Mrds de francs, soit 16,3% du produit intérieur brut et à 737 Mrds de francs en 1987 (16,6% du PIB).

Le trafic léger de voyageurs représente 11% du PIB, le trafic lourd de voyageurs 0,7% , le trafic léger de marchandises 2,5% et le trafic lourd de marchandises 4,0% .

L'acquisition globale de biens durables ou semi-durables pour l'activité routière s'élève à 180 Mrds de francs en 1987, dont 153 Mrds de dépenses d'acquisition de matériel par les usagers et 37 Mrds de dépenses par les gestionnaires des réseaux routiers. Elle représente 4,1% du P.I.B en 1987. Pour le transport poids lourds, l'investissement s'élève à 35 Mrds de francs en 1987, soit 0,7% du P.I.B.

TABLEAU 10.13

Récapitulation des coûts marchands pour l'année 1986

en milliards de francs

	Pouvoir Public	Autres Agents	voyageurs		marchandises		Total
			léger	lourd	léger	lourd	
facteurs de production mis en oeuvre	76,1	17,6	275,2	25,0	74,5	128,2	596,5
Transferts			125,7	3,9	20,1	22,3	172,1
T.V.A.	10,6		47,7	1,8	8,9	19,1	88,0
<b>Total T.T.C.</b>	<b>86,7</b>	<b>17,6</b>	<b>448,6</b>	<b>30,7</b>	<b>103,5</b>	<b>169,6</b>	<b>856,6</b>
Transferts perçus à déduire	44,1	28,5					72,6
<b>Total (transferts déduits)</b>	<b>42,6</b>	<b>-11,0</b>	<b>448,6</b>	<b>30,7</b>	<b>103,5</b>	<b>169,6</b>	<b>784,0</b>
Taxe sur carburants.	99,4						99,4
<b>Charge nette au coût du marché</b>	<b>-56,8</b>	<b>-11,0</b>	<b>448,6</b>	<b>30,7</b>	<b>103,5</b>	<b>169,6</b>	<b>684,6</b>
T.V.A. perçue	88,0						88,0
<b>Charge nette au coût de production.</b>	<b>-144,9</b>	<b>-11,0</b>	<b>448,6</b>	<b>30,7</b>	<b>103,5</b>	<b>169,6</b>	<b>596,5</b>

TABLEAU 10.12

Recettes des pouvoirs publics par catégories de véhicules pour 1987 en milliards de francs

	v.p.c.	Bus Cars	v.u.l.	Poids lourds	total
taxes sur assurance	13	0	1	2	16
péage, fisc.spécif.	19	1	2	8	31
taxes sur carburant	62	1	12	8	84
TVA exclue					
majorat. TVA vpc	12		1		12
<b>total fiscalité spécifique à la fonc. transport</b>	<b>105</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>142</b>
TVA au taux normal	61	3	14	27	107
<b>total des taxes</b>	<b>166</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>249</b>

(1) On a regroupé dans le compte " voyageurs léger " l'ensemble des dépenses engagées lors des trafics des voitures particulières et commerciales et des trafics des deux roues motorisés quelque soit l'activité économique de l'utilisateur et dans le compte " marchandises léger " l'ensemble des dépenses liées à l'usage des véhicules utilitaires légers. Le compte " voyageurs lourd " recouvrent l'ensemble des dépenses engagées lors des transports collectifs routiers de voyageurs; le compte " marchandises lourd " l'ensemble des dépenses engagées lors des transports routiers de marchandises effectués par des véhicules de + de 3 tonnes de charge utile.

Les Pouvoirs Publics regroupent l'Etat, les collectivités locales et les sociétés d'autoroute pour les dépenses de voirie, la Sécurité Sociale pour les dépenses d'accidents corporels. Les Autres Agents regroupent les assurances et les autres agents pour les dépenses d'accidents corporels. Les doubles comptes (transports routiers dans les dépenses de construction ou d'usage des chaussées, de fabrication de véhicules...), ont été évalués pour 1981. Ils représentent environ 3% de la dépense engagée.

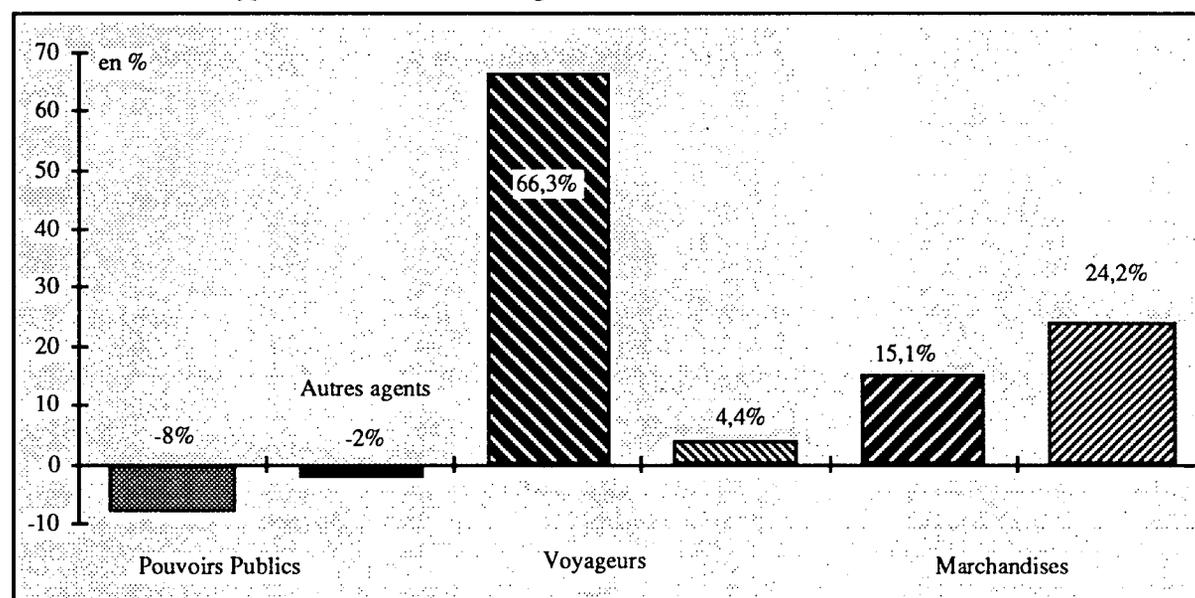
TABLEAU 10.14  
Récapitulation des coûts marchands pour l'année 1987

en milliards de francs

	Pouvoir Public	Autres Agents	voyageurs		marchandises.		Total
			léger	lourd	léger	lourd	
facteurs de production mis en oeuvre	83,4	16,5	301,8	26,0	79,9	134,1	641,8
Transferts			135,7	4,3	21,6	24,1	185,8
T.V.A.	11,4		51,2	1,9	10,0	20,2	94,7
<b>Total T.T.C.</b>	<b>94,8</b>	<b>16,5</b>	<b>488,7</b>	<b>32,3</b>	<b>111,4</b>	<b>178,5</b>	<b>922,3</b>
Transferts perçus à déduire	47,8	32,2					80,0
<b>Total (transfert déduit)</b>	<b>47,0</b>	<b>-15,6</b>	<b>488,7</b>	<b>32,3</b>	<b>111,4</b>	<b>178,5</b>	<b>842,3</b>
Taxe sur carburants.	105,8						105,8
<b>Charge nette au coût du marché</b>	<b>-58,8</b>	<b>-15,6</b>	<b>488,7</b>	<b>32,3</b>	<b>111,4</b>	<b>178,5</b>	<b>736,5</b>
T.V.A. perçue	94,7						94,7
<b>Charge nette au coût de production.</b>	<b>-153,5</b>	<b>-15,6</b>	<b>488,7</b>	<b>32,3</b>	<b>111,4</b>	<b>178,5</b>	<b>641,8</b>

GRAPHIQUE 10.6

Part des différents types de trafic dans la charge nette au coût du marché en 1987



#### VENTILATION DU COMPTE DES POUVOIRS PUBLICS.

L'excédent de couverture hors TVA, de 56,8 Mrds de F. en 1986 et de 58,8 Mrds de F. en 1987, représente respectivement 65% et 62% du total TTC.

D'un côté, on observe un fort excédent pour les trafics légers, (65 Mrds de F. pour les voyageurs, soit +4,8% par rapport à 1986 et 11,7 Mrds de F. pour les utilitaires légers en 1987, soit +4,7%).

D'autre part, le solde est déficitaire pour les trafics lourds, (17,8 Mrds de F. pour les marchandises, soit +12% par rapport à 1986, et 0,3 Mrds de F. pour les voyageurs en 1987).

Si on prend en compte la TVA perçue, l'excédent de couverture atteint 153,5 Mrds F. en 1987, soit +15,7% par rapport à 1986. L'essentiel est fourni par le trafic léger de voyageurs (120,4 Mrds F. en 1987, soit +5,9% par rapport à 1986).

Néanmoins ces chiffres ne prennent pas en compte les nuisances dues aux trafics routiers.

TABLEAU 10.15

## Ventilation du compte des pouvoirs publics

en milliards de francs

	1 986					1 987				
	voyageurs		marchandises		Total	voyageurs		marchandises		Total
	léger	lourd	leger	lourd		léger	lourd	leger	lourd	
Depenses de Voirie	32,0	3,3	5,7	29,7	70,6	35,6	3,6	6,2	32,9	78,4
Depenses sécurité sociale	4,4	0,1	0,3	0,7	5,5	4,1	0,1	0,2	0,7	5,0
T.V.A.	4,8	0,5	0,8	4,5	10,6	5,2	0,5	0,9	4,8	11,4
<b>Total T.T.C.</b>	<b>41,2</b>	<b>3,8</b>	<b>6,8</b>	<b>34,9</b>	<b>86,7</b>	<b>44,9</b>	<b>4,2</b>	<b>7,4</b>	<b>38,4</b>	<b>94,8</b>
Transferts perçus à déduire	29,0	1,7	3,1	10,2	44,1	31,5	2,0	3,2	11,1	47,8
dont										
taxes sur les assurances	12,3	0,2	1,2	1,8	15,6	12,6	0,2	1,3	1,7	15,9
Péages HT et fiscalité	16,7	1,3	1,9	7,3	27,1	18,8	1,4	1,9	8,4	30,6
Autres impôts et taxes		0,3		1,1	1,4		0,3		1,0	1,3
<b>Total (transf déduits)</b>	<b>12,2</b>	<b>2,1</b>	<b>3,7</b>	<b>24,7</b>	<b>42,6</b>	<b>13,4</b>	<b>2,2</b>	<b>4,2</b>	<b>27,3</b>	<b>47,0</b>
Taxe sur carburants.	74,2	1,8	14,7	8,8	99,4	78,7	1,8	15,8	9,5	105,8
<b>Charge nette au coût du marché</b>	<b>-62,0</b>	<b>0,3</b>	<b>-11,0</b>	<b>15,9</b>	<b>-56,8</b>	<b>-65,3</b>	<b>0,3</b>	<b>-11,7</b>	<b>17,8</b>	<b>-58,8</b>
T.V.A. perçue	52,5	2,3	9,7	23,5	88,0	56,3	2,5	10,9	25,0	94,7
<b>Charge nette au coût de production</b>	<b>-114,4</b>	<b>-2,0</b>	<b>-20,8</b>	<b>-7,6</b>	<b>-144,9</b>	<b>-121,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>-22,5</b>	<b>-7,2</b>	<b>-153,5</b>

## LE COUT DES NUISANCES.

Pour une évaluation plus juste du coût du transport routier, il serait nécessaire de prendre en compte le coût des nuisances entraînées par les transports. On peut déceler des incidences du transport routier sur l'environnement dans divers domaines : écosystèmes, ressources naturelles, milieu physique, santé, sécurité, milieu socio-économique et aux quatre stades du système de transports : production de véhicules et de carburants, construction de l'infrastructure, exploitation des composants du système, déchets.

Une évaluation des coûts du bruit, des pollutions, etc... est possible à partir de la gêne immédiate ressentie par la population, par les moyens mis en oeuvre ou possibles permettant de résorber cette gêne.

Les effets sur la qualité de l'air, la qualité de l'eau, la qualité de la vie, les effets sur la faune, la flore, sur le paysage des infrastructures routières et de la circulation de plus en plus rapide, sont difficilement quantifiables.

*Coût de la pollution*

L'équipement des véhicules en filtres d'échappement renouvelables tous les cinq ans permet une réduction des émissions de plomb de 50% à 75%. Le coût de cette mesure s'élèverait à 280 F HT par véhicule.

La suppression du plomb permet la mise en place de pots catalytiques permettant la suppression des rejets de monoxyde de carbone ou d'épurer l'échappement des oxydes d'azote et d'hydrocarbure. Selon des hypothèses établies, la mise en place de catalyseur majore le coût d'acquisition du véhicule de 7% et celui de la consommation d'essence de 15% (hypothèse Frybourg), respectivement de 10% et de 20% (hypothèse Beauvais).

*Coût du bruit de la circulation routière insonorisation des immeubles.*

Les nuisances dues au bruit de la circulation routière peuvent être réduites par l'insonorisation des immeubles. En région parisienne, ce coût s'élève à 24 Mrds de F en 1981.

*réduction des émissions sonores*

Le surcoût des véhicules à l'acquisition dans l'hypothèse d'une norme fixant le niveau maximal d'émission sonore à 75 dB serait d'au moins 4%.

Une politique volontariste permettant de limiter l'exposition du bruit à 65 dB pour les constructions existantes et à 55dB pour les constructions neuves grâce à la mise en place d'actions combinées, (véhicules silencieux, isolation de façade, etc...) conduirait à dépenser annuellement environ 0,23% du PIB.