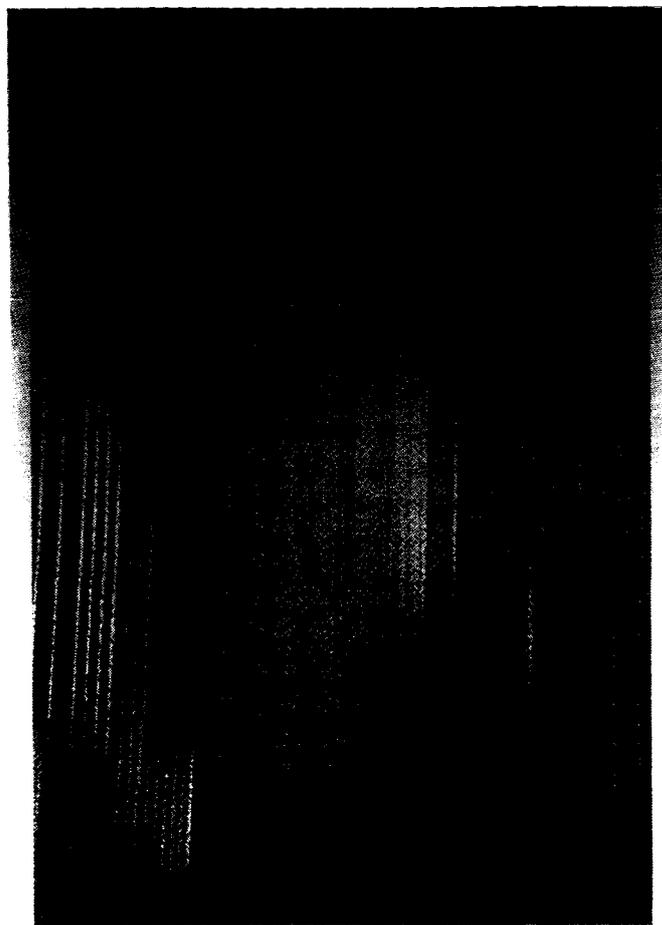


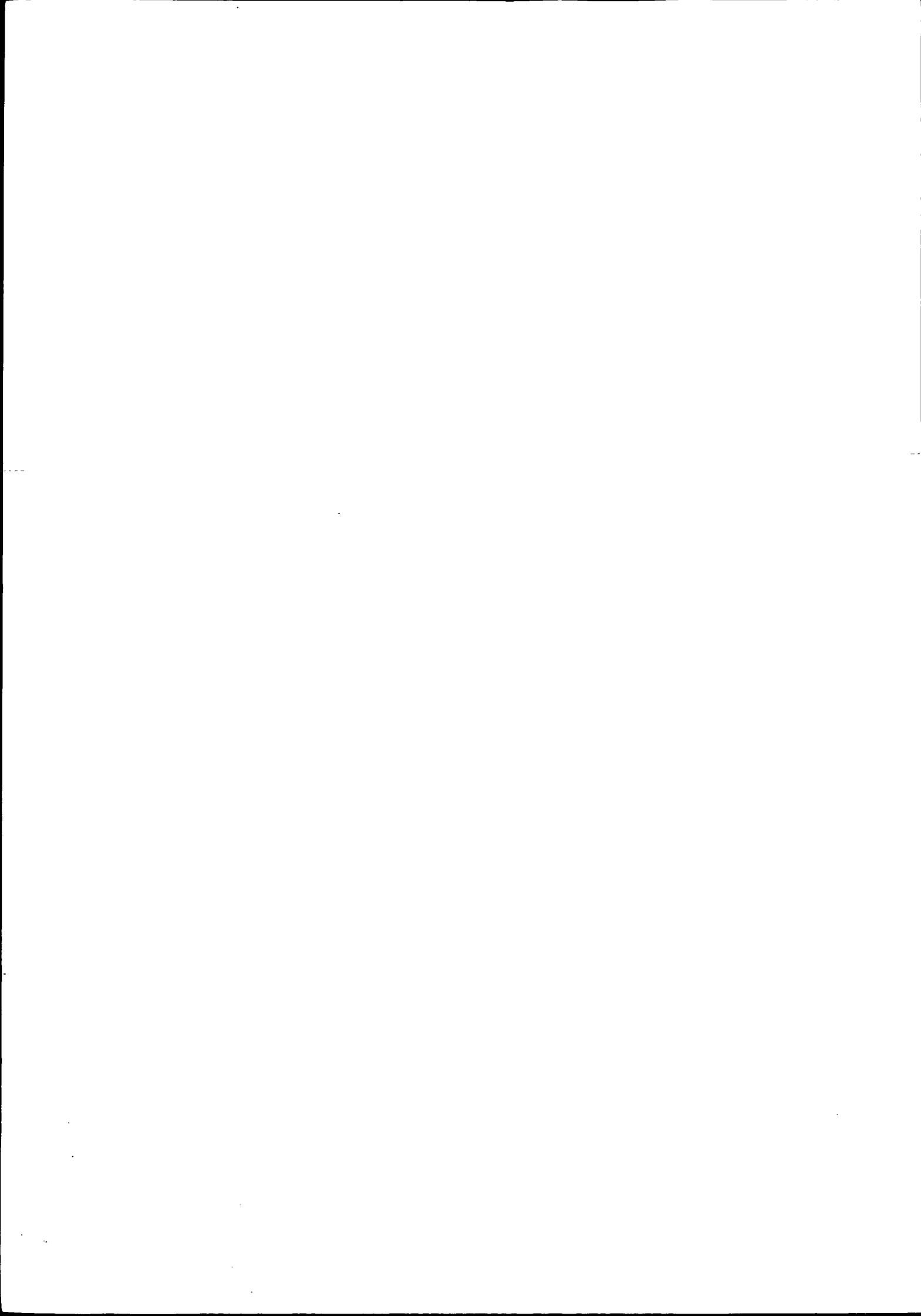
ÉCONOMIE GÉNÉRALE



**LES COMPTES DES TRANSPORTS  
EN 1989**

Institut National de la  
Statistique et  
des Études Économiques

Observatoire  
Économique et Statistique  
des Transports



**LES COMPTES DES TRANSPORTS  
EN 1989**

Institut National de la  
Statistique et  
des Études Économiques

Observatoire  
Économique et Statistique  
des Transports

## 27<sup>ème</sup> rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

*La Commission des Comptes des transports de la Nation s'est réunie le 13 juin 1990 sous la présidence de Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1989.*

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

- 1 - Les trafics
- 2 - Le compte d'autrui
- 3 - Les entreprises de transport
- 4 - Les prix et les coûts
- 5 - Les ménages et les transports
- 6 - Les matériels et l'énergie
- 7 - Les échanges extérieurs
- 8 - Les transports en Europe
- 9 - L'Etat et les Collectivités locales
- 10 - La Dépense Nationale du transport routier (essai d'évaluation).

*La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1989) ainsi que les évolutions (en italique) des quatre années précédentes. Un effort particulier a été fait pour estimer les comptes de l'Etat et des Collectivités locales en 1989 (chapitre 9) et la Dépense Nationale du Transport Routier en 1989 (chapitre 10). Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Elles sont accompagnées de graphiques remontant jusqu'en 1970, année la plus ancienne où les comptes en nouvelle base ont été rétopolés. Cette rétopolation a été faite à l'INSEE (compte d'autrui, entreprises, consommation des ménages) et à la Direction de la Prévision (échanges extérieurs) ou, pour certains agrégats, à l'OEST (Comptes de l'Etat et des Collectivités locales; Dépense Nationale du Transport Routier depuis 1977). Il a paru en effet intéressant de présenter des séries longues pour les transports. On n'en publie ici qu'une partie, l'OEST disposant des autres sur disquettes.*

*Par ailleurs, les estimations de l'année 1989 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1989 - premiers résultats) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC en NAP90 qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises). Dans ce rapport, les estimations de 1989 portent sur l'ensemble du champ, avec évidemment une certaine incertitude sur l'estimation des données correspondant au champ variable. Ainsi pour l'emploi, l'UNEDIC a établi des régressions permettant de passer de l'évolution des salariés dans les établissements de plus de dix salariés à celles de tous les établissements.*

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

*La Commission des Comptes des Transports est présidée par Monsieur le Ministre des Transports. Le Vice-Président est Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Le rapporteur est Monsieur Georges HONORE.*

*Le Secrétariat assuré par Monsieur Michel BRAIBANT, assisté de Monsieur Floren FAVRE, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction du rapport. Plusieurs contributions ont été fournies par l'INSEE et l'OEST, mais aussi grâce à la collaboration de nombreux organismes auxquels nous adressons nos vifs remerciements.*

ÉCONOMIE GÉNÉRALE  
N°17, Juin 1990**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE****Ministère de l'économie,  
des finances et du budget****Institut national  
de la statistique  
et des études économiques**Direction générale  
18, boulevard Adolphe Pinard  
75675 Paris cedex 14  
Téléphone 45 40 12 12  
Télex 204924 F INSEE**Directeur de la publication**  
Jean-Claude Milleron**DIFFUSION/ABONNEMENTS  
ET VENTES**

Voir en fin de volume

**Coordination**  
Michel Braibant**Secrétaires de fabrication**  
Florent Favre et Brigitte Doguet**Maquette, Impression**  
Imprimerie nationale© Insee 1990  
ISSN 0998 - 4712  
ISBN 2-11-065375-2**LES COMPTES  
DES TRANSPORTS EN 1989****SOMMAIRE****PREMIERE PARTIE : LE RAPPORT**

Introduction :	
l'environnement économique en 1989 .....	7
1. Les trafics .....	11
2. Le compte d'autrui .....	19
3. Les entreprises de transport .....	27
4. Les prix et les coûts .....	35
5. Les ménages et les transports .....	43
6. Les matériels et l'énergie .....	51
7. Les échanges extérieurs .....	59
8. Les transports en Europe .....	67
9. L'Etat et les collectivités locales .....	75
10. La dépense nationale du transport routier (essai d'évaluation) .....	83

**DEUXIEME PARTIE : LES TABLEAUX COMMENTÉS**

Présentation des tableaux commentés .....	92
1. Les trafics .....	93
2. Le compte d'autrui .....	98
3. Les entreprises de transport .....	117
4. Les prix et les coûts .....	134
5. Les ménages et les transports .....	135
6. Les matériels et l'énergie .....	138
7. Les échanges extérieurs .....	142
9. L'Etat et les collectivités locales .....	146
10. La dépense nationale du transport routier (essai d'évaluation) .....	153

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

## NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

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

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

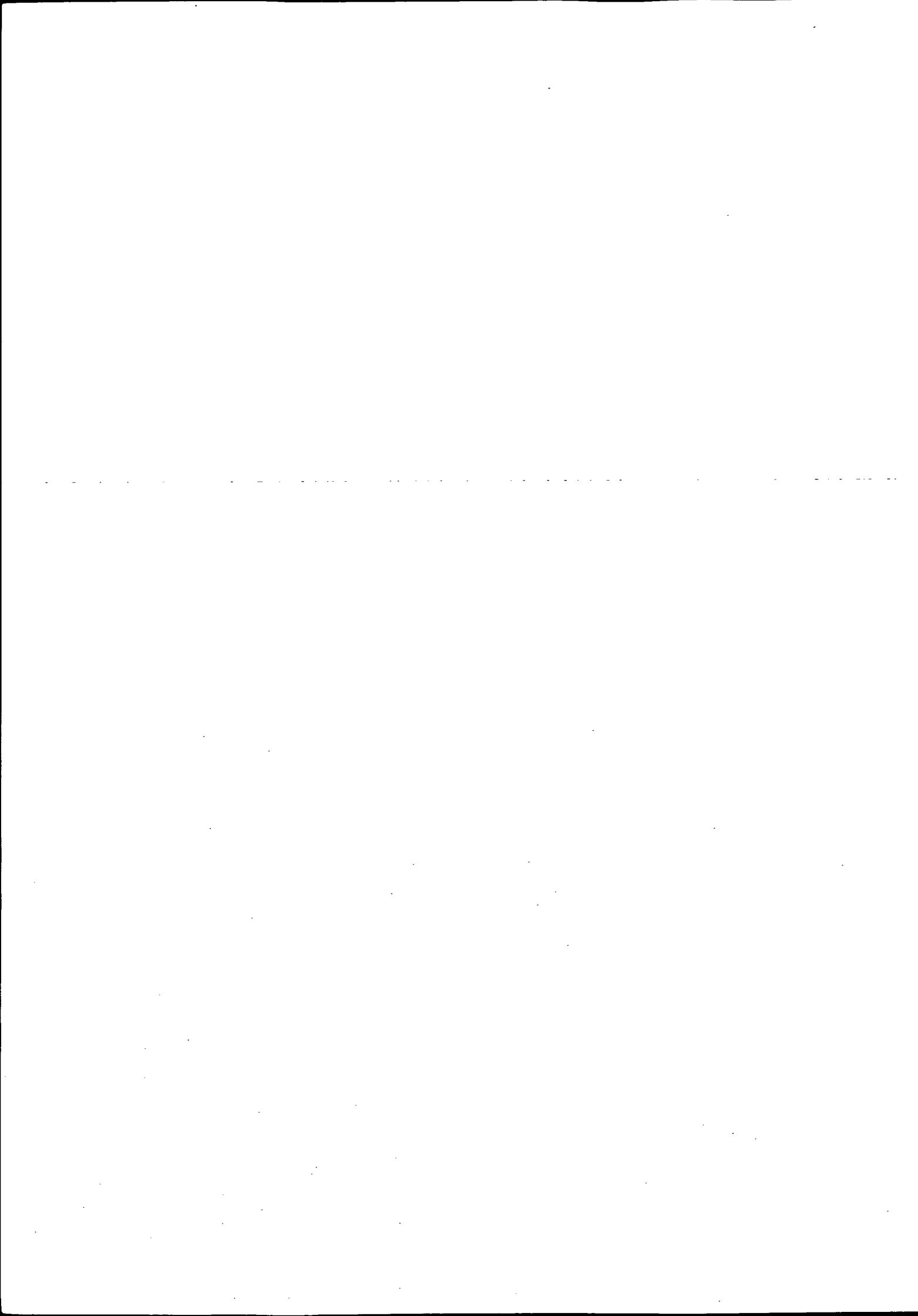
- 80.04. Location de voitures particulières
- 80.05. Location de wagons
- 82.06. Auto écoles
- 86.11. Remontées mécaniques
- 84.13. Ambulances
- 87.09. Enlèvement des ordures

---

**PREMIERE PARTIE**

**Le rapport**

---



## Introduction

# L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

En 1989, le PIB marchand connaît une croissance de 4,1% en volume, égale à celle de 1988 mais cette croissance change de nature : après une vive reprise en 1988 (+5,4%), l'industrie manufacturière augmente de 4,1% : si l'activité est toujours bien orientée dans les biens d'équipement et les biens de consommation, on note un net repli dans les biens intermédiaires. De même, le bâtiment et les travaux publics ont retrouvé un rythme de croissance plus modéré après une année 1988 exceptionnelle.

Dans le même temps, les exportations, avec un taux de croissance en volume de 11,3% (7,9% en 1988), sont devenues la composante la plus dynamique de la demande finale. Le volume de la consommation augmente pour sa part de 3%, et celui l'investissement de 6%.

Les importations n'augmentent que de 9,6% en volume, mais le déficit du commerce extérieur s'accroît du fait d'une forte hausse du dollar (+7%) et du pétrole (+29%), d'où une accélération de la hausse des prix de détail (+3,6% contre +2,7% en 1988) qui a été toutefois modérée par la baisse des taux de TVA. L'écart d'inflation avec la RFA est devenu inférieur à 1%. Néanmoins, les taux d'intérêt réels dépassent 7% en fin d'année, en hausse de 2% par rapport à janvier 1989.

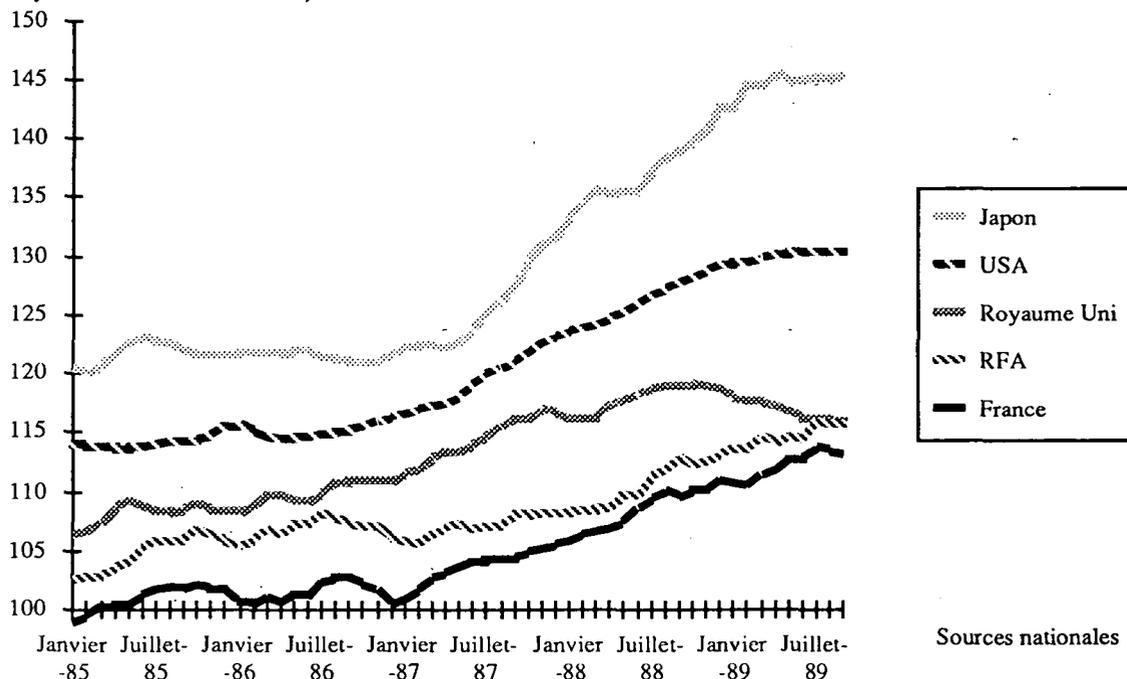
En 1989, la croissance économique des pays industrialisés s'est poursuivie (+3,6% pour le PIB) à un rythme moindre que lors de l'année record de 1988 (+4,5%). Cette décélération provient surtout des Etats Unis et du royaume Uni. Les facteurs de la croissance restent le

commerce international (+7,5%) et l'investissement. L'inflation est en moyenne moins vive qu'en début d'année, mais les tensions sous-jacentes (hors énergie et alimentation) n'ont pas reculé. Le pouvoir d'achat a d'ailleurs été entamé par cette accélération des prix.

GRAPHIQUE 1

### Indice mensuel de la Production Industrielle (hors BTP) dans les grands pays de l'OCDE

(moyenne mobile sur 3 mois). base 100 en 1980



Sources nationales

## LA CROISSANCE EN FRANCE.

### la croissance change de nature en 1989

En 1989, les évolutions favorables de la consommation et des investissements ont permis une croissance de la production industrielle, Bâtiment et des Travaux Publics inclus, de +4,1%, en baisse d'un point par rapport à 1988. On note toutefois que la croissance du Produit Intérieur Brut Marchand français est la même qu'en 1988 (+4,1%).

Ce ralentissement de la croissance de la production industrielle est surtout le fait des biens intermédiaires dont la croissance en volume est ramenée de +7,3% en 1988 à +3,4% en 1989 (la production de la sidérurgie stagne après avoir augmenté de plus de 11% en 1988, celle des matériaux de construction augmente de 1,9% contre 8,5% en 1988).

Le BTP n'augmente que de 4,2% (7,5% en 88), car la construction de logements neufs est moins dynamique qu'en 1988, même si les travaux publics continuent de connaître une activité soutenue.

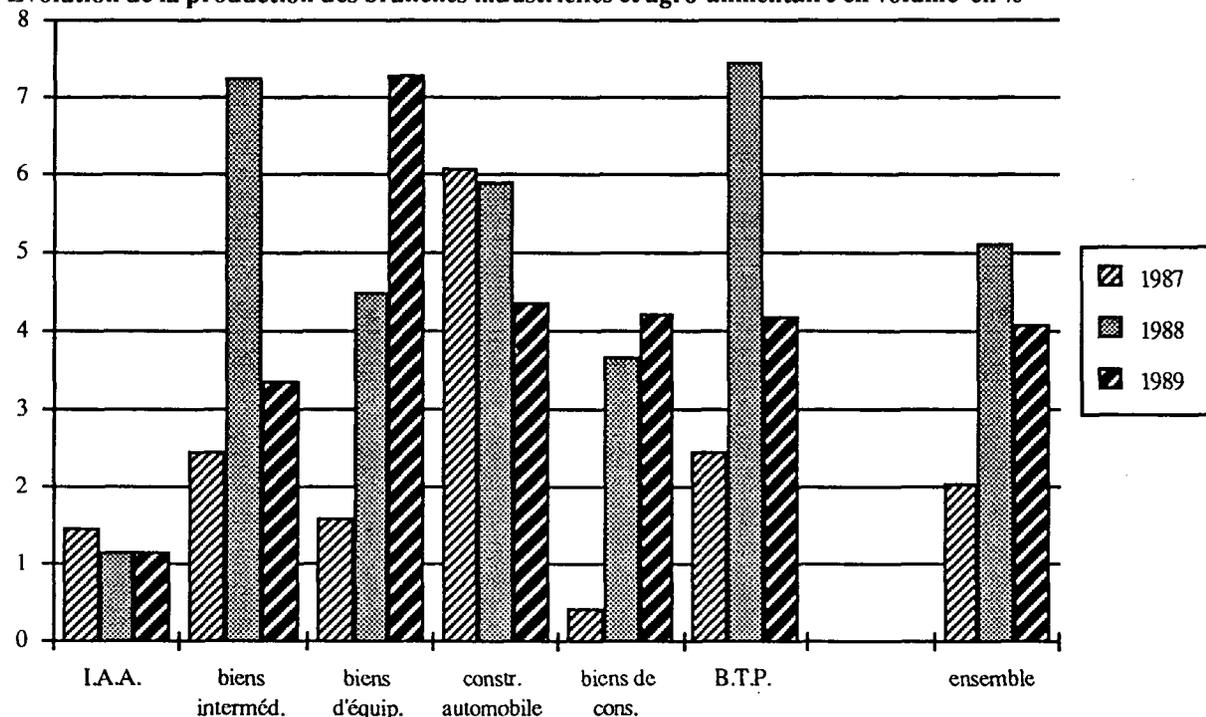
L'industrie de l'automobile et des autres matériels de transport terrestre croît de 4,3% (5,9 en 88).

En revanche, les branches produisant des biens d'équipement ont connu une année exceptionnelle: équipement ménager (+9,5% en 1989), construction mécanique (+8,3%), construction aéronautique et navale (+13,4%).

Le fléchissement des biens intermédiaires, dont l'activité influence de manière importante l'évolution des trafics, était inévitable après leur croissance élevée de 1988. Il provient aussi de l'affaiblissement de la demande étrangère (le marché automobile américain s'est effondré en 1989, entraînant un certain tassement, non seulement de l'industrie automobile française, le marché européen résistant bien, mais aussi un fléchissement des ventes d'acier et de métaux non ferreux).

### GRAPHIQUE 2

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



TABEAU 1

### Evolution de la production des branches industrielles et agro-alimentaires en volume (\*)

évolution par rapport à l'année précédente en %

	1987	1988	1989
<i>industrie agro-alimentaires</i>	1,5	1,2	1,2
<i>biens intermédiaires</i>	2,5	7,3	3,4
dont minerais	-3,3	9,9	-3,5
sidérurgie	-2,2	11,4	0,5
fonderie	-0,3	7,7	5,8
matériaux de construction	3,7	8,5	1,9
chimie de base	2,3	0,8	0,5
papier	4,0	7,6	2,5
chimie organique	6,8	4,3	1,8
verres	4,1	5,1	2,5
<i>construction automobile</i>	6,1	5,9	4,3
<i>biens d'équipement</i>	1,6	4,5	7,3
dont construction mécanique	1,5	6,6	8,3
construction matériel électrique	1,7	4,9	3,3
biens d'équipements ménagers	8,0	3,4	9,5
construction navale et aéronaut.	-0,6	-0,1	13,4
<i>biens de consommation</i>	0,4	3,7	4,2
<i>B.T.P.</i>	2,5	7,5	4,2
<b>total industrie et B.T.P.</b>	<b>2,1</b>	<b>5,1</b>	<b>4,1</b>

Source: INSEE, comptes nationaux

(\*) produits agro-alimentaires (NAP : U01, U02); combustibles et minéraux solides (T04); produits pétroliers (S053); minerais (S09, S12); sidérurgie (S10, S11); fonderie (S13, T13); matériaux de construction (T09); chimie de base (S171); papier (T21); chimie organique (S172, S43); matériels de transport (T16); construction mécanique (T14); verres (T10); construction matériels électriques (T15A); biens d'équipement ménagers (T15B); construction navale et aéronautique (T17); biens de consommation courante (U06).

La situation financière des entreprises demeure stable, Le haut niveau des taux de marge et d'autofinancement permet une poursuite de la croissance de l'investissement productif (FBCF des SQS-EI : +6,9% en 1989 contre +10,6% en 1988). En fait, si l'effort d'investissement des entreprises s'est un peu ralenti en 1989, c'est surtout dans les services et le commerce, et non dans l'industrie. La consommation des ménages continue de progresser au rythme de 3% comme en 1988.

Si la croissance du PIB se poursuit au même rythme qu'en 1988, malgré le ralentissement de la croissance de la FBCF, c'est dû essentiellement à la croissance des exportations qui n'ont jamais autant progressé depuis dix ans (+11,3% en volume contre +7,9% en 1988), cela grâce à une compétitivité améliorée des prix (les prix des exportations augmentent moins vite que ceux des importations, gonflés par la hausse du dollar et du pétrole, alors que c'était l'inverse entre 1985 et 1988).

TABLEAU 2

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

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>valeur (en Millions de Francs courants)</b>						
Produit Intérieur Brut	4361913	4700143	5069296	5320834	5692725	6113118
dont PIB marchand	3611407	3904582	4223971	4448436	4783481	5146628
Importations de biens et services	1024968	1092619	1021789	1095008	1218044	1408056
Total ressources = emplois	5386881	5792762	6091085	6415842	6910769	7521174
Consommation finale	3505605	3781412	4022317	4247075	4493436	4784659
dont :						
Consommation finale des ménages	2639171	2858393	3049520	3231110	3422341	3650029
Consommation finale des administrations	866434	923019	972797	1015965	1071095	1134630
Formation brute de capital fixe	840364	905291	977517	1046233	1164412	1271478
dont :						
Sociétés et entreprises individuelles	436609	477419	525496	566111	641498	709200
Ménages (hors ent. individuelles)	253410	257230	269612	285761	307864	324197
Administrations publiques	126127	144277	152435	161115	177682	194922
Variations de stocks	-12416	-17871	17156	19347	30977	39905
Exportations de biens et services	1053328	1123930	1074095	1103187	1221944	1425132
<b>volume (base 100 l'année précédente)</b>						
Produit Intérieur Brut	101,5	101,8	102,4	102,0	103,7	103,7
dont PIB marchand	101,4	101,8	102,6	102,1	104,1	104,1
Importations de biens et services	102,8	104,2	106,7	108,5	109,6	109,6
Total ressources = emplois	101,7	102,3	103,2	103,1	104,7	104,8
Consommation finale	101,1	102,2	103,2	102,6	102,9	102,7
dont :						
Consommation finale des ménages	101,0	102,3	103,7	102,6	103,0	103,0
Consommation finale des administrations	101,2	102,1	101,7	102,8	102,8	101,7
Formation brute de capital fixe	97,5	103,4	104,6	104,1	108,5	106,0
dont :						
Sociétés et entreprises individuelles	97,4	104,5	106,4	105,1	110,6	106,9
Ménages (hors ent. individuelles)	95,6	97,9	101,3	102,3	104,6	103,0
Administrations publiques	99,6	109,8	103,2	102,9	107,7	106,3
Variations de stocks	-	-	-	-	-	-
Exportations de biens et services	106,8	102,1	98,7	102,9	107,9	111,3
<b>prix (base 100 l'année précédente)</b>						
Produit Intérieur Brut	107,3	105,8	105,3	102,9	103,2	103,5
dont PIB marchand	107,2	106,2	105,4	103,1	103,3	103,4
Importations de biens et services	109,9	102,3	87,7	98,8	101,5	105,5
Total ressources = emplois	107,8	105,1	101,9	102,2	102,9	103,9
Consommation finale	107,8	105,5	103,1	102,9	102,8	103,7
dont :						
Consommation finale des ménages	107,8	105,9	102,9	103,3	102,9	103,5
Consommation finale des administrations	107,9	104,3	103,7	101,6	102,5	104,2
Formation brute de capital fixe	106,5	104,2	103,2	102,8	102,6	103,0
dont :						
Sociétés et entreprises individuelles	106,4	104,6	103,5	102,5	102,4	103,4
Ménages (hors ent. individuelles)	106,3	103,7	103,5	103,6	103,0	102,2
Administrations publiques	106,1	104,2	102,3	102,7	102,4	103,2
Variations de stocks	-	-	-	-	-	-
Exportations de biens et services	109,5	104,5	96,8	99,8	102,7	104,8

Source: INSEE, comptes nationaux

### une croissance des prix différente en 89

Les salaires du secteur privé augmentent plus qu'en 1988 (+4% contre + 3,4% en 1988), permettant une hausse du pouvoir d'achat de 0,8%. Toutefois, celui-ci croît plus nettement dans le secteur public (+2,9%).

L'accélération de la hausse des prix de détail (0,9 points par rapport à 1988) est due en grande partie aux produits énergétiques et aux produits alimentaires (viandes et vins): ainsi, le prix du gazole augmente de 5,6% TTC, contre une baisse de -2,7% en 1988.

La hausse des tarifs publics (notamment dans les transports) a été plus faible qu'en 1988, 1,9% au lieu de 3,2%. La modération de la hausse des prix a été favorisée par les baisses de TVA (notamment pour l'automobile et les transports publics).

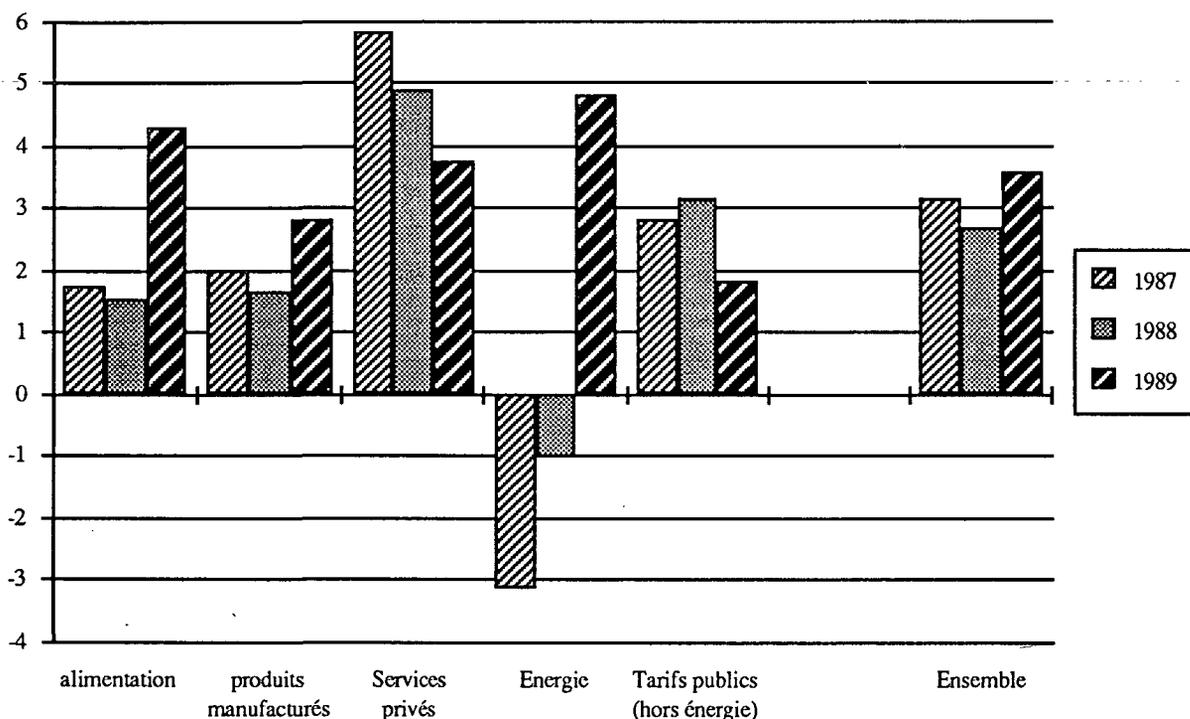
TABLEAU 3  
Evolution des prix de détail par groupe de produits en % (base 100 l'année précédente).

	1987	1988	1989
alimentation	1,8	1,6	4,3
produits manufacturés	2,0	1,7	2,8
Services privés	5,9	4,9	3,8
<i>dont transports collectifs</i>	3,7	3,7	2,5
<i>dont réparation automobile</i>	12,2	5,7	4,4
Energie	-3,1	-1,0	4,8
Tarifs publics (hors énergie)	2,8	3,2	1,9
<b>Ensemble</b>	<b>3,1</b>	<b>2,7</b>	<b>3,6</b>
Ensemble hors énergie	3,8	3,1	3,4

Source : INSEE

GRAPHIQUE 3

Evolution des prix de détail par groupe de produits en % (base 100 l'année précédente).



Source : INSEE

## Chapitre 1 LES TRAFICS

En 1989, avec l'hypothèse qu'une tonne-km équivaut à un voyageur-km, la progression des trafics intérieurs, marchandises et voyageurs confondus, marque un ralentissement : +3,1% par rapport à 1988, où la croissance des trafics avait été particulièrement forte (+4,6%). Les trafics de voyageurs augmentent de 3% contre +3,8% en 1988. Ce ralentissement provient surtout du transport routier par autobus-autocars qui chute de 4,7% après -0,7% en 1988, le trafic des voitures particulières continuant de progresser à un rythme soutenu. Mais, ce sont surtout les trafics de marchandises, notamment en transport routier, qui augmentent de 4,3% contre +10,6% en 1988, qui expliquent le ralentissement de la croissance des trafics, témoignant ainsi d'une moindre progression des industries fortement utilisatrices de transports (biens intermédiaires et BTP).

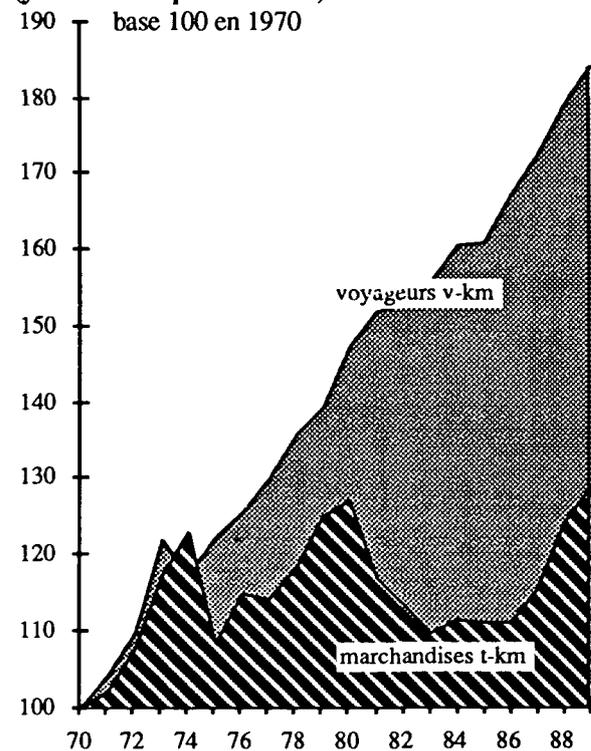
Pour les marchandises, après le net regain amorcé entre 1986 et 1988, c'est surtout le trafic routier qui est freiné (+4,3%), le transport pour compte propre diminuant même de -1,5%. Le trafic ferroviaire se stabilise à +1,8%. La navigation intérieure augmente pour la première fois depuis 1980 (+3,4%). S'agissant des voyageurs, 1989 verrait se poursuivre la forte progression du transport par voitures particulières (+3,4% après +4% en 1988). Le trafic aérien continue de progresser sensiblement : +7,5% pour les trois grandes compagnies aériennes dont +6,9% pour Air France. Le trafic de la SNCF croît de 1,9% (+5,5% en 1988). Le trafic maritime s'améliore sensiblement depuis deux ans après une chute depuis 1979 : les tonnages transportés augmentent de l'ordre de 6% en 1989. L'année 1989 marque ainsi un rééquilibrage entre tous les modes alors qu'en 1987 et 1988, ce sont surtout les transports routiers et aériens qui ont profité du regain des trafics.

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

	1985	1986	1987	1988	1989
voyageur v-km	0,3	3,9	3,1	3,8	3,0
marchandise t-km	-0,4	0,1	4,0	7,6	3,6
Ensemble u-km	0,1	3,1	3,3	4,6	3,1

Source : OEST

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



Source : OEST

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

## LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les tonnes-kilomètres transportées en trafic intérieur passent de 195,3 milliards en 1988 à 202,3 milliards en 1989, soit + 3,6%. La route voit son taux de croissance réduit de moitié : le compte d'autrui augmente de 7,3% mais le compte propre diminue de 1%. Le trafic ferroviaire augmente de 1,8% du seul fait d'une forte croissance du trafic international (+ 4,6%). Le trafic fluvial augmente pour la première fois depuis 1980 de 3,4% avec une forte poussée des produits sidérurgiques et des minerais. Au total, la croissance du trafic international (partie française), bien que passant de + 9,5% à + 5,2%, reste plus forte que celle du trafic intérieur. La part de la route dépasse 70% du trafic (50% en 1970), et celle du rail est de 26%. La part de la voie d'eau ne représente plus que 4%. Le transport par oléoducs baisserait sensiblement.

TABLEAU 1.2

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

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Transport ferroviaire	59,6	56,8	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8	50,7	51,6
Transport routier	113,3	111,2	108,1	110,2	111,7	116,6	124,4	137,5	143,5
Dont									
compte d'autrui (CU>3t)	57,7	55,7	53,6	53,0	54,5	57,7	63,6	73,7	79,0
compte propre (CU>3t)	35,6	34,9	33,2	35,4	34,6	35,3	36,3	38,1	37,7
véhicules de (CU<3t)	10,2	10,8	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0	14,3
pavillon étranger	9,8	9,8	10,0	10,2	10,3	10,8	11,2	11,8	12,5
Navigation intérieure	11,1	10,2	9,4	8,9	8,4	7,8	7,4	7,1	7,3
total des trois modes	184,0	178,2	172,6	175,0	174,3	174,6	181,5	195,3	202,3

Source : OEST, SNCF, ONN

GRAPHIQUE 1.2

Evolution des trafics de marchandises base 100 en 1970

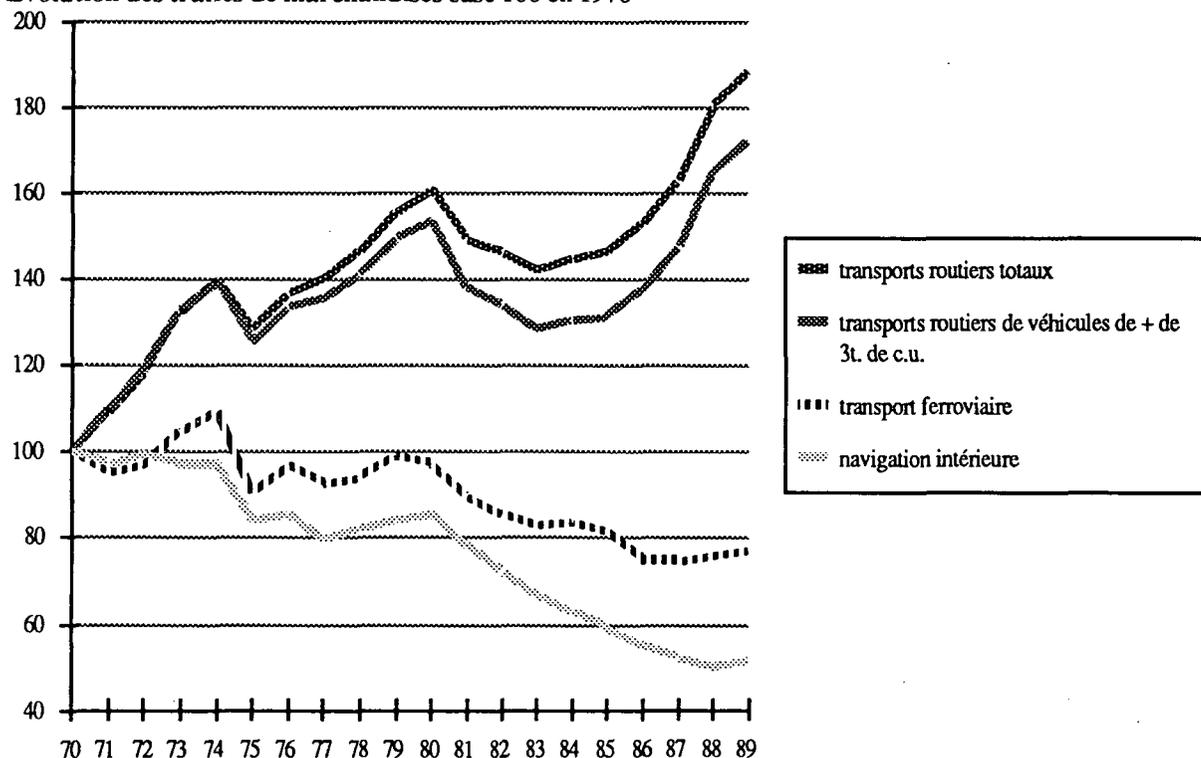


TABLEAU 1.3

Evolution des trafics intérieurs de marchandises en %

	1985	1986	1987	1988	1989
Tr. ferroviaire	-3,0	-7,5	-0,7	1,8	1,8
Tr. routier	1,4	4,4	6,6	10,6	4,3
Dont (c.u.>3t.)					
compte d'autrui	2,9	5,9	10,2	15,8	7,3
compte propre	-2,2	2,1	2,7	5,1	-1,0
Nav. intérieure	-5,4	-7,4	-5,1	-4,1	3,4
Ensemble	-0,4	0,1	4,0	7,6	3,6

Source : OEST, SNCF, ONN

(\*) Les données de trafic routier sont encore provisoires.

Le trafic routier des véhicules français de moins de 3t. de charge utile et celui des véhicules étrangers sur le parcours en France sont estimés. La série S.N.C.F. ne prend en compte ni les wagons particuliers vides ni le transport routier.

### a) Les transports ferroviaires

Avec le ralentissement de la croissance de la sidérurgie et du bâtiment, les trafics des produits métallurgiques et des matériaux de construction ne progressent plus autant qu'en 1988.

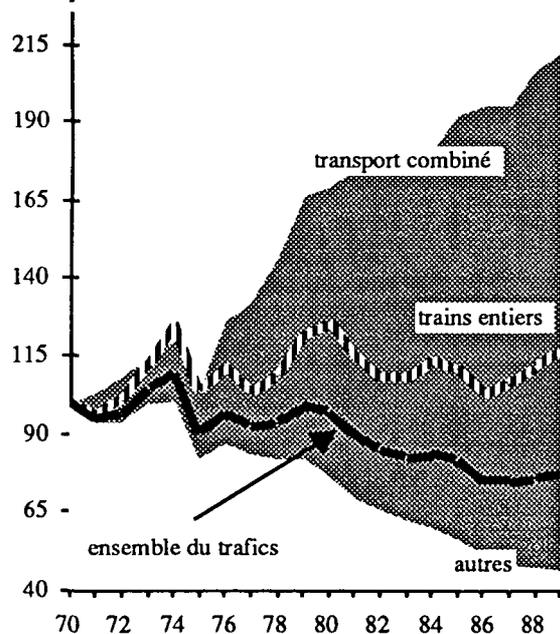
Comme les années précédentes, le transport combiné évolue plus favorablement que le trafic ferroviaire global, passant de 7,2 milliards de tonnes-km en 1988 à 7,4 milliards en 1989. C'est surtout le trafic international selon les techniques de caisse mobile et de conteneurs qui progresse comme en 1988 alors que le trafic de semi-remorques routières sur wagon baisse légèrement. Le trafic des trains entiers progresse aussi sensiblement : 25 milliards de tonnes-kilomètres en 1989 au lieu de 24 milliards en 1988. En revanche, le trafic par wagon isolé perd toujours des parts de marché.

TABLEAU 1.4  
Le transport combiné rail-route

	Milliards de tonnes-km				
	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Ensemble</b>	6,7	6,8	6,8	7,2	7,4
domestique	1,8	2,1	2,3	2,4	2,4
international	4,9	4,7	4,5	4,8	5,0
<i>dont</i>					
Grand conteneur et caisse mobile	5,5	5,5	5,5	5,9	6,2
dt international	4,3	4,0	3,7	3,9	4,2
Semi-remorque routière s. wagon	1,2	1,3	1,3	1,3	1,2
dt international	0,6	0,7	0,8	0,9	0,8

Source SNCF

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



Source: SNCF

### b) Les transports routiers

En 1989, les tonnages transportés par les véhicules routiers de plus de 3 tonnes de C.U. s'établissent à 1512,8 millions de tonnes (+1,8%), et les tonnes-kilomètres réalisées à 116,7 milliards (+4,3%). Cette croissance profite au compte d'autrui (+7,3%), et au trafic international (\*) (+7%). La capacité de transport croît légèrement alors que le parc se stabilise, écart dû à la taille croissante des véhicules. On note un décrochage de 1980 à 1983 des trafics par rapport à la capacité, du fait de causes structurelles et conjoncturelles. 1987 et 1988 marquent un redressement de ce point de vue.

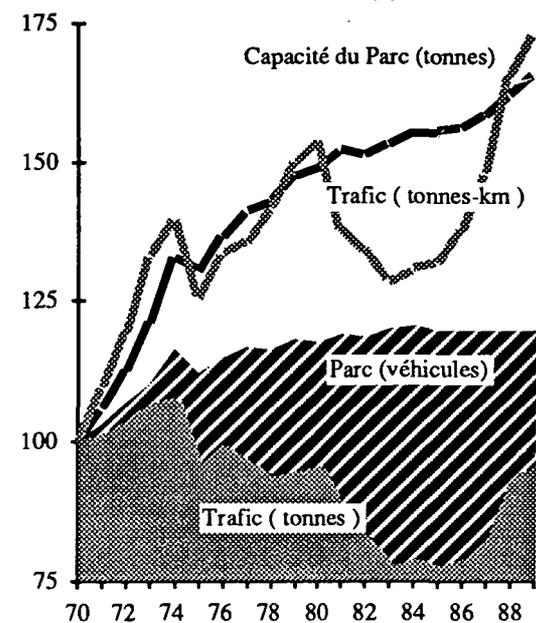
(\*) Il s'agit uniquement de la partie française du trafic international : Trafic domestique=origine et destination en France. Trafic interieur=trafic domestique + partie française du trafic international.

TABLEAU 1.5  
Trafics domestiques et internationaux.

	Milliards de tonnes-km				
	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Ensemble</b>	151,7	151,0	157,1	169,5	175,6
domestique	116,2	117,1	122,3	131,4	135,7
international	35,5	33,9	34,8	38,1	39,9
<i>dont</i>					
Fer	54,2	50,2	49,8	50,7	51,6
domestique	32,4	30,4	30,1	30,3	30,2
international	21,8	19,8	19,7	20,4	21,4
<b>Route</b>	89,1	93,0	99,9	111,8	116,7
domestique	79,2	82,6	88,3	97,6	101,5
international	9,9	10,4	11,6	14,2	15,2

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

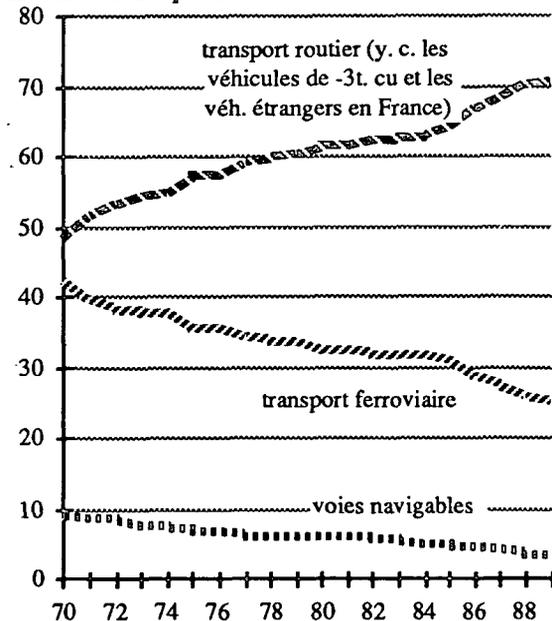
GRAPHIQUE 1.4  
Evolution de la capacité et du trafic routier de marchandises base 100 en 1970 (\*).



Source : OEST (\*) véhicules de + de 3 tonnes de c.u. .

GRAPHIQUE 1.5

Evolution des parts modales en %



Source : SNCF, OEST, ONN

### c) Les transports maritimes

Le transport maritime international (marchandises embarquées et débarquées dans les 6 ports autonomes) croît de 2,7% en tonnage (+1,2% en 1988) et de 3,7% pour l'ensemble des ports métropolitains (+2% en 1988) du fait d'une forte croissance du trafic des marchandises diverses (+12,3%) et malgré une baisse de 4,6% pour les hydrocarbures. Les tonnages progressent fortement pour les ports de Dunkerque (+9,8%), Nantes-Saint-Nazaire (+9%), et Le Havre (+4,8%), faiblement pour le port de Rouen (+2,5%) et diminuent pour celui de Marseille (-2,4%). Cette croissance résulte des céréales (Dunkerque), de l'énergie (le charbon à Saint-Nazaire), du trafic en conteneurs (Le Havre).

TABLEAU 1.6

Trafic des ports métropolitains millions de tonnes

	1985	1986	1987	1988	1989 (*)
<b>débarquées</b>					
total	199,1	206,2	203,2	209,3	212,6
dt hydrocarbures	125,9	133,9	130,1	131,6	124,6
<b>embarquées</b>					
total	75,2	75,1	77,8	77,2	84,5
dt hydrocarbures	18,7	20,0	17,1	15,5	15,7
<b>Ensemble</b>	<b>274,3</b>	<b>281,3</b>	<b>281,0</b>	<b>286,5</b>	<b>297,2</b>

Source : Ministère Délégué Chargé de la Mer.

(\*) 1989 : résultats provisoires au 20/5/90.

### d) Les transports aériens

Le fret aérien (Air France + U.T.A.) progresse de 2,6% (résultats provisoires) contre +7,4% en 1988.

### Encadré : trafics "réalisés" et trafics "estimés".

En vue d'offrir une meilleure compréhension de l'évolution des trafics, on peut comparer cette évolution à celle des trafics estimés définis comme une prévision du trafic compte tenu de l'évolution de la production en volume - (en prix 1980) - et pour partie des importations, des branches sur lesquelles portent les échanges.

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

Le trafic global "estimé" est la somme des 14 trafics estimés. Bien entendu cette estimation serait différente si l'on prenait un niveau de décomposition plus fin. Du fait des effets de structure, on rapprocherait probablement les évolutions "estimées" et "réalisées".

Comme toute grandeur virtuelle, le concept de "trafics estimés" peut donner lieu à bien des discussions (1), n'étant pas calculé par une régression économétrique. En outre, il ne tient pas compte de deux critères essentiels - le poids et la distance - lesquels peuvent évoluer à long terme mais aussi à court terme, notamment pour la distance.

En 1989, il convient de bien distinguer deux écarts : l'un entre l'évolution de la production et celle des trafics estimés; l'autre entre l'évolution des trafics estimés et des trafics réalisés. Le premier écart semble le plus aisé à expliquer : les années 1988-1989 peuvent être considérées comme le sommet d'un cycle de croissance de l'ensemble de l'économie, les prévisions pour 1990 laissant apparaître une croissance plus faible du PIB. L'écart entre les taux de croissance de la production manufacturée (3,9%) et des trafics estimés (2,4%), pourrait s'expliquer par le fait que les premiers secteurs industriels où se manifeste un fléchissement de la croissance (soit du fait de la demande, soit du fait de tensions sur les capacités productives) seraient des secteurs gros utilisateurs de transports (produits intermédiaires, BTP, ...).

Mais le second écart - trafics estimés et trafics réalisés - reste mal expliqué : on constate une évolution plus heurtée des trafics réalisés depuis 1970 aussi bien à la hausse qu'à la baisse : outre les effets de structure, liés à une décomposition en une nomenclature plus fine, en période de baisse des prix, les entreprises n'hésitent pas à délocaliser leurs échanges auprès de leurs clients et de leurs fournisseurs (et l'inverse en période de hausse des prix).

(1) A la place du concept de trafics estimés, certains proposent qu'on utilise le terme de "trafics de référence".

### e) Quelques facteurs explicatifs d'évolution du trafic par mode.

En 1989, l'évolution des trafics estimés (+2,4%) est inférieure à celle des trafics réalisés (+3,6%) et à la croissance de la production manufacturière (+3,9%). Cette évolution est similaire à celle des deux précédentes phases de hausse : 1973-74 et 1979-80. En fait, dans de nombreux secteurs, les entreprises tendent à délocaliser leur production. Ainsi, dans le secteur de la chimie ou de l'automobile, les groupes n'hésitent plus à spécialiser leurs différentes unités de production ou à sous-traiter à l'étranger une partie de la production. Cette transformation entraîne un allongement des distances donc des tonnes-km.

Les évolutions par modes sont aussi intéressantes. En admettant que l'évolution réelle des trafics est le produit d'un effet de structure (trafics estimés) par un effet de compétitivité traduisant les gains réels de part de marché, le rail et la voie navigable cessent de perdre des parts de marché en 1989. Du coup, la route ne gagne plus autant de parts de marché qu'entre 1986 et 1988.

TABLEAU 1.7

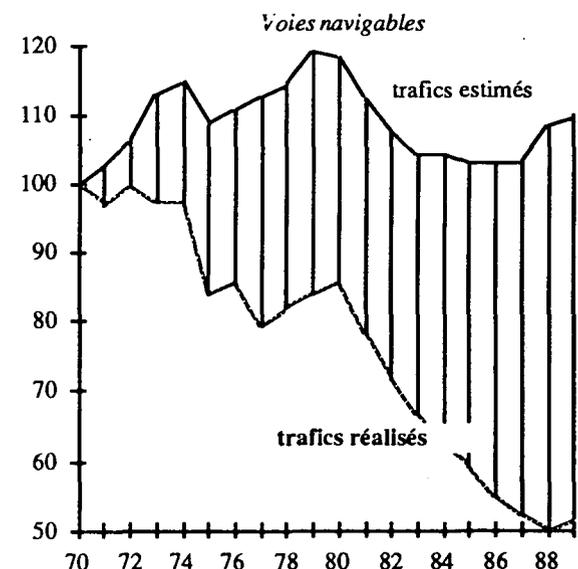
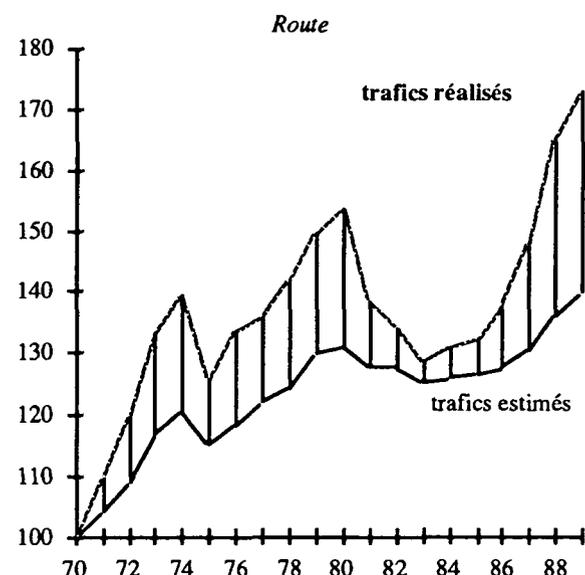
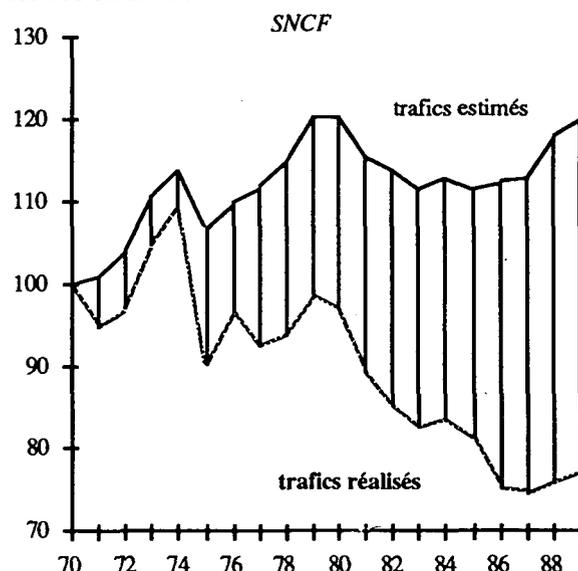
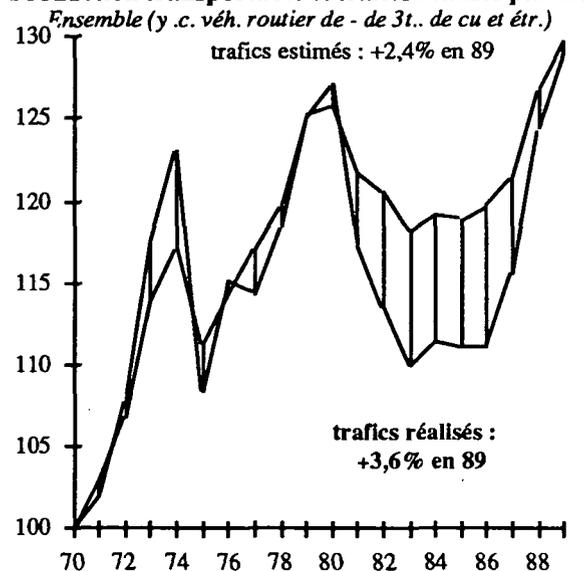
Evolution de la production transportable et trafics réalisés par mode en % par an.

	70-85 par an	1986	1987	1988	1989
<b>ferroviaire</b>					
évolution réelle	98,6	92,5	99,3	101,8	101,8
effet structure	100,7	100,8	100,6	104,4	101,9
effet compétitiv.	97,9	91,8	98,7	97,5	99,9
<b>routier cu&gt;3t</b>					
évolution réelle	101,9	104,4	107,4	111,9	104,4
effet structure	101,6	100,8	102,1	104,4	102,7
effet compétitiv.	100,3	103,5	105,1	107,2	101,6
<b>nav. fluviale</b>					
évolution réelle	96,6	92,6	94,9	95,9	103,4
effet structure	100,2	99,9	100,3	105,0	101,1
effet compétitiv.	96,4	92,7	94,5	91,3	102,3
<b>Ensemble (*)</b>					
évolution réelle	100,7	100,1	104,0	107,6	103,6
effet structure	101,2	100,8	101,4	104,4	102,4

Source : OEST (\*) y.c. véh. routier de - de 3t. de cu et étr.

GRAPHIQUE 1.6

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



## LE TRANSPORT DE VOYAGEURS.

Le trafic global de voyageurs croît de 3% en 1989 (+3,8% en 1988). La progression du transport par voitures particulières se poursuit (+3,4%) mais selon un rythme moindre (+4% en 88). Le trafic ferroviaire augmente de 2,5% (+4,9% en 88). Le trafic aérien intérieur progresse de 14,6%. Le trafic de la RATP-bus croît de +1,5%, celui des métros de 5,8% mais cette hausse provient du niveau faible en 1988 du fait des grèves.

TABLEAU 1.8

Evolution des trafics intérieurs de voyageurs en %

	1985	1986	1987	1988	1989
Véh. partic.	0,6	4,6	3,2	4,0	3,4
Autobus, aut.	-8,2	6,8	6,8	-0,7	-4,7
Tr. ferrés	2,9	-3,2	0,1	4,9	2,5
dont SNCF	2,8	-3,5	0,2	5,5	1,9
Tr. aériens	4,2	12,2	7,2	7,9	14,6
Ensemble	0,3	3,9	3,1	3,8	3,0

TABLEAU 1.9

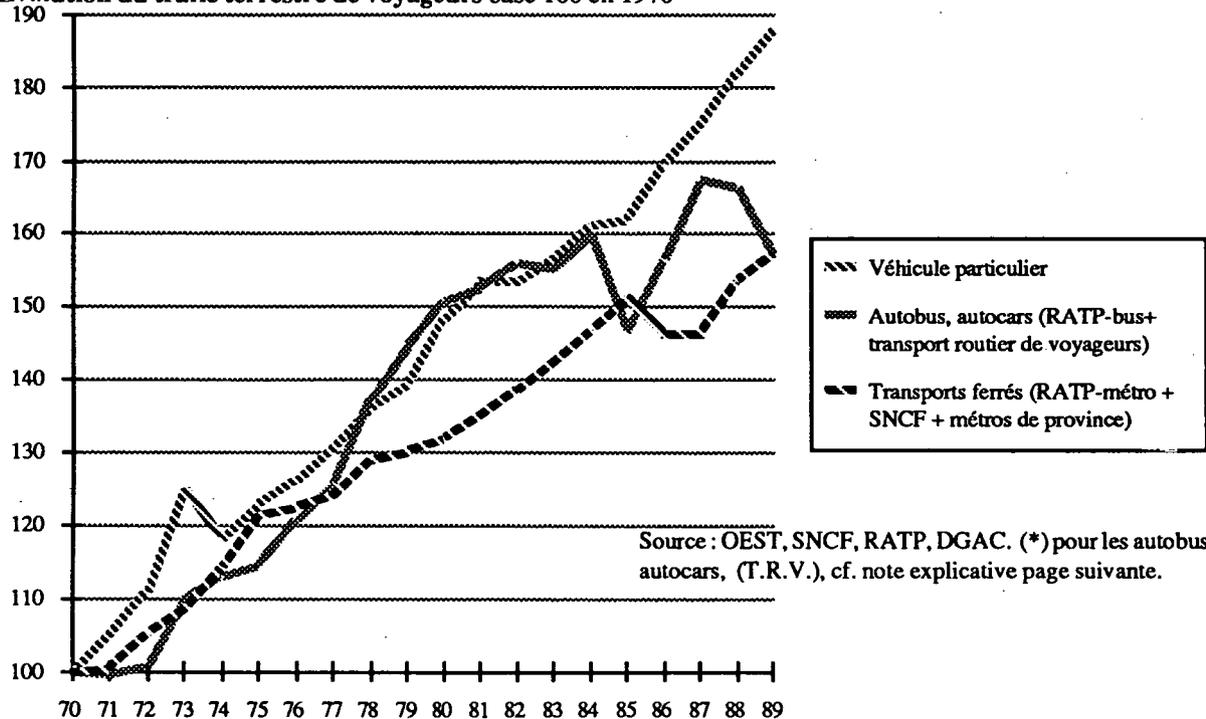
Evolution globale des trafics intérieurs des voyageurs en milliards de voyageurs-km (n.c. véh. étrangers) (\*)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Véhicules particuliers</b>	<b>467,5</b>	<b>467,9</b>	<b>477,4</b>	<b>491,7</b>	<b>494,4</b>	<b>517,3</b>	<b>533,6</b>	<b>554,7</b>	<b>573,6</b>
urbain	143,0	140,3	147,0	157,0	155,4	160,2	165,0	171,0	176,6
interurbain	324,5	327,6	330,4	334,7	339,0	357,1	368,6	383,7	397,0
<b>Autobus, autocar</b>	<b>38,5</b>	<b>39,3</b>	<b>39,1</b>	<b>40,3</b>	<b>37,0</b>	<b>39,5</b>	<b>42,2</b>	<b>41,9</b>	<b>39,9</b>
urbain	4,2	4,6	5,3	5,2	4,5	4,5	5,0	4,9	4,7
interurbain	6,3	5,6	5,6	5,8	5,6	5,4	5,9	5,4	5,1
Ile de France	1,1	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3	1,2
scolaire	5,6	5,6	5,5	6,1	5,3	5,7	5,9	5,7	5,5
personnel	6,0	5,5	5,4	5,3	4,5	4,6	4,6	3,8	3,5
occasionnel	13,3	14,8	14,1	14,8	14,1	15,8	17,3	18,6	17,6
autobus R.A.T.P.	2,0	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2
<b>Transports ferrés</b>	<b>63,7</b>	<b>65,4</b>	<b>67,2</b>	<b>69,3</b>	<b>71,3</b>	<b>69,0</b>	<b>69,1</b>	<b>72,5</b>	<b>74,3</b>
S.N.C.F.	55,8	57,0	58,6	60,4	62,1	59,9	60,0	63,3	64,5
T.G.V. (*)	0,6	3,3	5,3	7,7	8,7	8,9	9,8	10,5	11,5
réseau principal sauf TGV	47,7	46,0	45,3	44,5	44,9	42,4	41,6	43,9	43,9
banlieue parisienne	7,5	7,7	8,0	8,2	8,5	8,6	8,6	8,9	9,1
R.A.T.P. réseau ferré	7,8	8,2	8,4	8,7	8,9	8,7	8,7	8,8	9,3
Métro de province	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5
<b>Transports aériens</b>	<b>5,7</b>	<b>6,5</b>	<b>7,0</b>	<b>7,1</b>	<b>7,4</b>	<b>8,3</b>	<b>8,9</b>	<b>9,6</b>	<b>11,0</b>
<b>Ensemble trafic intérieur</b>	<b>575,4</b>	<b>579,1</b>	<b>590,7</b>	<b>608,4</b>	<b>610,1</b>	<b>634,1</b>	<b>653,8</b>	<b>678,7</b>	<b>698,8</b>

(\*) Le chiffre "TGV-SNCF" inclut le trafic du TGV-atlantique mis en service en septembre 1989 (0,5 milliards de voy-km).

GRAPHIQUE 1.7

Evolution du trafic terrestre de voyageurs base 100 en 1970



### a) Les véhicules particuliers.

Le parcours annuel moyen par véhicule progresserait de +1% en 1989 (+1,5% en 1988). De fait, sur le réseau routier national des autoroutes, on enregistre une hausse du trafic de 7,9% contre + 8,7% en 1988 en terme de véhicules-km. De même, le trafic sur les routes nationales augmente de 3,3% au lieu de 3,8% en 1988.

TABLEAU 1.10  
Parc auto et trafic des véhicules privés.

	1985	1986	1987	1988	1989
Parc auto (en milliers)	20945	21295	21735	22245	22765
Parcours annuel moyen (m.-km)	12,76	13,13	13,27	13,48	13,62
taux d'occup.	1,85	1,85	1,85	1,85	1,85
trafic =	494,4	517,3	533,6	554,7	573,6

Source : OEST, CREDOC, CCFA

### b) Les autres transports collectifs terrestres

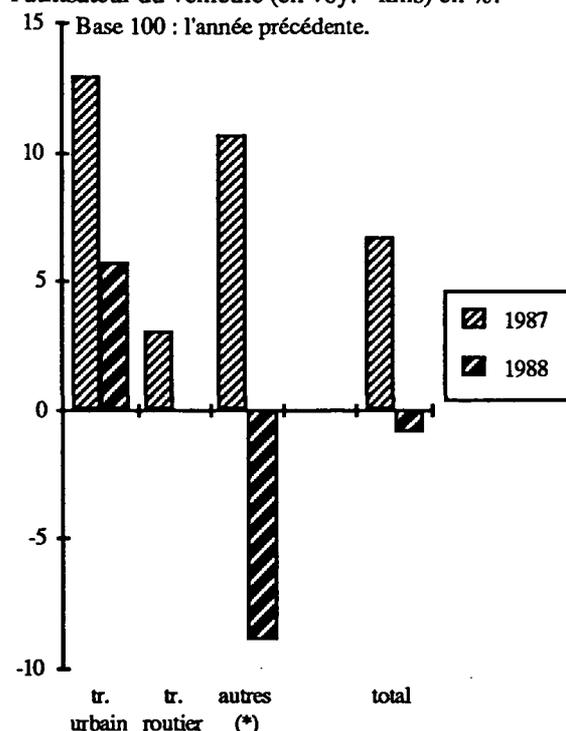
Pour le transport routier non urbain, on note en 1989 un fléchissement des trafics -4,7%, confirmant la tendance amorcée en 1988 (-0,7%) après deux années exceptionnelles (+6,8% en 1987) (il convient toutefois de prendre avec une certaine prudence les évolutions issues de l'enquête TRV). En fait, il existe de fortes disparités selon les activités : ramassage de personnel et transport interurbain continuent d'être en déclin alors que le transport occasionnel progresse (sauf en 1989). Selon "l'activité principale" de l'utilisateur du véhicule, le transport routier (NAP6922) stagne alors que le transport urbain continue d'augmenter fortement.

encadré : les données de trafics publiées ici ne sont pas les mêmes que celles issues de l'enquête TRV.

L'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports de voyageurs (TRV), permet d'estimer, malgré de grandes incertitudes, les voyageurs-km transportés par autocar et autobus. Les résultats publiés ici sont d'ordre plus faible que ceux publiés dans l'enquête car celle-ci prend comme hypothèse que tous les voyageurs transportés effectuent des trajets complets sur toute leur longueur. Au contraire, on a choisi d'affecter des coefficients de redressement par nature de service : ces hypothèses tiennent compte d'une part du fait que les voyageurs n'effectuent qu'une partie du trajet des véhicules, d'autre part de la sous-évaluation du nombre de voyages du fait de la difficulté à mesurer le nombre de voyageurs qui n'oblitérent pas (pour l'urbain et la région parisienne). Ces coefficients sont de 0,375 pour l'urbain (0,25\*1,5) - 1,5 étant le coefficient de redressement de titre à vue -, 0,50 pour la région Ile de France (0,25\*2), 0,75 pour l'interurbain et pour le transport de personnel, 0,50 pour le transport scolaire et 1 pour le transport occasionnel. De toute évidence, ces estimations ne prétendent pas à la précision, mais permettent néanmoins d'appréhender un ordre de grandeur des voyageurs-km que l'on peut supposer raisonnable.

GRAPHIQUE 1.8

Evolution du trafic des véhicules de transport en commun selon l'activité principale exercée par l'utilisateur du véhicule (en voy. - kms) en %.



source : TRV.- OEST (\*) le poste "autres" inclut les services.

S'agissant des transports collectifs urbains de province, les voyages par habitant augmentent en 1988 de 1,5% contre 2,7% en 1987, du fait des grèves. On note une reprise de la croissance dans les villes de taille entre 300 000 et 800 000 habitants, notamment à Nantes et à Grenoble, qui ont développé des métros ou tramways sur des voies réservés ("transport collectif en site propre").

TABLEAU 1.11

Voyages par habitant des 101 réseaux des transports urbains de province (taille d'agglomération).

	1984	1985	1986	1987	1988
<100000 hbts	40,3	42,6	45,9	48,2	51,3
100-300000	86,7	88,5	90,8	92,6	94,9
300-800000	107,2	107,7	111,1	110,4	111,2
>800000 hbts	133,5	135,4	139,6	148,3	143,4
Ensemble	91,7	93,3	96,4	99,0	100,5

Source: CETUR, fichier des 101 réseaux

### c) le transport ferroviaire

Avec 64,5 milliards de voyageurs-kilomètres en 1989, le trafic voyageurs de la SNCF augmente de 1,9% par rapport 1988. En tenant compte des effets de report, le trafic sur le réseau principal hors TGV progresse de +0,9%; le trafic du TGV-Sud-Est augmente de 4,7%, (+6,9% en 1988). Le TGV-Atlantique, mis en service en septembre 89 avec un nombre limité de rames, a dépassé 0,5 milliards de voyageurs-kilomètres.

#### d) le transport aérien.

La progression du trafic aérien des trois grandes compagnies nationales passe de 7,1% en 1988 à 7,5% en 1989 : les passagers-km d'Air France augmentent de 6,9% contre 8,8% en 1988. La forte croissance d'Air Inter résulte d'un rattrapage de l'année 1988, année perturbée par de nombreuses grèves (dont l'impact a pu être estimé à environ 2%) ; le trafic d'UTA augmente de 1,6% après une baisse de 2,9% en 1988. En outre, les petites compagnies continuent de connaître une croissance très forte.

Les résultats des aéroports de Paris sont liés à l'activité des compagnies aériennes : la hausse de l'international (+10,1% en 1989 comme en 1988) correspond au profil des trafics d'Air France. L'activité intérieure continue de progresser fortement : +11,1%.

TABLEAU 1.12  
Evolution du trafic aérien des trois grandes compagnies françaises en milliards de voy-km

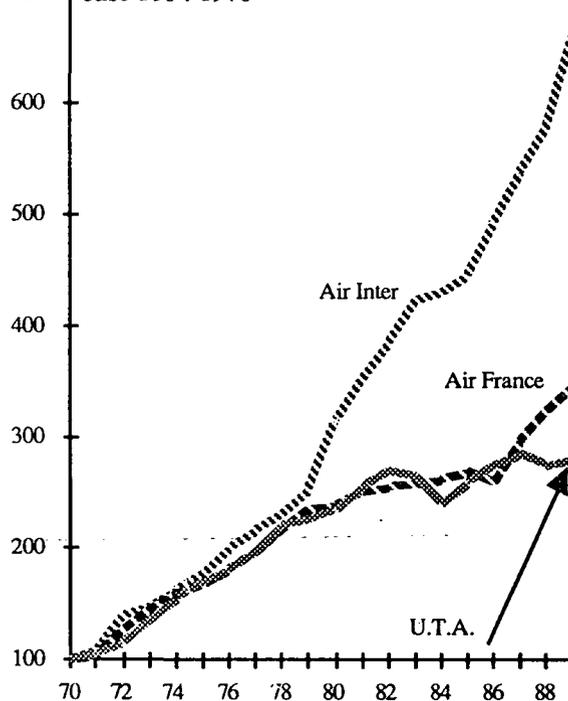
	1985	1986	1987	1988	1989
Air France	28,6	27,6	31,7	34,5	36,8
U.T.A.	2,2	-3,5	14,6	8,8	6,9
Air Inter	5,8	4,9	4,1	-2,9	1,6
	3,6	11,0	8,6	7,4	14,8
Ensemble	39,7	39,5	44,3	47,5	51,1
	3,2	-0,3	12,2	7,1	7,5

Source : DGAC

GRAPHIQUE 1.9

#### Evolution du trafic aérien des trois grandes compagnies françaises.

700 base 100 : 1970



#### e) Le transport maritime

Le trafic de voyageurs s'est élevé à 23,9 millions de voyageurs embarqués et débarqués dans les ports français, soit une hausse de 14,4% par rapport à 1988.

## Chapitre 2

# LE COMPTE D'AUTRUI

En 1989, la production de la branche "transport" continue de progresser fortement (+5,4%) mais moins qu'en 1988 (+7,7%) du fait notamment d'un ralentissement de la croissance du transport routier de marchandises (+7,9% après +14,4% en 1988) et d'une baisse d'activité des autres transports terrestres (-1,2% contre +3,9% en 1988). Le transport routier de voyageurs chuterait de 6%. En revanche, le transport maritime se redresse. Pourtant, la croissance des effectifs se poursuit (+2% au lieu de +1,7% en 1988), entraînant, malgré une baisse de la durée du travail de l'ordre de 2%, un ralentissement des gains de productivité du travail (+3,6% contre +5% en 1988). Ainsi, la productivité du travail en transport routier de marchandises augmente de 4% contre 8,3% en 1988 alors que les effectifs ont progressé de 5,7% (+13 500 emplois en 1989). A l'inverse, la SNCF, dont les effectifs ont diminué de 3,2%, voit ses gains de productivité se maintenir (+7,1%).

### LA PRODUCTION

En 1989, la production effective de la branche "transport" augmente de 5,4% en volume contre 7,7% en 1988. Ce rythme, bien que ralenti, reste supérieur à celui de l'ensemble des branches (+4,5%).

Ce ralentissement, touchant pratiquement tous les secteurs du transport, est particulièrement net pour le transport routier de marchandises, (+8% contre 14% en 1988). De même, les volumes en transport ferroviaire progressent moins vite (2,9% contre 3,7% en 1988). En revanche, le transport maritime progresserait pour la seconde année consécutive après plusieurs années de marasme, les armateurs français profitant notamment d'une conjoncture favorable (les tonnages échangés par voie maritime dans le monde ont progressé de l'ordre de 6% en 1989).

La croissance de la production reste forte dans le transport aérien (8,0% contre 8,4% en 1988).

TABLEAU 2.1

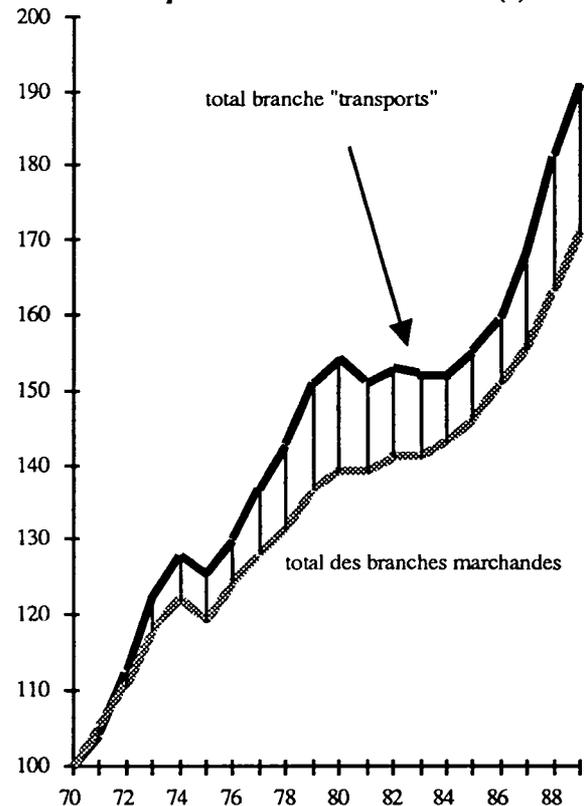
Evolution du volume de la production des branches de transport en % (1989 en milliards de F)(1)

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
68 tr. ferroviaire	-4,7	-0,5	3,7	2,9	27,2
691 tr. rout. de m.	5,2	10,2	14,4	7,9	69,5
692 autres tr. ter.	2,8	0,5	3,9	-1,2	30,0
70 navigation int.	-12,0	-5,6	-2,0	3,5	0,9
71 transport mar.	1,9	-1,2	2,2	5,0	11,9
72 transport aér.	2,6	12,5	8,4	8,0	35,1
73-4 act. annexes auxiliaires	5,3	5,0	5,2	5,7	56,5
<b>total transport</b>	<b>2,8</b>	<b>5,6</b>	<b>7,7</b>	<b>5,4</b>	<b>231,1</b>
<b>total des branches</b>	<b>3,1</b>	<b>3,3</b>	<b>4,9</b>	<b>4,5</b>	<b>6060</b>

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.1

Production des transports et des branches marchandes en "prix 1980" base 100 en 1970 (1).



Source : INSEE

(1) Les comptes calculés au prix de 1980 donnent notamment pour 1989 des évolutions différentes des évolutions aux prix de l'année précédente, du fait notamment des modifications de prix relatifs par sous-activités d'une branche du niveau 90 ou par agrégat d'une branche. En outre, sauf mention contraire, tous les volumes sont ici évalués aux prix de 1980.

On note l'opposition entre la croissance de la production en volume du transport routier de marchandises et la baisse des prix : ceux-ci ont baissé de 8% depuis 1986.

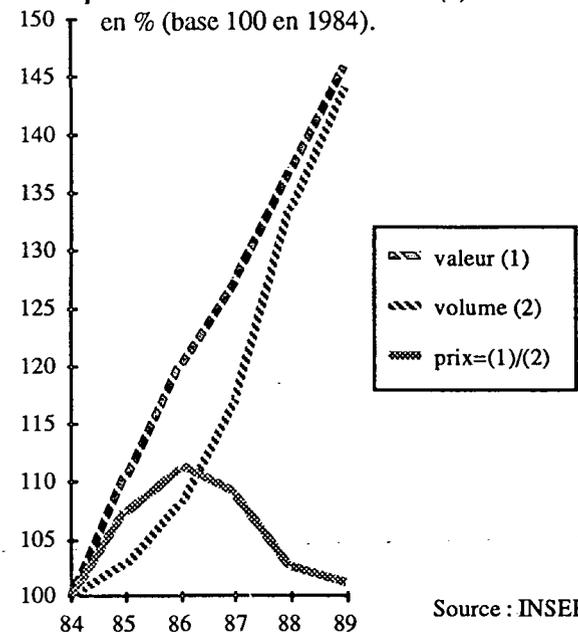
**TABEAU 2.2**  
Evolution de la production des branches de transport au prix de 1988 et en valeur en% (mds F)

	1988 valeur	évol. volume	évol. prix	évol. valeur	1989 valeur
68 tr. ferroviaires	41,9	2,9	2,1	5,1	44,0
691 tr. rout. de m.	101,8	8,0	-1,5	6,3	108,2
692 autres tr. ter.	54,6	-1,2	4,5	3,3	56,4
70 nav. intérieur	1,4	3,4	0,0	3,4	1,4
71 tr. maritimes	17,7	5,0	3,0	8,1	19,1
72 tr. aériens	45,7	7,9	2,4	10,6	50,5
73-4 act. annexes	94,5	5,7	3,1	9,0	103,0
<b>T31 total</b>	<b>357,5</b>	<b>5,2</b>	<b>1,8</b>	<b>7,0</b>	<b>382,7</b>

Source : INSEE

(1) Le partage "volume-prix" de la branche "transport routier de marchandises" retenu ici (comptabilité nationale) n'est pas tout à fait celui qui apparaît dans les tableaux sur les prix bruts du chapitre 4, fait à partir de l'enquête TRM, car l'indice de l'enquête est connu après l'élaboration du compte provisoire.

**GRAPHIQUE 2.2**  
Evolution de la production de la branche de "transport routier de marchandises" (1).  
en % (base 100 en 1984).



Source : INSEE

**Encadré : articulation des deux approches - trafics et comptabilité nationale -.**

En comptabilité nationale seule l'activité de transport pour compte d'autrui est retracée de façon explicite dans le Tableau "entrées-sorties" du Système Elargi de Comptabilité Nationale (SECN). En conséquence, la production de la branche transports ne prend en compte ni l'activité de transport pour compte propre des entreprises qui n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute, ni l'activité de transport pour compte propre des ménages (1). L'enquête TRM détermine les catégories de trafics selon l'activité principale de l'utilisateur du véhicule. On note le développement rapide du transport

pour compte d'autrui et surtout la place croissante des trafics routiers du secteur des transports routiers de marchandises. En supposant que les trafics "non-déterminés" sont réalisés par des entreprises de transport routier, la hausse des entreprises spécialisées reste forte : 65,1 milliards de t.-km en 1988 contre 43,5 en 1983, +49,7%, alors que les entreprises des autres activités qui font du compte d'autrui comme activité secondaire voient leur trafic diminuer de 10,1 milliards de t.-km en 1983 à 8,6 milliards de t.-km en 1988.

En transport routier de voyageur, l'enquête TRV donne la répartition des voyageurs-km selon l'activité principale exercée par l'utilisateur du véhicule et la nature de service. On note une forte croissance du transport urbain (NAP6921), le transport routier (NAP6922) reste stable.

(1) Le découpage de la consommation finale des ménages par fonction de consommation permet d'inclure dans la fonction transport cette activité de transport des ménages.

**TABEAU 2.3**  
Répartition des tonnes-km selon l'activité principale de l'utilisateur du véhicule. (milliards de tonnes-km).

	Secteur (*)									Branche (*)		
	TRM			Autres activités			Non déterminée			Total		
	83	87	88	83	87	88	83	87	88	83	87	88
Compte d'autrui	33,8	46,9	53,6	10,1	7,8	8,6	9,7	8,9	11,5	53,6	63,6	73,7
Compte propre	1,4	1,7	1,9	24,1	26,0	25,7	7,8	8,6	10,5	33,3	36,3	38,1
<b>Total</b>	<b>35,2</b>	<b>48,6</b>	<b>55,5</b>	<b>34,2</b>	<b>33,8</b>	<b>34,3</b>	<b>17,5</b>	<b>17,5</b>	<b>22,0</b>	<b>86,9</b>	<b>99,9</b>	<b>111,8</b>

\* le secteur regroupe les entreprises qui ont la même activité principale, la branche les unités de production homogène du produit

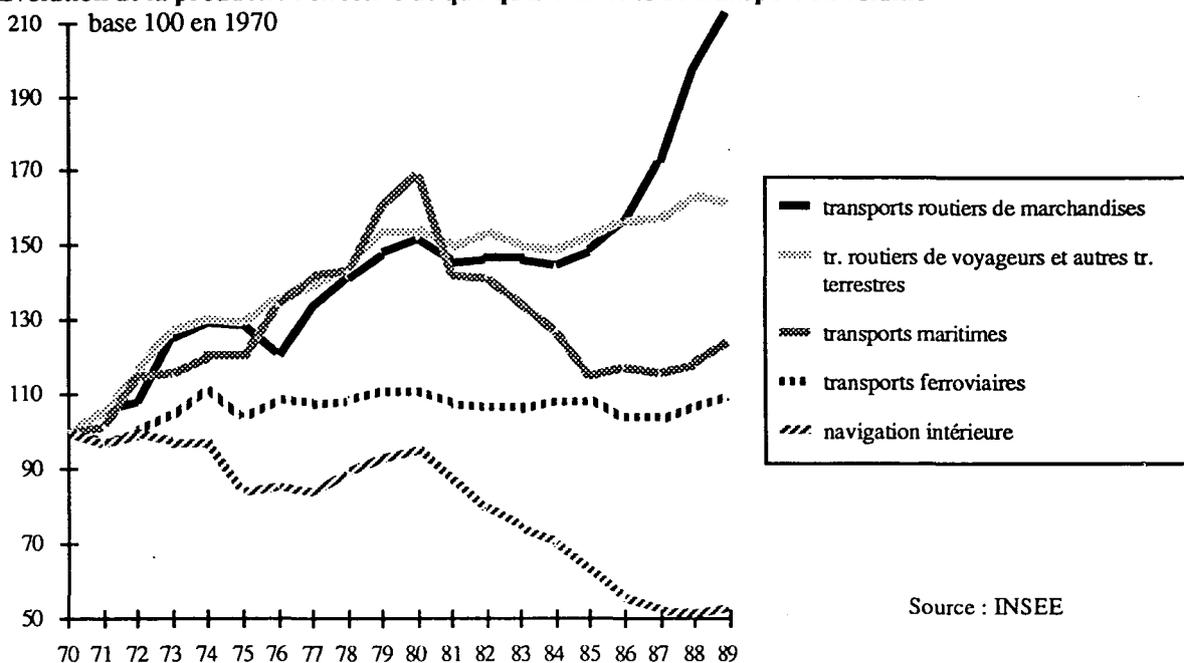
**TABEAU 2.4**  
Répartition des voyageurs-km selon l'activité principale de l'utilisateur du véhicule. (milliards de voyageurs-km).

	Secteur									Branche		
	Tr. urbain (r6921)			Tr. routier (r6922)			Autres (services+non dét.)			Total		
	86	87	88	86	87	88	86	87	88	86	87	88
Tr. urbain	9,4	10,9	11,2	2,2	2,1	2,2	1,8	1,9	1,4	13,4	14,9	14,8
Tr. interurbain	0,4	0,4	0,5	6,3	6,8	6,2	1,5	1,6	1,4	8,2	8,8	8,1
Tr. scolaire	0,4	0,2	0,4	7,3	7,6	7,6	3,8	3,9	3,6	11,5	11,7	11,6
Tr. de personnel	0,3	0,2	0,1	4,4	4,0	3,9	1,5	1,9	1,1	6,2	6,1	5,1
Tr. occasionnel	0,3	0,5	0,7	11,7	12,5	13,2	3,8	4,3	4,7	15,8	17,3	18,6
<b>Total</b>	<b>10,8</b>	<b>12,2</b>	<b>12,9</b>	<b>31,9</b>	<b>33,0</b>	<b>33,1</b>	<b>12,4</b>	<b>13,6</b>	<b>12,2</b>	<b>55,1</b>	<b>58,8</b>	<b>58,2</b>

Source : enquêtes TRM et TRV (on a repris le tableau de l'enquête TRV sans y affecter les coefficients de corrections du ch.1.)

GRAPHIQUE 2.3

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



Dans une nomenclature fine, les divergences des taux de croissance étaient particulièrement accentuées entre 1986 et 1988 mais l'année 1989 marque un net rééquilibrage entre les modes : entre 1986 et 1988, on pouvait distinguer d'un côté les transports aériens, les transports routiers de marchandises et les services qui leur sont annexes (location de véhicules, collecte de fret...) en net regain avec la baisse des prix des carburants (la branche "transport routier de voyageurs" ne profitant toutefois pas de cette évolution).

Or, le transport ferroviaire, qui était en baisse en 1986 et 1987, retrouve en 1988 (cette évolution s'expliquait en partie par les grèves de 1986-1987) et 1989 un rythme de croissance comparable à celui d'avant 1979. La navigation fluviale et le transport maritime, en chute entre 1980 et 1987, connaissent un palier en 1988 puis un regain en 1989.

S'agissant de la demande, les consommations intermédiaires des entreprises en transports augmentent de 5,5% en volume en 1989 (+9,2% en 1988) - marquant le dynamisme du compte d'autrui auprès des entreprises, - et les exportations de 7,5% (+5,5% en 1988) alors que la consommation des ménages progresse de 3,8% (+4,5% en 1988).

L'étude des coefficients techniques traduit d'ailleurs un tassement relatif des consommations des entreprises en transports. Le coefficient technique en transport rapporte les consommations intermédiaires des produits "transports" à la production effective des branches marchandes. Alors qu'il baisse entre 1980 et 1984 de 2,79% à 2,68%, le coefficient gagne +0,26 points entre 1984 et 1988 du fait du transport routier de marchandises malgré la baisse du coefficient du transport ferroviaire de 0,5 points. Au total, le coefficient des transports dépasse en 1989 (2,93%) le niveau de 2,70% de 1977.

TABLEAU 2.5

Evolution de la demande de transport en volume en %. 1989 en "prix 1980" (1989 en milliards de f.).

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Production distr.	2,7	5,6	7,7	5,4	232,2
Importation CAF	4,8	3,6	7,0	6,8	18,3
Total "Res-Emp."	2,8	5,4	7,6	5,5	255,5
Consommation des ménages	1,1	1,5	4,5	3,8	51,7
Exportation FAB	1,1	7,3	5,5	7,5	40,4
Consommation intermédiaire	3,9	6,2	9,2	5,5	163,4

Source : INSEE - Equilibres Ressources-Emplois

TABLEAU 2.6

Coefficients techniques en "transport" par les branches marchandes en volume en % (\*)

	1977	1986	1987	1988	1989
68 tr. ferroviaire	0,35	0,25	0,24	0,23	0,23
691 tr. rout. de m.	1,05	1,05	1,12	1,21	1,25
692 autres tr. ter.	0,26	0,26	0,26	0,26	0,24
70 navigation int.	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
71 tr. maritime	0,03	0,02	0,02	0,02	0,01
72 tr. aérien	0,11	0,24	0,25	0,27	0,29
73-4 act. annexes auxiliaires	0,87	0,89	0,9	0,90	0,90
<b>Ens. transport</b>	<b>2,70</b>	<b>2,73</b>	<b>2,81</b>	<b>2,92</b>	<b>2,93</b>

Source : INSEE

(\*) Définition : Le coefficient technique en transport rapporte les consommations intermédiaires des produits "transports" à la production effective des branches marchandes.

## L'EMPLOI.

TABLEAU 2.7

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

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>GEN de Transport</b>										
. SNCF	254,4	248,5	252,4	252,2	248,4	242,1	233,4	222,4	213,2	206,4
. RATP	36,0	36,0	37,6	39,1	39,2	39,2	39,1	38,7	38,5	38,4
. AIR FRANCE	28,0	27,8	28,8	29,1	29,4	29,0	28,9	28,9	29,7	31,2
. AIR INTER	5,3	5,6	6,0	6,6	6,7	6,7	7,0	7,6	8,3	9,1
<b>total des GEN</b>	<b>323,7</b>	<b>317,9</b>	<b>324,8</b>	<b>327,0</b>	<b>323,7</b>	<b>317,0</b>	<b>308,4</b>	<b>297,6</b>	<b>289,7</b>	<b>285,1</b>
<i>en évolution</i>		98,2	102,2	100,7	99,0	97,9	97,3	96,5	97,3	98,4
<b>Hors Gen transport</b>	<b>498,7</b>	<b>501,2</b>	<b>509,9</b>	<b>514,2</b>	<b>517,0</b>	<b>517,6</b>	<b>526,0</b>	<b>540,3</b>	<b>558,3</b>	<b>575,5</b>
<i>en évolution</i>		100,5	101,7	100,8	100,5	100,1	101,6	102,7	103,3	103,1
<b>Total transport</b>	<b>822,4</b>	<b>819,1</b>	<b>834,7</b>	<b>841,2</b>	<b>840,7</b>	<b>834,6</b>	<b>834,4</b>	<b>837,9</b>	<b>848,0</b>	<b>860,6</b>
<i>en évolution</i>		99,6	101,9	100,8	99,9	99,3	100,0	100,4	101,2	101,5
<b>Total "Economie"</b>	<b>18276,8</b>	<b>18186,8</b>	<b>18273,0</b>	<b>18245,6</b>	<b>18099,2</b>	<b>18073,6</b>	<b>18125,7</b>	<b>18209,5</b>	<b>18388,1</b>	<b>18664,8</b>
<i>en évolution</i>		99,5	100,5	99,9	99,2	99,9	100,3	100,5	101,0	101,5

Source : INSEE

### a) Les effectifs du secteur.

Les salariés du secteur des transports augmentent de 12600 personnes en 1989 (+1,5%), contre +10100 en 1988 (+1,2%). Le contraste reste fort (mais atténué) entre la baisse sensible des effectifs des Grandes Entreprises Nationales de transport (G.E.N.) (- 4600 emplois: -1,6%, après -2,7% en 1988) et la croissance des salariés des entreprises privées de transport (+16300 : +3,1% contre +3,3% en 1988). Cette croissance provient surtout du transport routier de marchandises en compte d'autrui qui profite bien plus que le compte propre de la croissance des trafics routiers : ainsi, en excluant les petits établissements, les chauffeurs passent globalement de 310 000 en 1984 à 301 400 en 1988, (-0,7% par an); mais ceux qui travaillent dans les établissements de transports augmentent de 1,8%.

TABLEAU 2.8

Evolution annuelle moyenne des effectifs de la CSP "chauffeurs" par grands secteurs entre 1984 et 1988 en % par an (niveau en milliers) (\*).

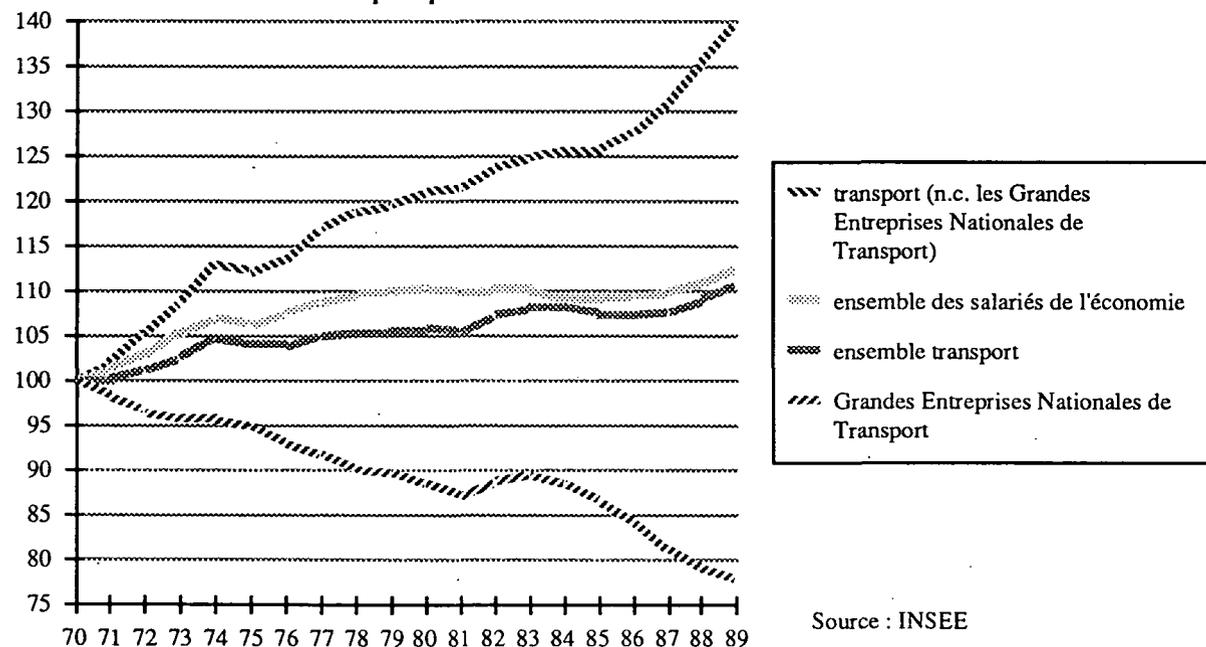
	1984	1987	1988	évol. 88/84
Industrie et énergie	64,8	57,0	54,0	-4,2
B.T.P.	27,1	24,9	24,3	-2,6
Commerces	64,0	58,8	57,3	-2,6
Transports	129,7	139,0	139,2	1,8
Services	24,4	26,7	26,6	2,3
<b>Toutes activités</b>	<b>310,0</b>	<b>306,4</b>	<b>301,4</b>	<b>-0,7</b>

Source : INSEE

(\*): enquête sur la "structure des emplois", réalisée auprès des établissements de + de 10 salariés. L'enquête sous-estime l'emploi en 1988 du fait d'un taux de couverture insuffisant. Les évolutions par secteurs sont néanmoins comparables.

GRAPHIQUE 2.4

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



Source : INSEE

### b) Les effectifs de la branche (1).

Les effectifs (y compris les non-salariés) du transport routier de marchandises augmentent en 1989 de +5,7% contre +5,3% en 1988, soit un gain de 13400 emplois. Ils progressent aussi en transport aérien (+5,8%) et chez les auxiliaires (+1,2%) hors ceux du transport maritime. A contrario, l'emploi continue de baisser dans le transport maritime : -5,7% contre -8,1% en 1987, malgré une relative stabilité en glissement annuel en 1989, et dans le transport ferroviaire : -3,1% contre -4,4% en 1988. Il stagne dans les transports urbains. Au total, l'emploi de la branche "transport" augmente de 2% en 1989 après +1,7% en 1988.

### c) La durée du travail.

Il est très difficile de connaître la durée du travail dans les transports routiers. L'information la plus fiable est issue de l'enquête emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages; il apparaît que la durée hebdomadaire moyenne du travail déclarée par les salariés des entreprises du secteur privé "transport" diminue de près de 48 minutes en 1989 (-2%) après +48 minutes en 1988. Du coup, le volume d'heures travaillées croît de 1,7% en 1989, soit à un rythme moins rapide qu'en 1988 (+2,4%), la baisse de la durée du travail dans le transport routier freinant la croissance des effectifs.

#### (1) effectifs et heures travaillées dans les transports

Les séries présentées ici sont celles de la Comptabilité Nationale. Elles s'appuient sur l'Enquête Annuelle d'Entreprise qui permet de reclasser les effectifs par branche à partir d'une matrice de passage "Secteur-branche" sur le chiffre d'affaires par produits y compris sous-traitance. De plus, l'enquête ne couvre pas les entreprises de moins de 5 salariés de la navigation intérieure, des taxis, ainsi que toutes les entreprises des gérants d'infrastructure (NAP 73). Notons aussi que les effectifs de la branche "transport" ne comprennent pas les intérimaires qui sont comptabilisés dans la branche "travail temporaire" NAP 7713. Toutefois, l'enquête du Ministère du Travail sur le travail intérimaire montre que le poids de celui-ci n'est pas particulièrement important dans les transports routiers aussi bien en niveau qu'en évolution: entre 1984 et 1988, les semaines-travail des intérimaires dans le secteur "transport routier NAP S69" passent de 48 695 à 107 409 (+120%) alors que pour l'ensemble des secteurs de l'économie ces chiffres sont respectivement de 4 586 850 et 10 696 676 (+133%).

Le volume d'heures est estimé par le produit des effectifs et de la durée annuelle effective du travail. (la méthode est exposée dans les tableaux commentés). Le calcul est effectué par l'INSEE au niveau NAP 40 et l'unité retenue est le million d'heures. La durée effective du travail est calculée à partir de la durée hebdomadaire brute offerte, exprimée en heures par salarié. Elle est construite en trois étapes. Dans un premier temps on évalue la durée annuelle offerte aux salariés à temps complet. On intègre ensuite l'absentéisme pour maladies et grèves. Enfin on corrige la durée ainsi obtenue pour prendre en compte l'incidence du travail à temps partiel. De toute évidence, compte tenu d'une méconnaissance de la durée du travail dans les transports routiers, le calcul de la productivité horaire du travail n'est pas très significatif en niveau.

TABLEAU 2.9

Evolution des effectifs des branches de transport en %

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
68 tr. ferroviaire	-3,2	-4,6	-4,4	-3,1	118,7
691 tr. rout. de m.	5,7	2,4	5,3	5,7	248,6
692 autres tr. ter.	-0,9	2,8	1,4	0,9	196,4
70 navigation in.	-6,7	-5,7	0,0	0,0	6,6
71 tr. maritime	-12,4	-6,5	-8,1	-5,7	14,9
72 tr. aérien	1,7	2,2	3,8	5,8	60,5
73-4 act. annexes auxiliaires	1,6	2,0	2,3	1,2	194,7
<b>Ens. transport</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>840,4</b>

Source : INSEE, OEST

TABLEAU 2.10

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

	1985	1986	1987	1988	1989
secteur privé	42,2	41,9	42,3	43,1	42,3
secteur public	38,5	38,7	38,7	38,7	38,4
<b>Ensemble</b>	<b>40,5</b>	<b>40,5</b>	<b>40,7</b>	<b>41,3</b>	<b>40,8</b>

Source : INSEE : Enquête Emploi de Mars.

GRAPHIQUE 2.5

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

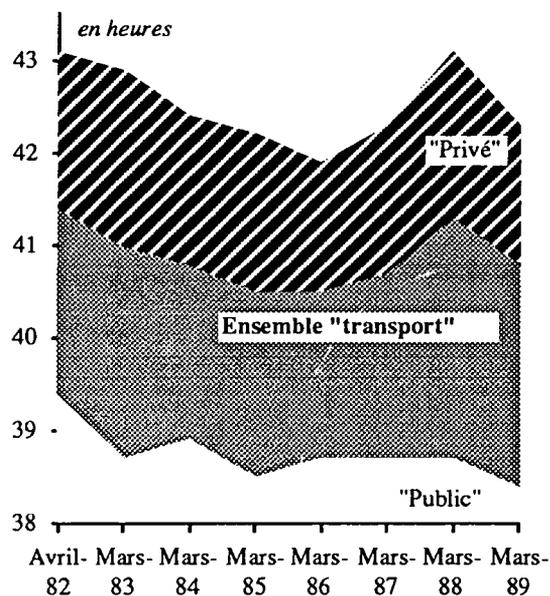


TABLEAU 2.11

Durée du travail dans les transports

	1985	1986	1987	1988	1989
Durée annuelle *	1681	1674	1676	1680	1671
heures de travail	1385	1386	1398	1431	1455
évol. an n/n-1	-0,9	0,1	0,9	2,4	1,7

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

### d) La productivité horaire du travail

La productivité horaire du travail de la branche " transports " croît un peu moins vite qu'en 1988 (+3,6% en 1989 contre +5% en 1988)(mais +1,3% entre 1980 et 1984). Comme en 1988, cette croissance se fait avec une hausse de l'activité du travail de 1,5% alors qu'auparavant toute hausse de la productivité s'accompagnait en général d'une baisse des heures travaillées.

Ce mouvement toucherait surtout deux modes de transport. Le taux serait particulièrement bas pour les transports aériens (+2,7%). Le ralentissement serait net pour les transports routiers de marchandises (+ 4% contre + 8,3% en 1988).

En revanche, les transports ferroviaires (+7,1% contre +7,3% en 1988) et maritime garderaient un taux de croissance de la productivité du travail encore assez élevé du fait des réductions d'effectifs.

(1) Les gains annuels de productivité du maritime sont à prendre avec prudence compte tenu de l'imprécision statistique relative de cette activité et de la méthode d'élaboration de la valeur ajoutée par la comptabilité nationale. Les évolutions à moyen terme (3 à 4 ans sont plus significatives).

TABLEAU 2.12

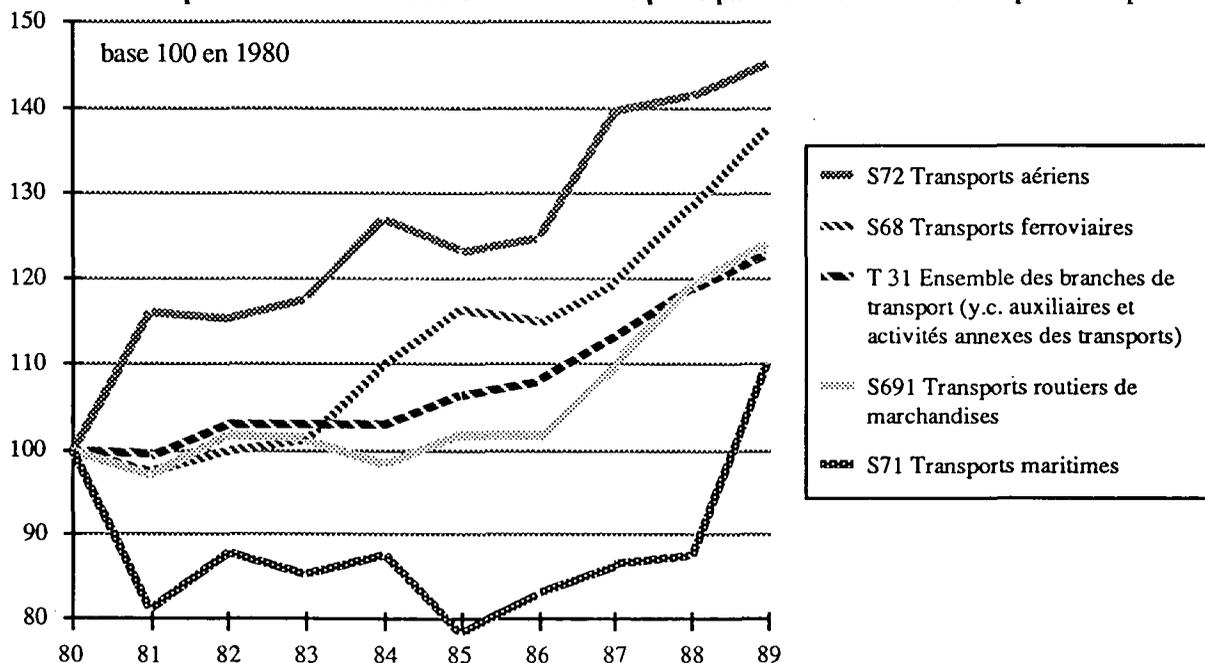
Evolution de la productivité horaire du travail "au prix 1980" (base 100 l'année précédente) en %

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>transport</b>					
Valeur ajoutée	2,5	1,7	5,6	7,5	5,3
activité du travail	-0,9	0,1	0,9	2,4	1,7
productivité	3,4	1,7	4,7	5,0	3,6
<b>Ensemble</b>					
Valeur ajoutée	1,7	2,4	1,9	3,7	3,6
activité du travail	-1,8	-0,5	0,4	1,1	1,0
productivité	3,6	3,0	1,5	2,6	2,6

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.7

Evolution de la productivité horaire du travail dans les principales branches des "transports" au prix 80.



GRAPHIQUE 2.6

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

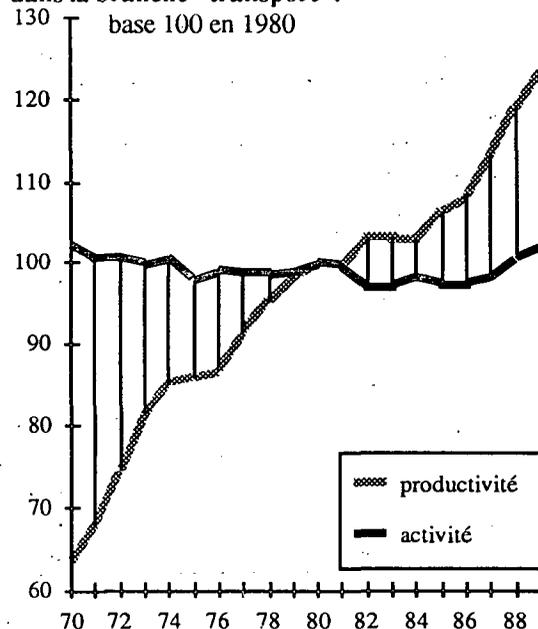


TABLEAU 2.13

Evolution de la productivité horaire du travail en volume par sous-activités "au prix 1980" en %

	1985	1986	1987	1988	1989
68 tr. ferroviaire	5,8	-1,3	4,1	7,3	7,1
691 tr. rout. de m.	3,5	0,0	8,5	8,3	4,0
692 autres tr. ter.	1,5	4,8	-0,9	3,0	-2,4
71 tr. maritime	-10,4	5,9	4,0	1,1	26,0
72 tr. aérien	-2,8	1,3	11,7	1,4	2,7
73-4 act. annexes auxiliaires	7,1	2,7	3,0	4,5	3,4
<b>Ens. transport</b>	<b>3,4</b>	<b>1,7</b>	<b>4,7</b>	<b>5,0</b>	<b>3,6</b>

Source : INSEE, OEST

## LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE DE LA BRANCHE "TRANSPORTS"

### a) La FBCF des transports hors GEN.

L'évolution de la FBCF dans les transports, surtout dans les transports routiers de marchandises, est fortement influencée par le recours au crédit-bail. Ces montants sont très importants dans le transport routier de marchandises (de l'ordre de 7 milliards de francs en 1988), soit plus des deux tiers de l'investissement lui-même. Entre 1985 et 1988, c'est presque par 3 que le recours au crédit bail par les entreprises de transport routiers de marchandises a été multiplié; aussi la FBCF (cf. encadré) progresse beaucoup plus vite que l'investissement.

TABLEAU 2.14

Décomposition de la FBCF des SQS-EI transports (en milliards de prix courants) (\*).

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>crédit-bail</b>					
transport	3,2	4,7	7,2	9,2	11,5
(évol. n/n-1)	34,3	47,3	53,2	26,9	25,7
ensemble	31,7	44,2	54,9	69,5	88,4
(évol. n/n-1)	15,3	39,6	24,3	26,6	27,1
<b>acquis.-ces.</b>					
transport	20,7	22,4	27,6	30,4	33,2
(évol. n/n-1)	1,1	8,2	23,3	10,3	9,2
<b>FBCF global</b>					
transport	28,3	31,8	40,7	46,0	51,8
(évol. n/n-1)	4,0	12,6	27,8	13,2	12,5

source : INSEE (\*) les investissements en crédit-bail pour le seul secteur TRM représentent 6,5 milliards en 88 (1,7 en 84)

### encadré : la FBCF en comptabilité nationale.

En Comptabilité Nationale, la formation brute de capital fixe (FBCF) représente la valeur des biens durables acquis afin d'être utilisés pendant au moins un an dans leur processus de production, ainsi que la valeur des biens et des services incorporés aux biens de capital fixe acquis, aux terrains et aux actifs incorporels. La FBCF est en général affectée à l'unité institutionnelle qui en est propriétaire à l'exception de la FBCF par voie de crédit-bail affectée à l'utilisateur. Rappelons que l'investissement de l'entreprise ne prend pas en compte le crédit-bail dont les loyers sont comptabilisés comme une charge dans le "compte de résultat".

La FBCF effectuée par une unité institutionnelle peut être ventilée entre les différentes unités de production homogène qu'elle comprend selon le critère de l'utilisation du capital fixe investi. En regroupant en branches les unités de production homogène, on obtient une ventilation de la FBCF par branche.

TABLEAU 2.15

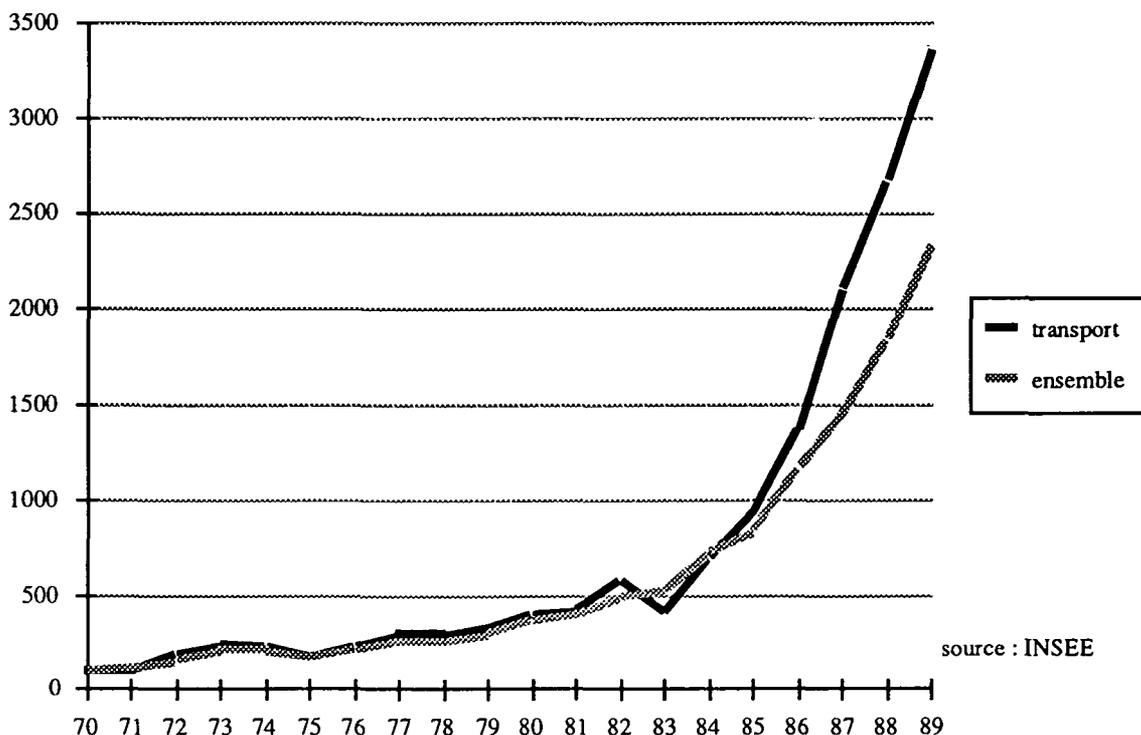
FBCF des SQS-EI des sous-secteurs des transports en 1984 (en milliards de prix courants)

	acquis. -ces.	gros entret.	crédit bail	ingén. fr. liés	total FBCF
s691 L.r.m.	4,6	0,8	1,9	0,2	7,5
s692 L.r.v.	5,6	1,0	0,0	0,2	6,8
s70 nav. int.	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2
s71 t. marin.	1,8	0,3	0,0	0,1	2,2
s72 t. aérien	0,3	0,1	0,1	0,0	0,5
s73-4 auxil.	8,0	1,4	0,3	0,4	10,0
t31 total	20,5	3,6	2,4	0,7	27,2

source : INSEE.

GRAPHIQUE 2.8

Evolution du crédit bail dans le secteur des transports (T31) et l'ensemble de l'économie (SQS-EI).  
en % base 100 en 1970 (à prix courants)(les données de 1989 sont des estimations très provisoires).



source : INSEE

Cette distinction "investissement-FBCF" permet de mieux comprendre les évolutions de la FBCF ces dernières années dans les transports. Ainsi, en 1988, la FBCF des transports (SQS-EI) augmenterait de 13,2%. Or les résultats de l'Enquête annuelle d'entreprise montrent que l'investissement augmente de 6% en 1988.

Deux facteurs essentiels expliquent cet écart. D'une part le champ de la comptabilité nationale est plus vaste : il faut réintroduire les investissements des gestionnaires d'infrastructure, et notamment ceux des sociétés d'autoroute qui ont crû de 22% en 1988 (cf. chapitre 3).

D'autre part le crédit bail "transports" augmente de 27% en 1988. Ajoutée à l'évolution issue de l'"E.A.E.", on obtient une croissance de 13,5%, très proche de celle des comptes.

En 1989, cette croissance se poursuivrait mais à un rythme moindre qu'en 1988.

### b) La FBCF dans les entreprises de transport (y compris Grandes Entreprises Nationales).

La FBCF des GEN connaît une hausse exceptionnelle de 33,8% en 1988 du fait des investissements en matériels de la SNCF pour le TGV- Atlantique et des achats d'avions d'Air France. Au total, après une année exceptionnelle pour la FBCF de la branche "transport", 1989 marquerait une moindre croissance (+6,8% en volume au lieu de +15,4% en 1988).

TABLEAU 2.16

Evolution de la FBCF dans les transports et l'ensemble des branches milliards de "prix courants".

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Transport</b>	<b>45,2</b>	<b>51,0</b>	<b>58,0</b>	<b>69,5</b>	<b>76,9</b>
<i>évolution n/n-1</i>	<i>5,2</i>	<i>13,0</i>	<i>13,7</i>	<i>19,8</i>	<i>10,7</i>
SQS-EI priv.	27,5	31,0	39,5	44,8	50,4
<i>évolution n/n-1</i>	<i>5,6</i>	<i>12,8</i>	<i>27,5</i>	<i>13,2</i>	<i>12,5</i>
GEN	17,7	20,0	18,5	24,7	26,5
<i>évolution n/n-1</i>	<i>4,7</i>	<i>13,2</i>	<i>-7,7</i>	<i>33,8</i>	<i>7,4</i>
<b>Ens. branches</b>	<b>477,4</b>	<b>525,5</b>	<b>566,1</b>	<b>641,5</b>	<b>709,2</b>
<i>évolution n/n-1</i>	<i>9,3</i>	<i>10,1</i>	<i>7,7</i>	<i>13,3</i>	<i>10,6</i>

TABLEAU 2.17

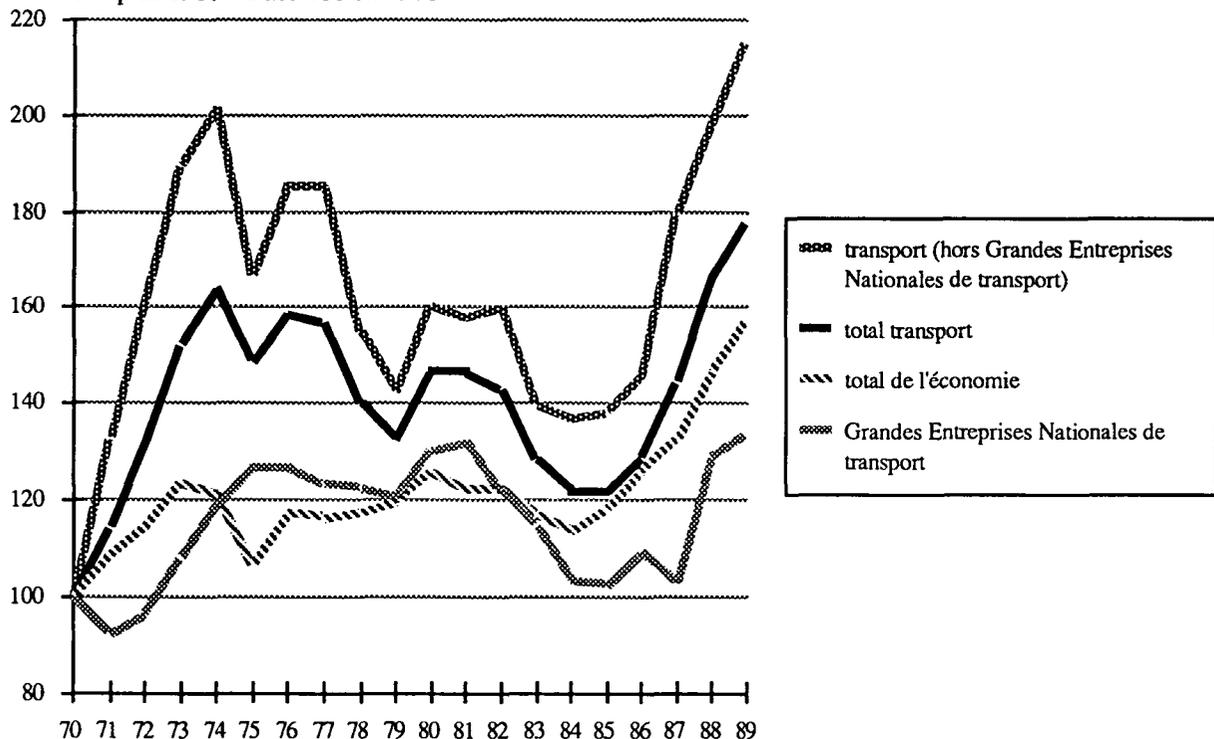
Evolution de la FBCF dans les transports et l'ensemble des branches milliards de "prix 1980".

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Transport</b>	<b>30,2</b>	<b>32,0</b>	<b>35,8</b>	<b>41,3</b>	<b>44,1</b>
<i>évolution n/n-1</i>	<i>0,4</i>	<i>5,9</i>	<i>11,8</i>	<i>15,4</i>	<i>6,8</i>
SQS-EI priv.	18,6	19,6	24,1	26,7	28,9
<i>évolution n/n-1</i>	<i>1,1</i>	<i>5,3</i>	<i>23,1</i>	<i>10,6</i>	<i>8,4</i>
GEN	11,6	12,4	11,7	14,6	15,2
<i>évolution n/n-1</i>	<i>-0,8</i>	<i>6,9</i>	<i>-6,0</i>	<i>25,4</i>	<i>3,8</i>
<b>Ens. branches</b>	<b>314,7</b>	<b>334,5</b>	<b>351,7</b>	<b>389,7</b>	<b>417,3</b>
<i>évolution n/n-1</i>	<i>4,3</i>	<i>6,3</i>	<i>5,1</i>	<i>10,8</i>	<i>7,1</i>

Source : INSEE

GRAPHIQUE 2.9

Evolution de la FBCF dans les transports et l'ensemble des branches en "prix 1980" Base 100 en 1970



## Chapitre 3 LES ENTREPRISES

La SNCF continue d'améliorer ses performances financières en 1989. Son excédent brut d'exploitation (EBE), en progression de 6,3%, est depuis deux ans supérieur aux subventions comme avant 1975. Cette hausse des résultats tient d'une part, à la poursuite de l'effort de compression des achats externes, d'autre part, à la modération de la progression de la masse salariale de 1,9 %.

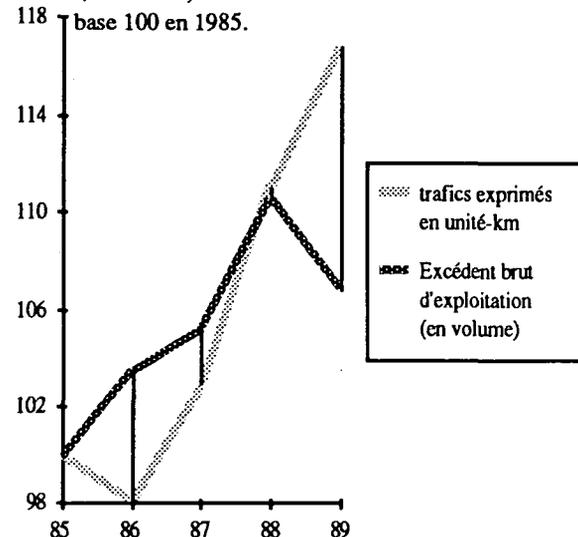
La production des compagnies aériennes serait en hausse de 9% par rapport à 1988. Le recul de l'EBE (qui affecte surtout Air France; les résultats financiers d'Air Inter s'améliorent) résulte à la fois de la hausse de près de 12% du prix des carburants et d'une progression sensible de la masse salariale.

De leur côté, en dépit d'une croissance de 8% des trafics, les entreprises de transport routier de marchandises (TRM) auraient des résultats financiers en recul après plusieurs années exceptionnelles. D'un côté, le chiffre d'affaires n'augmenterait que de 8% du fait de la stabilité relative des prix. Mais d'autre part, les coûts augmenteraient sensiblement du fait notamment d'une croissance de 4% du prix des carburants.

Au total, les résultats des entreprises de transport ne suivent plus la croissance des trafics alors qu'ils augmentaient aussi vite entre 1985 et 1988 comme le montre le graphique ci-dessous agrégeant les résultats de la SNCF, la RATP, Air France, Air Inter et des entreprises de TRM (1), avec certes des évolutions opposées en 1989 entre la SNCF et Air Inter (croissance de l'EBE) et les autres entreprises (baisse de l'EBE).

GRAPHIQUE 3.1

Evolution de l'E.B.E. en volume des entreprises des secteurs du transports (SNCF, RATP, TRM, Air France, Air Inter) et de leurs trafics en %.



Source : INSEE, OEST

TABLEAU 3.1

Taux de marge des entreprises de certains secteurs du transports en % (1).

	1985	1986	1987	1988	1989
tr. routier de mar	27,0	30,1	28,9	28,0	26,0
tr. maritime	18,4	19,9	8,9	23,8	19,9
SNCF	41,1	40,8	43,8	46,3	47,4
RATP	38,6	45,1	47,5	43,2	40,6
Air France	42,4	39,7	38,0	39,5	32,6
Air Inter	24,3	37,1	29,6	21,4	25,2

Source : INSEE, OEST (1)

### (1) encadré : les comptes d'entreprises

On s'appuie sur les comptes de secteur pour les Grandes Entreprises Nationales de transport (GEN), les comptes "Standards" pour les entreprises de transport (hors GEN), et les comptes du système intermédiaire pour les sociétés d'autoroutes (source INSEE). Ces 3 comptes ne sont normalement pas comparables (le compte standard est un état intermédiaire entre les comptabilités d'entreprise et les comptes de secteur). Les causes de l'écart qui affectent surtout la valeur ajoutée, l'excédent brut d'exploitation et l'investissement (cf. chapitre 2), sont multiples mais la principale est liée aux divers redressements pour fraude et évasion fiscale. Toutefois, dans le cas des transports, ces causes peuvent en partie être atténuées s'agissant des GEN de transport (en toute rigueur, il conviendrait d'établir tous ces comptes soit sous forme de comptes "standards", soit sous forme de comptes de secteur). En revanche pour une comparaison avec les comptes d'autres secteurs de l'économie (Rapport des Comptes de la Nation), ces différences doivent être prises en compte.

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

**a) le transport routier de marchandises**

Avec la hausse des trafics de 8%, le chiffre d'affaires augmente de 8,2% mais la valeur ajoutée de 6,5% du fait d'une croissance de 4% du prix des carburants. Les rémunérations augmentent de 9,5%. L'excédent brut d'exploitation (EBE) baisserait ainsi de 1,1% (1) après

TABLEAU 3.2

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

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Production	7,8	8,7	13,6	8,2	114,1
C.I.	3,8	8,4	15,2	9,4	67,4
valeur ajoutée	13,7	9,2	11,4	6,5	46,7
sub. - impôts	17,7	8,1	11,5	8,4	-2,9
Rémunérations	8,1	11,4	12,8	9,5	31,7
EBE	26,5	4,7	8,2	-1,1	12,2
interets versés	11,7	-3,0	11,9	3,0	2,3
Epargne brute	31,3	3,5	8,8	-2,0	8,8
investissement	19,8	23,2	12,4	5,8	10,0

TABLEAU 3.3

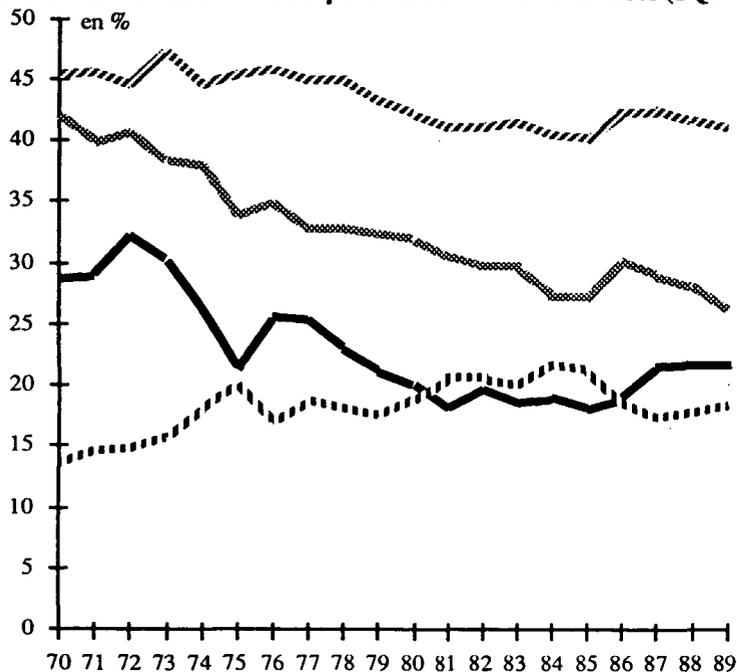
**Principaux ratios des entreprises (SQS + EI) de transport routier de marchandises en %**

	1985	1986	1987	1988	1989
taux de VA	40,1	42,3	42,4	41,6	41,0
taux de marge	27,0	30,1	28,9	28,0	26,0
taux d'épargne	19,2	22,1	21,0	20,5	18,9
intérêt v./EBE	21,1	18,6	17,2	17,8	18,6
taux d'invest.	18,0	19,0	21,4	21,6	21,5
taux d'autof.	106,5	116,7	98,0	94,9	87,9

Source : INSEE (comptes Standards), OEST 1989.

GRAPHIQUE 3.2

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

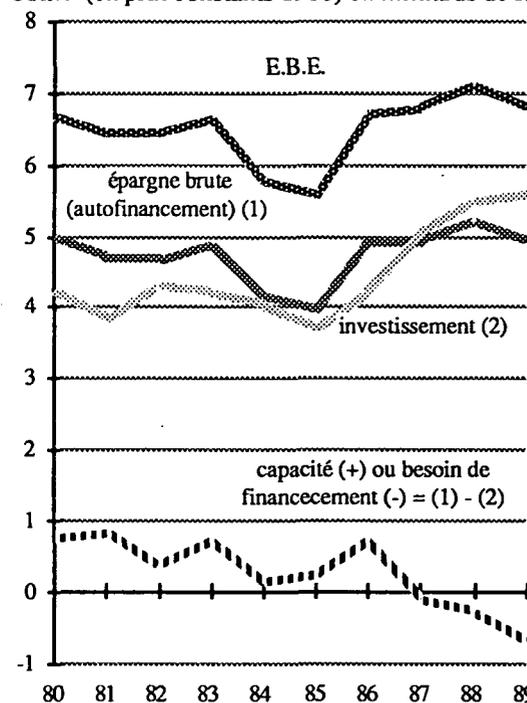


.....	taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée / production non stockée)
-----	taux de marge (EBE / valeur ajoutée)
————	taux d'investissement (investissement / valeur ajoutée)
- . - . - .	intérêt versés/EBE

3 années de hausse exceptionnelle (+43% entre 1985 et 1988)(mais cette hausse est en partie due aux nombreuses créations d'entreprises - cf. tableau 3.4). La capacité de financement, qui doit également assurer la rémunération des entrepreneurs individuels, devient négative du fait du niveau élevé des investissements. Ceux-ci résultent du dynamisme de la demande et des tensions sur les capacités de production. Le taux de marge, rapport de l'EBE à la valeur ajoutée, baisse de -2%.

GRAPHIQUE 3.3

**Evolution de certains agrégats des entreprises de TRM (en prix constants 1980) en milliards de f.**



(1) Les comptes "standards" sont disponibles jusqu'en 1987. On les a estimés pour 1988 en utilisant les résultats de l'EAE. Pour 1989, il s'agit d'estimations encore très provisoires.

Par taille, l'EBE chuterait en 1989 dans les entreprises de moins de 10 salariés de 20%; il augmenterait de 18% dans les entreprises de plus de 200 salariés (-3,2% pour l'ensemble de l'échantillon). Les recettes stagnent dans les petites contre +5% dans les grandes; surtout, l'effort de compression des achats externes est plus marqué dans les grandes entreprises. Notons toutefois que les évolutions du résultat net comptable, hors dotations aux amortissements très fortes dans les grandes entreprises du fait des investissements importants, sont nettement plus rapprochées selon la taille (-35% globalement).

TABLEAU 3.4

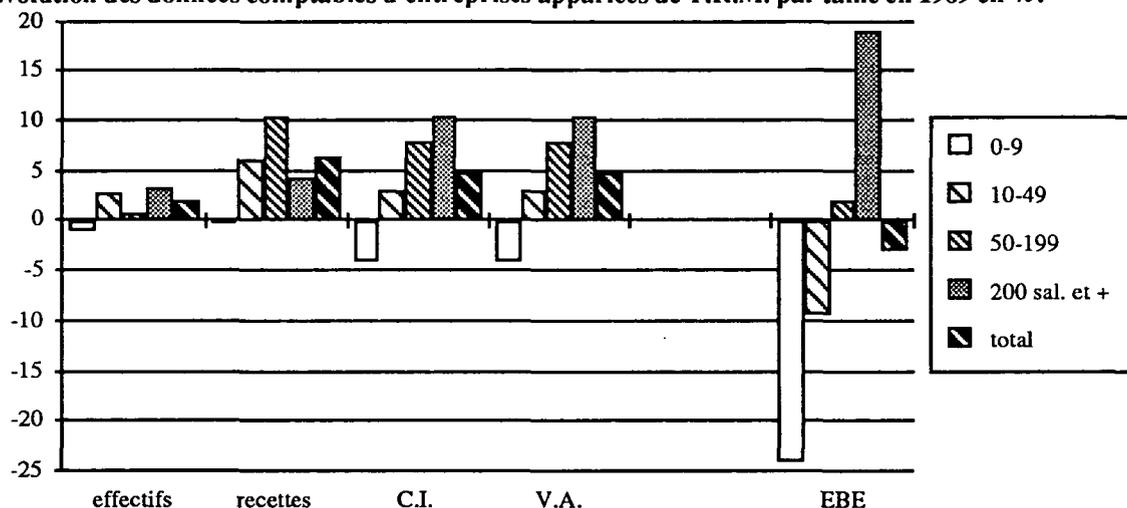
Données d'entreprises T.R.M. par taille entre 1988 et 1987 nombre d'entreprises et évolution en %

	entrep. 1987	entrep. 1988	év. ent. 87/88	év. CA 87/88	év. CA p. entr.
0 à 5 salariés	20294	24213	19,3	25,1	4,8
6 à 9 salariés	2463	2317	-5,9	-0,7	5,5
10 à 49 salariés	3561	3762	5,6	10,3	4,4
50 à 199 salariés	437	504	15,3	18,1	2,4
200 salariés et +	68	71	4,4	10,7	6,0
<b>Ensemble</b>	<b>26823</b>	<b>30417</b>	<b>13,4</b>	<b>13,3</b>	<b>-0,1</b>

Source : EAE, résultats définitifs.

GRAPHIQUE 3.4

Evolution des données comptables d'entreprises appariées de T.R.M. par taille en 1989 en %.



Source : EAE, résultats provisoires (exploitation fin mai 1990).

encadré : champ variable et champ constant (différence d'évolution et intérêt des études à champ constant).

Les résultats définitifs de l'EAE montrent que le chiffre d'affaires du secteur augmente de 21% entre 1985 et 1987 alors que le chiffre d'affaires moyen par entreprise n'augmente que de 17% du fait d'une croissance des entreprises de près de 5%, (un autre facteur d'écart est lié aux changements d'activité). De même, selon une étude de l'OEST, l'EBE des entreprises des sous-secteurs d'activité (TRM + auxiliaires + location) augmente de 40% alors que celui des 1582 entreprises de ces secteurs qui ont pu être "appariées" durant les 3 années 1985, 1986 et 1987, n'augmente que de 33%.

Cette étude, qui distingue 4 groupes d'entreprises selon leur contribution cumulée à la croissance de l'EBE (80 entreprises du fait de leur poids important explique plus de la moitié de la croissance globale de l'EBE des 1582 entreprises) permet de mieux comprendre les évolutions financières des entreprises de TRM.

D'abord entre 1985 et 1987, 462 entreprises "appariées", (soit plus du quart) ont subi une baisse de 9,2% de leur EBE. Cette évolution, qui montre que la croissance globale n'a pas profité à toutes les entreprises, s'explique à la fois par une faible croissance du chiffre d'affaires et par une croissance plus forte des consommations intermédiaires que du chiffre d'affaires.

En outre, se confirme l'importance relative des grandes entreprises, avec un poids important de la sous-traitance et de l'activité d'auxiliaire dans le chiffre d'affaires, dans les groupes à forte croissance de l'EBE.

Notons enfin pour ces groupes la forte croissance de l'EBE a été largement influencée par des gains élevés de productivité du travail, une "explosion" de l'investissement, donc des amortissements, mais aussi par une moindre croissance (par rapport au chiffre d'affaires) des réparations et assurances et du salaire moyen.

TABLEAU 3.5

évolution des données comptables d'entreprises appariées de T.R.M. (y. c. auxiliaires) en % entre 1985 et 1987.

	EBE (*)	production	production auxil. (**)	C.I. (***)	carburant (***)	sous-trait. (***)	productivité du travail	investis	dotations d'exploitat.
entreprises									
groupe 1 (462)	37,8 (-9,2)	2,6	5,6 (39,7)	4,0 (63,7)	-22,6 (6,4)	4,2 (32,6)	-1,1	14,5	0,6
groupe 2 (514)	25,5 (3,7)	11,8	5,2 (24,6)	8,1 (55,9)	-17,4 (8,6)	15,9 (23,6)	11,3	42,3	21,9
groupe 3 (526)	66,3 (18,8)	23,9	16,2 (28,0)	19,8 (59,1)	-10,5 (7,9)	26,3 (27,9)	19,3	55,4	42,3
groupe 4 (80)	60,5 (19,6)	25,0	42,3 (60,4)	24,4 (68,0)	-11,6 (2,8)	30,0 (48,3)	13,7	55,6	41,7
total (1582)	32,9	17,3	25,3 (42,2)	16,2 (63,0)	-14,3 (5,8)	22,4 (35,9)	11,4	44,3	28,8

(\*) ( ) contribution cumulée du groupe à la croissance globale de l'EBE des 1582 entreprises "appariées".

(\*\*)( ) part en % de la production globale en 87. (\*\*\*)( ) part en % de la production en 87.

Ainsi le regain des défaillances depuis 1987 (+21,9% en 1989) peut s'expliquer par cette dégradation qui affecte surtout les petites entreprises. Cette évolution est aussi liée aux nombreuses créations d'entreprises de transport, qui incluent les taxis, (10000 en 1989 contre 9300 en 1988 selon le fichier SIRENE) (+7,4%).

#### b) les autres transports routiers en 88.

Le déménagement a bénéficié en 1988 d'une reprise d'activité, (+6% pour les recettes), après la chute de 1987. Les résultats augmentent de 12%. De même, la location a profité de l'expansion des trafics de marchandises : valeur ajoutée en hausse de 12% en 1988; EBE en hausse de +17%. les recettes du transport routier de voyageurs augmentent de 5% en 1988 (1). Les résultats financiers sont en légère hausse (+2%).

TABLEAU 3.6

#### Défaillances, créations d'entreprises de transport.

	1985	1986	1987	1988	1989
Défaillances transport	942	843	985	1253	1527
évolution	14,0	-10,5	16,8	27,2	21,9
total Economie	26425	27802	30766	35052	40042
évolution	5,6	5,2	10,7	13,9	14,2
créations (10*3) transport	6,5	7,4	9,1	9,3	10,0
évolution	14,0	13,8	23,0	2,2	7,4
total Economie	192,2	208,7	212,6	216,6	221,5
évolution	15,1	8,6	1,9	1,9	2,3

Source : INSEE. (\*) Il s'agit de créations nouvelles.

(1) Les recettes augmentent fortement dans 3 "types" de transport : les services réguliers ordinaires (+18,6%), les services occasionnels (+7,3%), et le transport international (+28%).

#### Encadré : le taux de marge et la rentabilité financière des entreprises de TRM - difficulté d'interprétation.

Pour apprécier la situation économique et financière des entreprises, on dispose notamment de 2 ratios. Le **taux de marge**, rapport de l'E.B.E. à la valeur ajoutée, présente l'avantage d'être établi à partir des comptes de résultats des entreprises où toutes les variables sont évaluées aux prix courants. Son interprétation reste en revanche limitée, s'agissant d'une analyse financière.

Une vision plus financière conduit ainsi à s'intéresser à la rentabilité des seuls capitaux engagés par les actionnaires (ou capitaux propres) : la **rentabilité financière**, rapport entre le Profit brut courant avant impôt et les ressources propres. Ce ratio dépend en fait par "l'effet de levier" du niveau d'endettement et des taux d'intérêt. Ainsi, lorsque la rentabilité globale est supérieure au taux d'intérêt, la rentabilité financière est d'autant plus forte que le taux d'endettement est élevé. On a l'égalité :

$$REFI = REG + (REG - TI) * ENDT.$$

avec REFI : rentabilité financière.

REG : rentabilité globale = (EBE + pr. fin.) / (Res. p. + dettes).

TI : taux d'intérêt apparent = charges financières / dettes.

ENDT : taux d'endettement = dettes / Res. propres.

REG - TI : l'effet de levier.

Les évolutions relatives de ces 2 ratios dans TRM et dans l'ensemble de l'économie sont apparemment contradictoires. Alors que le taux de marge baisse dans TRM de 6 points entre 1970 et 1989 (graphique 3.4), il retrouve en 1989 son niveau de 1970 dans l'ensemble de l'économie. En revanche, le taux de rentabilité financière - déjà plus élevé dans TRM - augmente de 10 points entre 1970 et 1987; il stagne dans l'ensemble des secteurs. Cette divergence provient d'une croissance plus forte dans TRM de l'endettement, le taux de rentabilité globale et l'effet de levier n'évoluant pas plus vite dans TRM.

Il convient toutefois d'interpréter avec prudence ces évolutions. D'abord, les fonds propres sont comptabilisés au coût historique, étant une variable du bilan. Ensuite, il faut tenir compte des cessions d'actifs, qui sont importantes dans TRM, et des plus-values possibles qu'elles génèrent. Ces cessions viennent augmenter les produits exceptionnels du compte de résultat mais aussi les charges exceptionnelles (valeur comptable net des actifs immobilisés). L'écart entre les deux (plus-value ou moins value) peut influencer la rentabilité financière.

Mais surtout, les sociétés de TRM ont de plus en plus recours au crédit bail. D'une part le taux de marge est d'autant plus diminué que les loyers de crédit-bail sont des charges inscrites au compte de résultat (alors que si l'entreprise investit, les amortissements qui s'en suivent viennent gonfler l'EBE). D'autre part, les postes du bilan (donc les fonds propres) augmentent moins vite car à supposer que le bien soit acquis par l'entreprise à la fin du contrat de crédit-bail, il ne l'est que pour sa valeur résiduelle (hors amortissements).

GRAPHIQUE 3.5

#### Evolution des taux de marge de T.R.M. et de l'ensemble de l'économie (SQS seulement) en %.

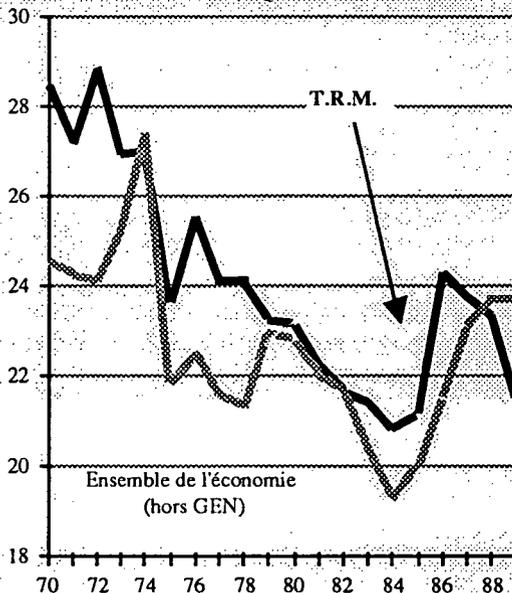


TABLEAU 3.7

#### Rentabilité financière dans T.R.M. (SQS en %).

	1970	1984	1985	1986	1987
taux de rent. fin.	58,6	66,3	67,0	78,1	73,6
taux de rent. gl.	19,9	18,2	18,1	21,2	20,1
taux d'int. appar.	5,0	5,8	5,5	5,9	5,1
taux d'endettem.	259,5	386,8	389,0	370,3	356,0
effet de levier	14,9	12,4	12,6	15,4	15,0
autof./emprunt	64,7	44,0	40,7	52,1	48,5

source : INSEE (comptes "standards").

### c) les sociétés d'autoroute en 1988.

En 1989, les résultats des sociétés d'autoroute ont continué à s'améliorer, après la situation relativement difficile des années 1984-1985, car le trafic poursuit sa forte croissance (+9,5 %), et les tarifs des péages sont régulièrement revalorisés. Depuis 1984, la croissance des recettes est de 5 milliards en 4 ans. Notons aussi la forte hausse des intérêts versés, mais aussi celle des consommations intermédiaires, reflet probable d'une amélioration de la sécurité et des services rendus aux usagers. Cependant, le doublement des charges différées, de 19 à 37 milliards, montre la difficulté "d'amortir" les investissements (cf: provisions pour caducité). De même, l'autofinancement (3 milliards de F en 88) ne permet pas de couvrir les nouveaux investissements (6 milliards de F). La situation actuelle est pourtant bien meilleure qu'en 1984, où, après péréquation des charges, le déficit restant était comblé par une augmentation des "avances" des pouvoirs publics (elles sont maintenant stabilisées à environ 11 milliards de francs). L'endettement reste cependant préoccupant. Sa croissance à un rythme annuel de 5 milliards de F montre bien les limites de l'autofinancement actuel.

TABLEAU 3.8

Compte des sociétés d'autoroutes . milliards de f.

	1984	1985	1986	1987	1988 estim.
<i>c. de production</i>					
production	7,8	9,0	10,3	11,6	13,0
cons. interm.	1,2	1,6	1,6	2,0	2,2
valeur ajoutée	6,7	7,4	8,8	9,6	10,9
<i>c. d'exploitation</i>					
rémunérations	1,1	1,2	1,4	1,5	1,6
impôts - subv.	0,6	0,7	0,6	0,4	0,5
EBE	5,0	5,4	6,8	7,7	8,8
<i>c. de répartition</i>					
dividendes	0,3	0,3	0,2	0,5	0,6
autres charges	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
opér. en commun	-1,0	-0,8	-0,4	0,0	0,1
intérêts versés	4,1	4,8	4,9	5,3	5,8
PBCAI	2,1	1,6	2,6	2,9	3,4
autofinancement	2,1	1,7	2,4	2,7	3,2
<i>Bilan</i>					
actif					
immobilisation	80,9	95,7	105,8	115,6	126,2
actif circulant	53,8	61,8	68,1	74,1	81,3
compte de régul.	7,8	6,5	6,7	6,9	7,4
passif					
fonds propres	19,4	27,3	31,0	34,7	37,5
emprunts	27,1	34,6	40,2	45,8	49,5
autres dettes (*)	51,8	58,6	63,4	67,3	73,6
<i>hors compte</i>					
effectifs	2,0	2,4	2,1	2,6	3,1
investissement	8,4	8,8	9,1	9,5	9,7
	5,0	5,8	4,0	5,0	6,1

(\*) les autres dettes incluent divers crédits, conc. bancaires  
Source : INSEE, "Système Intermédiaire".

### d) le transport urbain en 1988.

La gestion des entreprises de transport urbain (T.R.U.) semble marquée par la recherche de l'équilibre financier : effectifs stables, subventions en moindre hausse (+5,3%) que les recettes commerciales (+6,7%) (les prix ont sensiblement augmenté en 1988), permettant pour la cinquième année consécutive une baisse du ratio "subventions / total des produits".

GRAPHIQUE 3.6

Evolution des ratios du transport urbain en %.

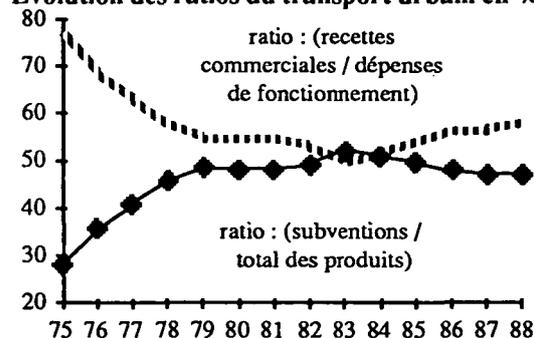


TABLEAU 3.9

Compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs (en évolution en %) 1988 milliards de f.

	1985	1986	1987	1988	1988 niveau
recettes	13,5	12,5	3,4	6,7	4,4
subventions	10,1	3,2	0,7	5,3	4,0
total produit	12,5	7,2	2,2	6,1	8,5
charge de fonc.	8,6	7,4	3,0	3,7	7,6
dt rémunération	11,2	4,8	3,6	3,8	5,1
autres charges	70,9	2,3	-8,5	34,2	0,8
total charges	12,5	7,2	2,2	6,1	8,5

Source : CETUR, fichier des 101 réseaux

### e) Les transports maritimes.

Dans un contexte conjoncturel plus porteur depuis 1988, les entreprises maritimes ont pu tout à la fois améliorer leur chiffre d'affaires et leurs marges, reprendre une politique d'investissement et de croissance externe.

En 1988, les recettes ont augmenté de 7,7%, renversant la tendance depuis 1980. Du coup, l'EBE est multiplié par 3, évolution inverse de celle de 1987. La situation financière des entreprises s'améliore d'autant que les charges financières chutent.

En 1989, le chiffre d'affaires devait continuer de progresser de l'ordre de 6%. Toutefois, les progrès des marges et de la rentabilité ne seraient pas en proportion, les soutes ayant augmenté de près de 20%. 1989 devrait voir aussi une nette reprise de l'investissement.

En outre, face à une évolution de la demande (la prestation de transport doit être fournie de bout en bout) les restructurations se sont poursuivies à l'intérieur de ce secteur : des initiatives ont ainsi été prises en vue d'élargir le contrôle, notamment pour les lignes régulières, en direction des activités terrestres.

### f) Les transports aériens (hors Air France et Air Inter).

L'EBE des compagnies aériennes progresse de plus de 24% en 1988 du fait d'une croissance de 18% des recettes (notamment des compagnies de charter) et de 14% de la valeur ajoutée, les rémunérations n'augmentant que de 10,5% car les effectifs progressent de 7,5%. En revanche, en 1989, la forte hausse du prix des carburants (+12,5%) pèse sur les coûts d'exploitation ce qui devrait entraîner une stagnation des résultats financiers.

## LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES DE TRANSPORT.

### a) La SNCF.

La production de la SNCF progresse moins rapidement qu'en 1988 (+3% contre +5,5%) : les recettes de trafics augmentent de 4,4%; les autres éléments connaissant une évolution moins favorable. La SNCF poursuit toutefois l'amélioration de ses résultats financiers. Son

TABLEAU 3.10

#### Compte d'exploitation de la SNCF

Evolution en % année n/n-1. 1989 en milliards de francs

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Production	-1,3	-0,5	5,5	3,0	58,5
C.I.	-3,9	-0,1	3,2	1,0	16,4
valeur ajoutée	-0,2	0,7	6,5	3,8	42,2
sub. - impôts	-2,0	4,1	-0,6	2,4	18,0
Rémunérations	-0,7	-0,7	0,7	1,9	40,2
EBE	-0,9	8,2	12,6	6,3	20,0
interets versés	0,1	-2,1	4,9	5,1	10,2
Epargne brute	-2,7	24,5	16,7	8,2	9,8
F.B.C.F.	18,0	-1,3	16,7	2,7	18,7

Source : INSEE

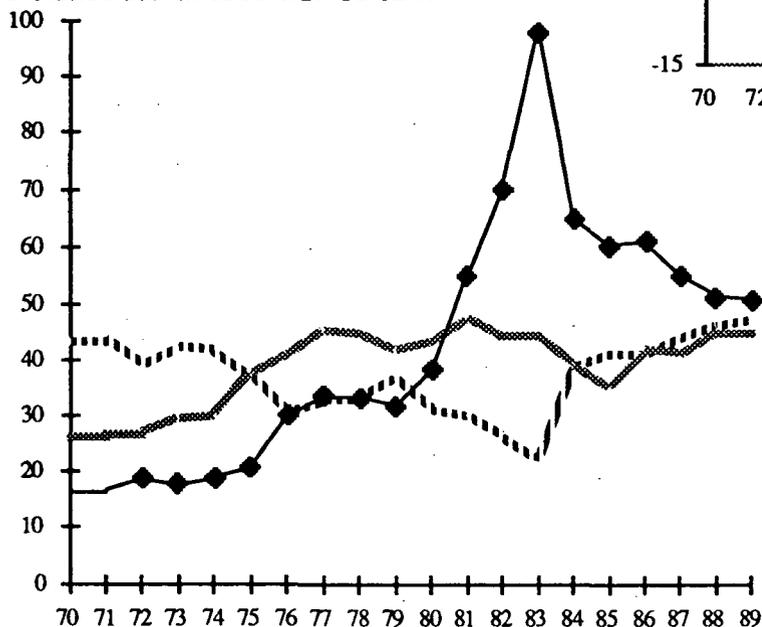
TABLEAU 3.11

#### Principaux ratios de la SNCF en %

	1985	1986	1987	1988	1989
taux de VA	69,9	70,7	70,9	71,5	72,1
taux de marge	41,1	40,8	43,8	46,3	47,4
taux d'épargne	16,9	16,4	20,3	22,3	23,2
intérêt v./EBE	60,2	60,8	55,1	51,3	50,7
taux d'invest.	35,3	41,7	40,9	44,8	44,3
taux d'autof.	47,8	39,4	49,7	49,8	52,4

GRAPHIQUE 3.7

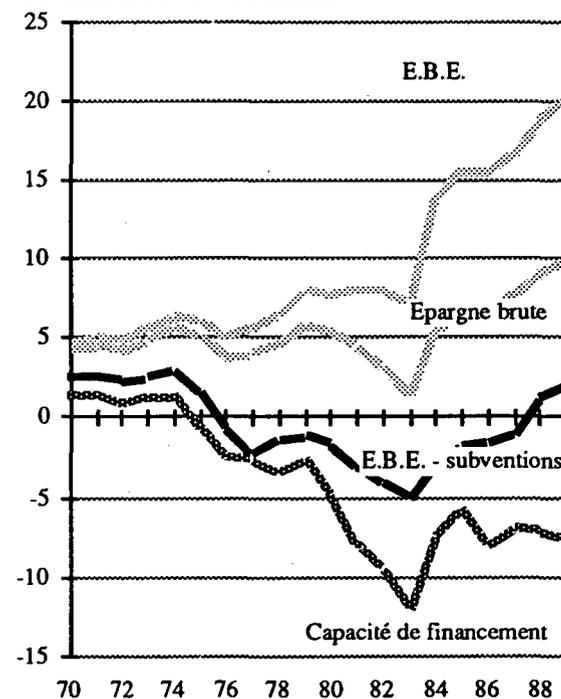
#### Evolution des ratios de la SNCF en %



excédent brut d'exploitation (EBE) augmente de 6,3% après +12,6% en 1988 en dépit d'une stabilité relative des subventions d'exploitation. En effet, la société comprime ses dépenses depuis plusieurs années. D'une part, l'effort de compression des achats externes continue, permettant à la valeur ajoutée de progresser de 3,8%. D'autre part, la masse salariale n'augmente que de 1,9% du fait des réductions d'effectifs. Depuis deux ans, l'EBE est supérieur aux subventions comme avant 1975 (cf. graphique ci-dessous). Le taux de marge continue ainsi de progresser, gagnant plus de 6 points entre 1985 et 1989. En outre, les investissements se maintiennent à un niveau élevé et progressent légèrement après la forte hausse de 1988 due à des achats de matériels pour le TGV Atlantique. Ainsi, le taux d'investissement est du même ordre que durant la période de construction du TGV sud-est. D'après le contrat de plan quinquennal passé avec l'Etat, cette évolution ne devrait pas se démentir dans les années à venir.

GRAPHIQUE 3.8

#### Evolution de quelques données comptables en milliards de francs courants



- ... taux de marge (EBE / valeur ajoutée)
- taux d'investissement (investissement / valeur ajoutée)
- intéréts versés/EBE

### b) la RATP (\*).

La production n'augmenterait que de 2% du fait des répercussions des conflits sociaux de fin 88 (dégrèvements tarifaires). La valeur ajoutée n'augmente que de 1,3%. Les rémunérations progressent de plus de 6,9%, les résultats financiers accusent une baisse : l'EBE diminue de 4,7%. Après avoir gagné 9 points entre 1985 et 1987, le taux de marge en perd 7 entre 1987 et 1989.

(\* Les évolutions de la RATP pour 1989 ne sont pas toutes identiques à celles calculées par la RATP (cf. l'additif p. 2).

TABLEAU 3.12

#### Compte d'exploitation de la RATP

Evolution en % année n/n-1. 1989 en milliards de f.

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Production	4,8	2,7	1,8	2,0	8,9
C.I.	2,6	-2,0	-4,0	4,3	2,1
valeur ajoutée	5,6	4,4	3,7	1,3	6,7
sub. - impôts	8,6	0,2	-0,2	7,7	5,6
Rémunérations	2,6	0,1	4,6	6,9	9,7
EBE	23,2	10,0	-5,8	-4,7	2,7
interets versés	-10,3	17,2	-2,5	1,8	1,7
Epargne brute	101	0,2	-7,1	-14,7	1,1
F.B.C.F.	-18,1	21,0	-12,7	-0,2	2,3

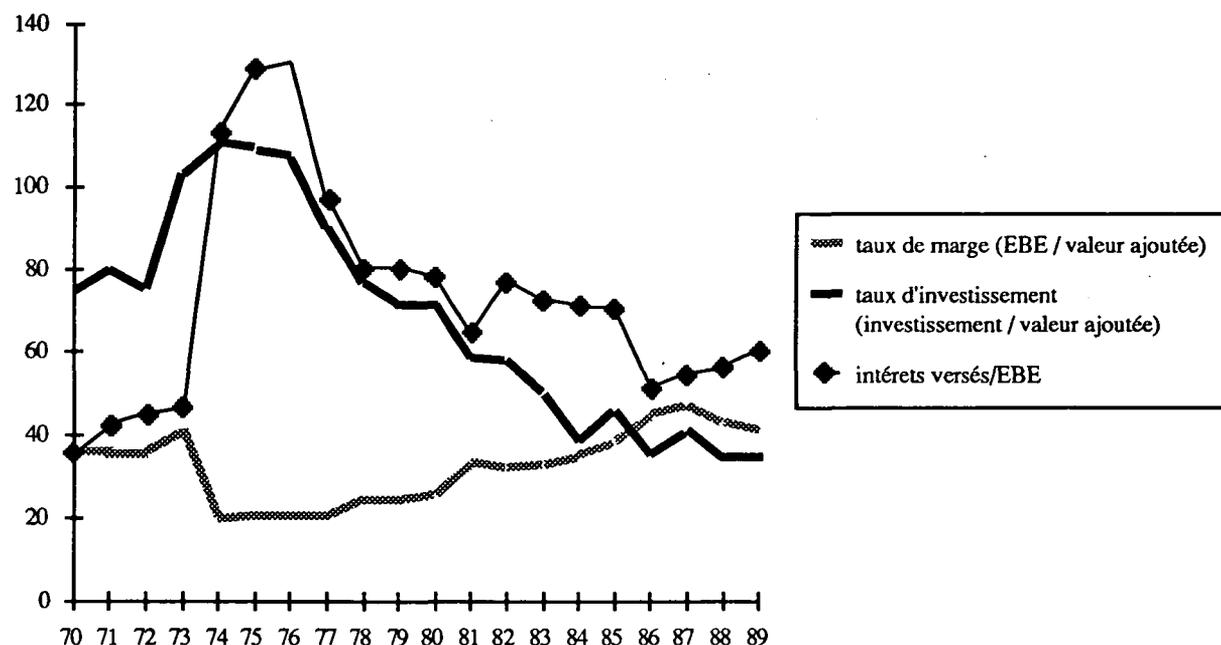
TABLEAU 3.13

#### Principaux ratios de la RATP en %

	1985	1986	1987	1988	1989
taux de VA	73,3	73,8	75,0	76,4	75,9
taux de marge	38,6	45,1	47,5	43,2	40,6
taux d'épargne	12,4	23,5	22,6	20,2	17,0
intérêt v./EBE	70,8	51,6	54,9	56,8	60,7
taux d'invest.	46,1	35,7	41,4	34,8	34,3
taux d'autof.	26,9	65,9	54,5	58,0	49,6

GRAPHIQUE 3.9

Evolution des ratios de la RATP en %.



### c). Air Inter

La production progresse de 17,2% (les trafics augmentant de 14,8%). Mais la hausse du prix des carburants (autour de +12% en 1989) pèse sur les coûts d'exploitation : les consommations intermédiaires progressent de 18,7%. Ceci entraîne une hausse de 15,6% de la valeur ajoutée. Mais comme les rémunérations n'augmentent que de 9,7%, l'EBE progresse sensiblement. Dès lors, le taux de marge, 25,2% en 1989, gagne plusieurs points par rapport à 1988.

TABLEAU 3.14

#### Compte d'exploitation d'Air Inter

Evolution en % année n/n-1. 1989 en milliards de f.

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Production	10,9	7,1	8,6	17,2	8,7
C.I.	-5,5	12,4	18,7	18,7	4,6
valeur ajoutée	29,9	2,7	-0,6	15,6	4,1
sub. - impôts	14,3	53,4	6,7	15,3	-0,2
Rémunérations	7,5	13,4	11,3	9,7	2,9
EBE	98,8	-18,2	-28,2	36,3	1,0
interets versés	-38,1	-59,0	21,3	4,0	0,1
Epargne brute	55,7	-73,3	101	110	1,1
F.B.C.F.	-71,0	88,2	64,6	22,6	1,8

TABLEAU 3.15

#### Principaux ratios d'Air Inter en %

	1985	1986	1987	1988	1989
taux de VA	46,5	54,4	52,2	47,7	47,1
taux de marge	24,3	37,1	29,6	21,4	25,2
taux d'épargne	23,8	28,6	7,4	15,1	27,4
intérêt v./EBE	9,8	3,0	1,5	6,6	5,1
taux d'invest.	13,2	3,0	5,4	40,6	43,0
taux d'autof.	180,1	967,6	137,5	37,1	63,6

#### d). Air France

La production croît de 11,5%. Toutefois la valeur ajoutée baisse de 3,1% car les consommations augmentent avec la forte hausse du prix des carburants. Du coup, L'EBE chute de 20% d'autant que les rémunérations augmentent de 8%. De surcroît, la modernisation de la flotte entraîne de nouveaux investissements importants. La FBCF est en hausse de 25%.

TABLEAU 3.16

#### Compte d'exploitation d'Air France

Evolution en % année n/n-1. 1989 en milliards de f.

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Production	-7,6	3,6	9,2	11,5	35,4
C.I.	-14,0	3,5	11,5	24,6	20,8
valeur ajoutée	0,4	3,6	6,7	-3,1	14,6
sub. - impôts	10,0	32,7	2,5	5,2	-0,4
Rémunérations	4,8	5,5	4,4	8,1	9,4
EBE	-5,9	-0,8	10,7	-20,0	4,8
interets versés	-17,2	-11,2	26,8	-4,5	0,8
Épargne brute	-39,5	15,2	19,4	-46,0	1,8
F.B.C.F.	36,2	-58,7	224	25,0	5,4

TABLEAU 3.17

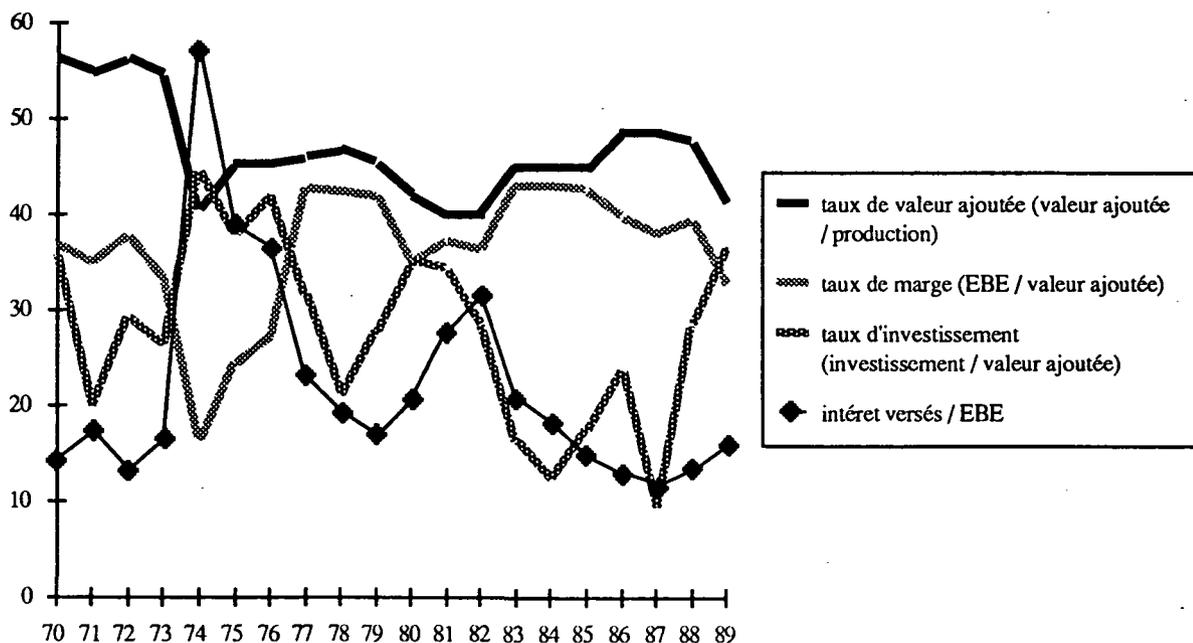
#### Principaux ratios d'Air France

en %

	1985	1986	1987	1988	1989
taux de VA	44,7	48,6	48,6	47,5	41,3
taux de marge	42,4	39,7	38,0	39,5	32,6
taux d'épargne	29,8	17,9	19,9	22,3	12,4
intérêt v./EBE	14,8	13,0	11,6	13,3	15,9
taux d'invest.	17,3	23,5	9,4	28,5	36,7
taux d'autof.	171,5	76,2	212,5	78,4	33,9

GRAPHIQUE 3.10

Evolution des ratios d' Air France en %.



#### (1) encadré : comptabilité d'entreprises et Comptabilité Nationale.

L'excédent brut d'exploitation tel qu'il apparaît ici, diffère sensiblement de l'EBE calculé par AIR FRANCE dans son rapport annuel d'activité. Deux phénomènes justifient cet écart : les charges de personnel au sol à l'étranger ne sont pas prises en compte en rémunération des salariés par la Comptabilité Nationale, puisqu'elles contribuent à une production réalisée en dehors du territoire économique, mais en transferts courants. D'autre part, les redevances de crédit-bail ne sont pas reprises en consommation intermédiaire mais en intérêts versés pour la partie intérêts et en compte financier pour la partie amortissement du capital, cette différence de traitement entraînant une modification de la Valeur Ajoutée et donc de l'EBE.

Au total, il apparaît en Comptabilité Nationale un EBE plus élevé de l'ordre de 1 à 2 Milliards (1).

De surcroît, d'importantes opérations de restructuration du crédit-bail à Air France en 1989 pourraient amener des retraitements notables de ces comptes pour le futur.

(1) Ces écarts sont donc liés aux traitements comptables de la Comptabilité Nationale. Ils ne sont d'ailleurs pas spécifiques à Air France. Pour la SNCF, on note aussi des écarts importants entre les comptes de l'entreprise et ceux qui apparaissent dans les comptes nationaux, notamment au niveau de la FBCF.

#### Rappel des définitions :

le **taux de valeur ajoutée**, rapport de la valeur ajoutée brute à la production; le **taux de marge**, rapport de l'excédent brut d'exploitation à la valeur ajoutée; le **taux d'épargne**, rapport de l'épargne brute à la valeur ajoutée; le **taux d'investissement**, rapport de la FBCF à la valeur ajoutée; le **taux d'auto-financement**, rapport de l'épargne brute à la FBCF.

## Chapitre 4

# LES PRIX ET LES COÛTS

En 1989, les prix de la production effective des transports augmentent de 1,8% contre +4,1% dans le reste de l'économie. Le prix relatif des transports par rapport à l'ensemble de l'économie continue donc de diminuer. Cette évolution résulte d'une baisse des prix des transports de marchandises de l'ordre de -0,2% pour la route en zone longue - les prix de la zone courte sont mal connus - et d'une hausse de 2,5% pour les transports collectifs de voyageurs (+3,7% en 1988) dont +1,8% pour le transport ferroviaire de voyageur. Les prix du transport maritime, eux, sont presque tous orientés à la hausse après avoir chuté entre 1980 et 1987.

### LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1989.

On note surtout qu'en 1989 ce sont les prix des consommations intermédiaires qui augmentent de 4,8% contre +0,8% en 1988 et 1987. Il est vrai que les prix de l'énergie augmentent de 10% alors qu'ils baissaient encore en 1988 (-3,7%).

En revanche, les prix de valeur ajoutée continuent d'être orientés à la baisse. Cette baisse, bien que ralentie en 1989 (on devrait même observer un retournement de tendance en 1990), marque une très nette désinflation dans les transports.

TABLEAU 4. 1

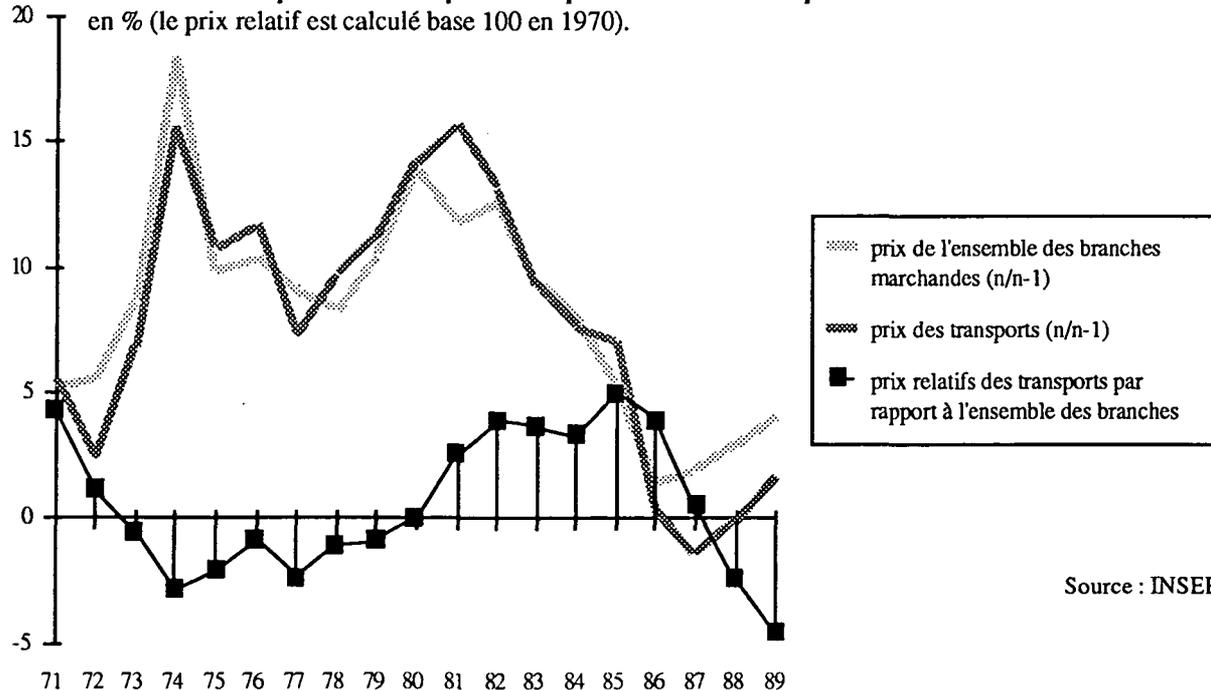
Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des C.I. des transports %

	1985	1986	1987	1988	1989
C.I. transport	7,6	-6,6	0,8	0,8	4,8
(énergie T05)	7,5	-24,2	-5,6	-3,7	10,0
V.A. transport	6,6	5,4	-2,8	-0,5	-0,3
<b>Pr. transport</b>	<b>7,0</b>	<b>0,4</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,8</b>
total branches m.	5,3	1,4	2,0	3,0	4,1

Source : INSEE

GRAPHIQUE 4. 1

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



Source : INSEE

a) Les prix relatifs des transports collectifs de voyageurs sont en baisse.

TABLEAU 4.2

Evolution des prix à la consommation des transports collectifs et de l'ensemble des produits en % (1).

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Transports publics	14,9	13,8	10,8	7,0	6,5	4,5	3,7	3,7	2,5
dont :									
Transports en communs urbains	15,6	11,1	11,4	7,5	6,9	6,3	5,1	4,8	3,4
Transports ferroviaires	12,5	16,0	9,0	6,2	7,8	4,0	3,1	2,7	1,8
Transports par autocar	16,3	13,8	12,4	7,4	4,6	3,8	3,3	4,0	2,5
Ensemble des produits (prix de détail)	13,4	11,8	9,6	7,4	5,8	2,7	3,1	2,7	3,5
Prix relatif des transports à l'ensemble	1,3	1,8	1,1	-0,4	0,7	1,8	0,6	1,0	-1,0

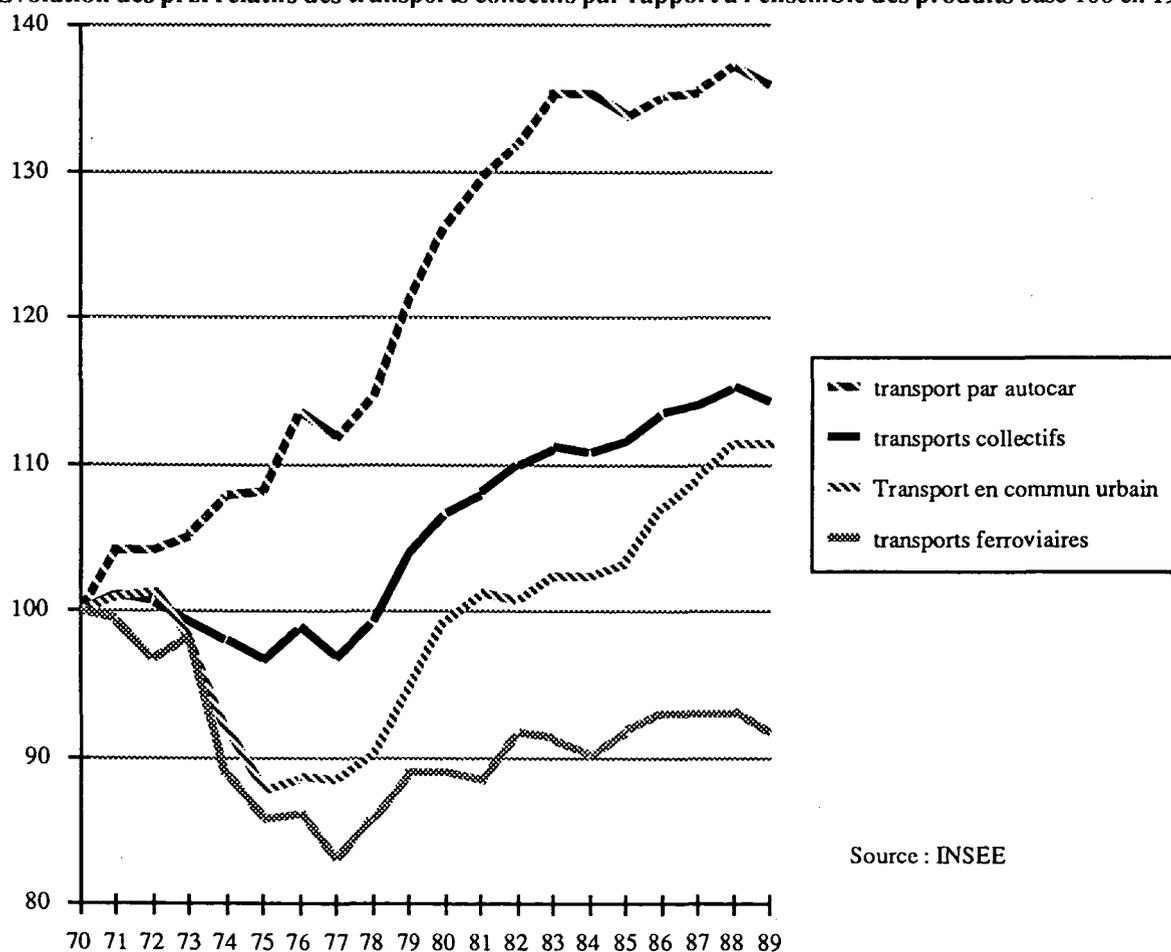
Source : INSEE

La revalorisation des tarifs publics est faible en 1989: les prix des transports publics de voyageurs ont augmenté de + 2,5%, soit un point de moins que la hausse générale des prix. C'était le contraire en 1988 : + 3,7% pour les transports, au lieu de + 2,7% pour l'ensemble. La baisse du taux réduit de TVA sur les tarifs expliquent en grande partie cette évolution modérée. La majoration des tarifs serait plus importante en 1990. Cette croissance moins rapide entraîne une baisse du prix relatif des transports publics en 1989.

(1) Deux axes d'investigation s'offrent au statisticien pour apprécier les évolutions des prix des transports. L'un consiste à se référer aux tarifs : certains transports de voyageurs font partie de la liste des produits observés dans le cadre de l'établissement des indices de prix à la consommation. Le deuxième utilise des indices de produits moyens. Pour le transport routier de marchandises, on dispose depuis 1982 d'indices de prix à la tonne-kilomètre (cf. Encadré). Mais cette solution, outre qu'elle n'est pas fondée sur une partition suffisamment fine des marchés observés, rend hypothétique les comparaisons entre les différents transports.

GRAPHIQUE 4.2

Evolution des prix relatifs des transports collectifs par rapport à l'ensemble des produits base 100 en 1970



Source : INSEE

b) Les prix des transports de marchandises se stabilisent après la baisse entre 1986 et 1988.

TABLEAU 4. 3

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

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Transport routier de marchandises (uniquement z. l.) <i>T.R.O. jusqu'en 1982</i> <i>puis prix moyen à la t.-km depuis 1983</i>	16,3	12,7	11,0	6,5	3,5	0,6	-2,9	-3,7	-0,2
Transports ferroviaires <i>produit moyen du trafic n.c. recettes annexes</i> <i>prix implicite du trafic n.c. rec. ann. en 87 et 88</i>	14,1	9,4	10,7	4,0	4,9	1,5	-2,0	-2,6	0,9
Navigation intérieure <i>tarifs jusqu'en 1983</i> <i>puis prix moyen à la t.-km depuis 1984 (*)</i>	17,0	16,5	10,7	5,3	3,9	-1,0	-0,6	4,0	0,0
<b>Ensemble économie (production effective)</b>	<b>11,8</b>	<b>12,6</b>	<b>9,4</b>	<b>8,0</b>	<b>5,3</b>	<b>1,4</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>4,1</b>

Source : OEST, SNCF, ONN (estimation pour la navigation intérieure en 1988 et 1989)

Malgré l'augmentation du gazole, des salaires et des taux d'intérêt, les prix des transports routiers de marchandises restent orientés à la baisse en 1989 (-0,2% pour l'ensemble des véhicules qui font de la zone longue et -0,8% pour ceux de plus de 17 tonnes de charge utile). Toutefois, cette baisse est intervenue au premier trimestre de 1989; depuis l'indice évolue peu.

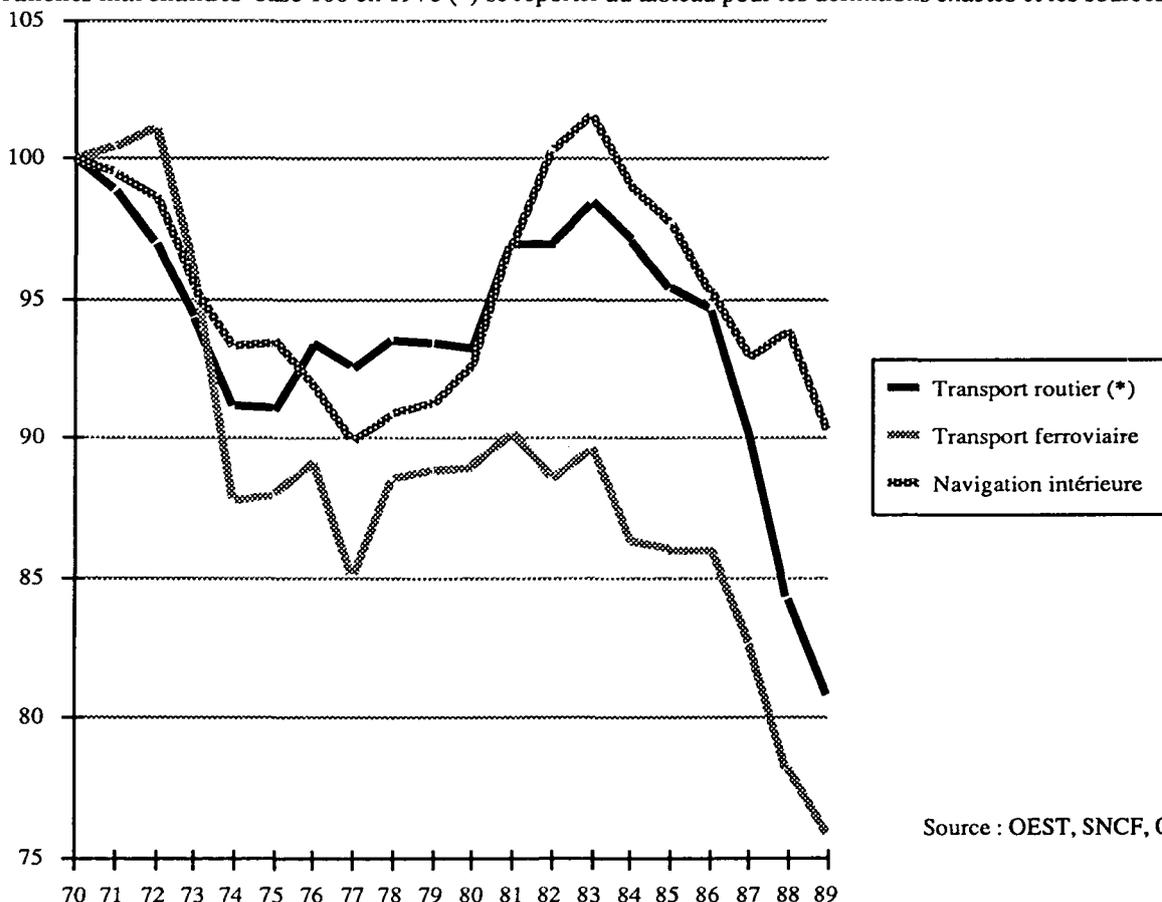
En revanche, on note que les prix du transport ferroviaire ne diminuent plus contrairement aux années précédentes (+0,9% pour le produit moyen après -2,6% en 1988).

Les prix de la navigation resteraient stables en 1989.

(1) S'agissant du transport routier, l'indice publié ici est celui à la tonne-km pour tous les véhicules, uniquement en zone longue. L'indice SNCF en 1987 et 1988 est calculé à partir de la variation du produit moyen par types de marchandises transportées, catégories d'acheminement et types de wagons. Pour la navigation fluviale, l'indice publié ici est une moyenne pondérée par le chiffre d'affaires de l'indice "trafic intérieur" et de l'indice "trafic international, uniquement les bateaux français". De toute évidence, il faut prendre avec prudence ces indices notamment dans une perspective à long terme où ces indices ne sont pas exactement comparables aux indices de produit moyen (SNCF) ou à la TRO (route).

GRAPHIQUE 4. 3

Evolution des prix relatifs des transports de marchandises par rapport au prix de la production des branches marchandes base 100 en 1970 (\*) se reporter au tableau pour les définitions exactes et les sources.



Source : OEST, SNCF, ONN

- Les transports routiers de marchandises

Pour les transports routiers de marchandises en zone longue, et quelle que soit la taille, la baisse des prix par rapport à la moyenne de 1988 serait de - 0,2% contre une baisse de 3,7% en 1988 et -2,9% en 1987. Cette évolution résulte d'une baisse de 0,9% en trafic intérieur et d'une hausse de 1,8% en trafic international (1). Pour les véhicules de 17 tonnes de charge utile, la baisse des prix reste un peu plus forte (-0,8%) contre -4,4% en 1988 et -4,7% en 1987. En fait, la baisse des prix constatée depuis l'été 86 semble arrêtée depuis le mois d'avril 1989. Depuis, les prix auraient progressé de près de 2%.

On note toutefois que ce léger redressement est sans commune mesure avec la hausse des coûts du transport routier, de l'ordre de 5 à 6% en 1989 du fait notamment de la hausse du gazole, des salaires et des taux d'intérêt.

(1) Le suivi des prix des transports de marchandises en zone longue - l'indice en zone courte n'est pas assez fiable pour être publié - est effectué à l'OEST à partir des données de l'enquête TRM. Deux indices sont calculés : un indice trimestriel du prix à la tonne kilomètre pour les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile en distinguant les gros porteurs (>17 tonnes de charge); un indice mensuel du prix du véhicule-kilomètre pour les chargements complets de semi-remorques. Ces deux indices fournissent des approches complémentaires.

TABLEAU 4.4

Evolution des prix des transports routiers de marchandises en zone longue uniquement en %.

	1985	1986	1987	1988	1989
<i>tous véhicules</i>					
intérieur	2,8	0,6	-3,5	-4,2	-0,9
international	5,8	0,7	-1,1	-2,2	1,8
Ensemble	3,5	0,6	-2,9	-3,7	-0,2
<i>véh. + 17 t. cu</i>					
intérieur	5,3	1,0	-5,1	-5,5	-2,1
international	5,8	-0,1	-2,1	-2,9	1,2
Ensemble	5,4	0,7	-4,7	-4,4	-0,8

TABLEAU 4.5

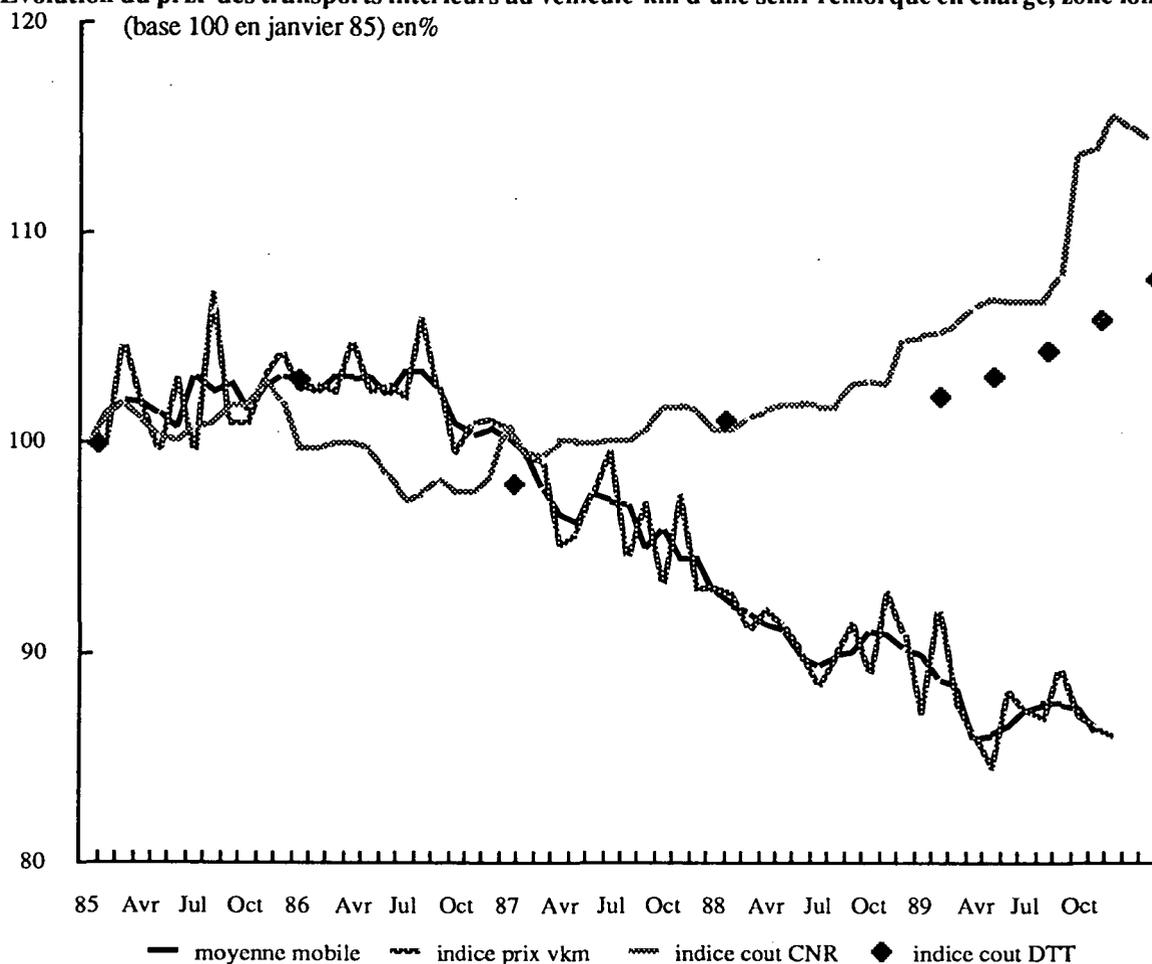
Evolution des prix et chiffres d'affaires du transport routier entre 1988 et 1989 (zone longue) en %.

	chiffre d'affaire	tonnes-km	prix	volume
<i>tous véhicules</i>				
intérieur	6,3	8,1	-0,9	7,3
international	9,3	7,8	1,8	7,4
ensemble	7,1	8,0	-0,2	7,3
<i>véh. de 17 t. et + de cu</i>				
intérieur	7,2	8,8	-2,1	9,4
international	9,5	8,3	1,2	8,2
ensemble	8	8,6	-0,8	8,9

Source : OEST (enquête TRM).

GRAPHIQUE 4.4

Evolution du prix des transports intérieurs au véhicule-km d'une semi-remorque en charge, zone longue (base 100 en janvier 85) en %



### La mesure des prix du transport de marchandises

La mesure des prix du transport de marchandises reste difficile à saisir malgré les progrès statistiques :

Dans l'enquête Transports Routiers de Marchandises (TRM), où 90000 véhicules sont interrogés durant une semaine chaque année, sur une population totale de 580000 véhicules, une question supplémentaire sur la facturation a été introduite à partir de 1983. Le questionnaire demande aux transporteurs d'indiquer dans le cas d'un transport en compte d'autrui le montant de la facture réglée pour le transport de chaque marchandise ainsi que les caractéristiques du prix déclaré. Connaissant par ailleurs les tonnes kilomètres et le chargement, défini comme le transport d'une même marchandise (selon son intitulé dans la nomenclature NST), chargée ou déchargée complètement ou en une seule fois, on en déduit le prix moyen en rapportant le chiffre d'affaires global à la somme des tonnes-kilomètres de ce chargement. Les résultats sont assez fiables en zone longue mais pas en zone courte.

En 1984, un travail analogue a pu être entrepris pour la navigation fluviale à partir du dépouillement des données fournies par l'Office National de la Navigation (1). Elles concernent l'ensemble du transport de marchandises par voie d'eau à l'exclusion du trafic Rhénan et Mosellan et des transports spécialisés.

S'agissant du transport ferroviaire, la SNCF calcule désormais un indice de volume du trafic marchandises, correspondant à une évolution des recettes (hors activités annexes) de l'année (n) au prix de l'année (n-1).

(1) Ce travail n'a toutefois pu être poursuivi en 1988.

Cet indice est calculé à partir de la variation du produit moyen par types de marchandises transportées, catégories d'acheminement et types de wagons. Pour 1987 et 1988, les évolutions en volume seraient ainsi de -1,4% et +0,7% (au lieu de -0,7% et +1,8% pour les tonnes-km). Compte tenu d'une évolution des recettes de -3,4% en 1987 et de -1,9% en 1988, le prix baisserait de -2% en 1987 (au lieu de -2,7% pour le produit moyen non compris les recettes annexes) et de -2,6% en 1988 (au lieu de -3,6%) (Tableau 4.4). La SNCF accepte que ces indices globaux soient publiés dans le Rapport.

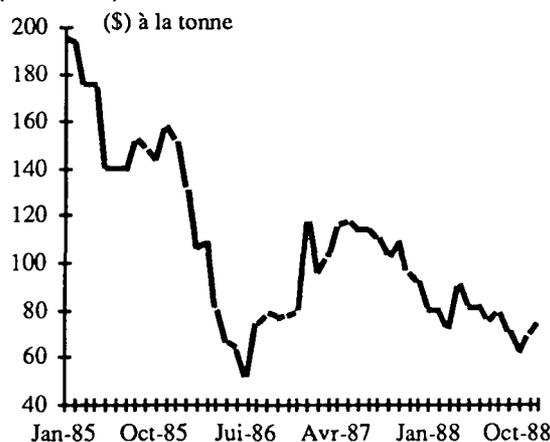
Au total, avant 1983, on peut utiliser la TRO comme indicateur de prix du transport routier, et l'indice de produit moyen du transport ferroviaire. Depuis 1983, il convient de se référer aux acquis statistiques dans le transport routier. Une comparaison des prix unitaires est aussi possible. Des remarques s'imposent pour l'appréciation des différences de prix :

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

### c) Le transport maritime.

Pour la première fois depuis plusieurs années, les prix du transport maritime sont orientés à la hausse en 1989. Certes, ce retournement n'est pas général. Alors que les coefficients de remplissage des navires s'améliorent, les taux de fret en ligne régulière (transport essentiellement conteneurisé) restent déprimés (la dégradation paraît toutefois endiguée par rapport à la chute jusqu'en 1987).

GRAPHIQUE 4.5  
Evolution du prix des soutes en dollars  
(Le Havre).



En revanche, les transports en vrac (affrètement à temps ou au voyage, et indice des frets pétroliers), accusent un net redressement depuis la fin de l'année 1987. La demande (en grains et céréales notamment) est soutenue. Signe de ce redressement, le nombre de navires en attente tombe à un niveau quasiment incompressible. Les prix des navires neufs et d'occasion sont en forte hausse (parfois trois fois le niveau des années 85-86).

TABLEAU 4.6  
Indice des prix du transport maritime.

	1985	1986	1987	1988	1989
lignes régulières	155,5	129,8	118,4	117,4	118,8
conteneurs	175,6	146,6	135,6	139,1	140,8
base 100 en 1980					
sec affrètement à temps b. 100 71	178,0	152,3	218,8	322,0	335,8
affrètement au voyage b. 100 66	167,0	157,7	174,3	194,9	203,5
prix des navires					
- pétroliers (*)	37,0	42,5	54,0	73,0	82,0
- transp. de vrac	20,5	23,0	30,0	39,0	45,0

(\*) 250 000 TPL (produits)

Source : CCAF

## LES COUTS.

### a) Les transports routiers de marchandises.

En 1988, le poids des achats de carburants dans le chiffre d'affaires du transport routier de marchandises en zone longue atteint 16,6% contre 23,2% en 1984 du fait de la baisse des prix. Toutefois, la part du solde d'exploitation baisse de 3,3% en 1986 à 2% en 1988. Cette évolution est surtout due à la croissance des charges diverses (32% du chiffre d'affaires en 1988 contre 26,4% en 1984). Deux postes expliquent largement cette évolution : le crédit-bail (3,9% du chiffre d'affaires en 1988 contre 2,2% en 1984) et les autres charges externes (13,7% du chiffre d'affaires en 1988 contre 11,2% en 1984)(cf. encadré). En zone courte, la part des charges diverses est aussi en hausse.

TABLEAU 4.7

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

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,0	0,0	0,1	0,0	-0,1
achats	27,4	27,1	23,1	22,4	21,6
ch. de personnel	32,3	31,5	32,8	32,2	32,2
impôts & taxes	3,1	2,9	3,3	3,1	3,0
charges diverses	26,4	28,0	27,9	30,1	32,0
autres charges	0,3	0,3	0,4	0,5	0,3
ch. financières	2,6	2,6	2,6	2,3	2,3
dot. amortissem.	6,7	6,4	6,7	7,3	7,5
dot. provisions	0,5	0,6	0,9	0,6	0,6
quote part	0,3	0,2	0,3	0,4	0,4
subvention d'exp.	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
prod. accessoires	0,4	0,4	0,4	0,6	0,4
produit financier	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
prod. immobilisée	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1
repr. sur amortis.	0,4	0,7	0,9	1,1	1,1
<b>solde d'expl.</b>	<b>1,2</b>	<b>1,7</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>
dont carburant	23,2	22,7	19,3	17,0	16,6

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

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
achats	20,5	19,5	16,9	15,3	15,4
ch. de personnel	41,1	41,9	41,3	42,9	40,8
impôts & taxes	3,4	3,4	3,3	3,3	3,1
charges diverses	24,0	25,3	26,1	26,9	29,7
autres charges	0,3	0,2	0,4	0,4	0,5
ch. financières	2,3	2,0	1,9	1,7	1,6
dot. amortissem.	5,8	5,5	5,7	5,7	5,7
dot. provisions	0,5	0,6	0,7	0,9	0,8
quote part	0,0	0,0	0,3	0,1	0,1
subvention d'exp.	-0,3	-0,2	0,0	0,1	0,1
prod. accessoires	0,7	0,6	0,3	0,2	0,4
produit financier	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
prod. immobilisée	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
repr. sur amortis.	0,3	0,7	0,8	1,0	0,9
<b>solde d'expl.</b>	<b>2,9</b>	<b>2,7</b>	<b>4,7</b>	<b>4,2</b>	<b>3,9</b>
dont carburant	17,2	16,9	13,7	12,6	11,8

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

### encadré : calcul des structures de coûts par branche

Les données sont tirées d'une exploitation des résultats de l'enquête annuelle d'entreprise dans les transports (réalisée par l'OEST) (1). On présente ici des tableaux détaillés sur les entreprises de plus de 6 salariés. Pour confectionner de tels comptes d'exploitation par branche, il s'agit en partant des observations individuelles d'entreprises de calculer une structure moyenne de branche par régression économétrique. Cette méthode, exposée dans le rapport des comptes des transports 1983-1984, permet notamment de mettre en évidence le poids croissant de la sous-traitance dans T.R.M. depuis 1984.

TABLEAU 4.8

Décomposition du poste "charges diverses" dans le chiffre d'affaires (TRM) en %.

	1984	1987	1988
<i>T.R.M. zone longue</i>			
achats, études	1,4	1,4	2,5
crédit-bail mat. transport	1,9	2,5	3,1
autres crédit-bail mobilier	0,2	0,3	0,6
crédit-bail immobilier	0,1	0,1	0,2
location de mat. de transport	1,7	1,5	1,4
autres loyers et ch. locatives	1,1	1,5	1,6
entretien mat. de transport	4,0	4,3	4,1
autres entretien et réparation	0,4	0,6	0,5
assurance véh. transport	4,1	3,9	3,8
personnel détaché/prêté	0,1	0,2	0,1
autres personnels	0,2	0,3	0,2
autres charges externes	11,2	13,5	13,7
<b>total charges diverses</b>	<b>26,4</b>	<b>30,1</b>	<b>32,0</b>
sous-traitance générale	9,9	14,7	13,1
<i>T.R.M. zone courte</i>			
achats, études	1,3	1,3	3,2
crédit-bail mat. transport	1,5	2,0	2,6
autres crédit-bail mobilier	0,1	0,4	0,3
crédit-bail immobilier	0,1	0,2	0,2
location de mat. de transport	2,1	2,8	2,7
autres loyers et ch. locatives	1,5	1,8	1,8
entretien mat. de transport	4,5	5,1	4,7
autres entretien et réparation	0,5	0,7	0,7
assurance véh. transport	3,7	3,6	3,4
personnel détaché/prêté	1,0	0,6	0,5
autres personnels	0,2	0,4	0,7
autres charges externes	7,5	8,0	9,0
<b>total charges diverses</b>	<b>24,0</b>	<b>26,9</b>	<b>29,7</b>
sous-traitance générale	13,3	17,3	17,3

(1) Signification des intitulés:

Achats : achats de marchandises + achats de matières premières et approvisionnement.

Ch. de personnels : salaires et traitements + ch. sociales

Ch. diverses : autres achats et ch. externes - sous-traitance générale

Dotations amortissements : amortissements sur immobilisations

Dotations provisions : dotations sur immobilisations + sur actifs circulants + provisions pour risques et charges.

Quote part : quote part nette au résultat commun

Produits accessoires : autres produits

Reprise sur amortissement : reprise sur amortissement et transferts de charges

## b) les autres transports routiers.

On retrouve en partie toutes ces évolutions dans la location de véhicules industriels, voire dans le transport routier de voyageurs et le déménagement, avec toutefois une spécificité pour ces activités : le poids du solde d'exploitation n'augmente pas entre 1984 et 1988, diminuant même sensiblement dans le transport routier de voyageurs (1,1% du chiffre d'affaires en 1988 contre 1,8% en 1984).

GRAPHIQUE 4.6

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

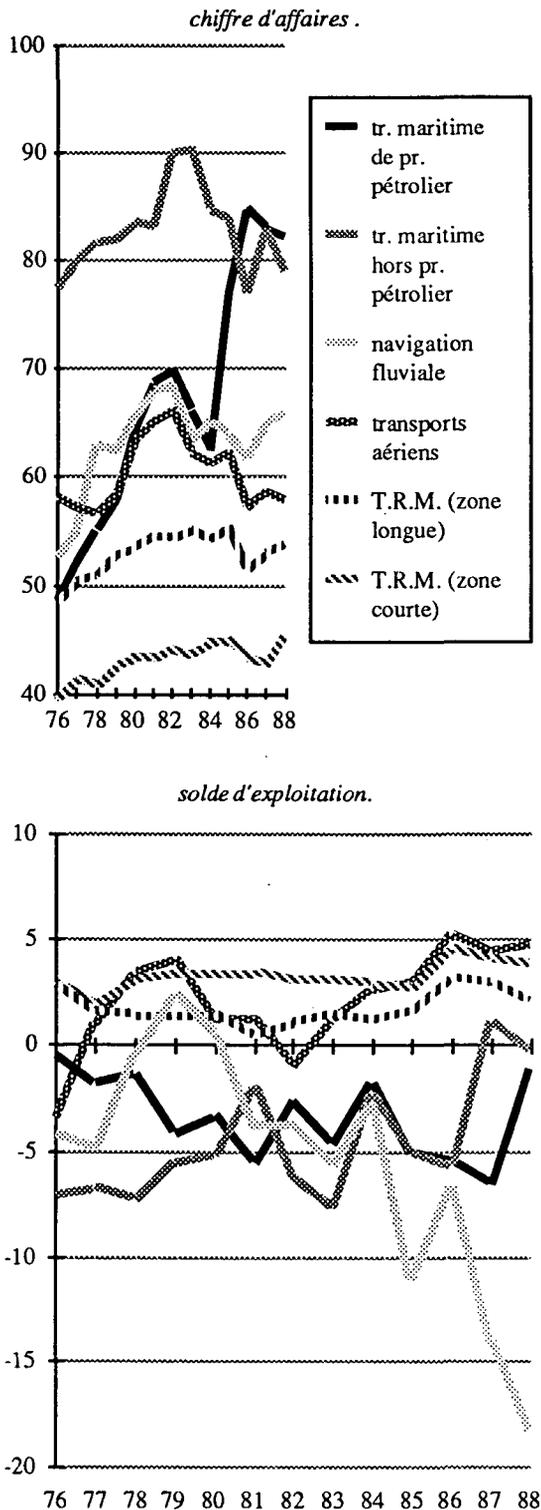


TABLEAU 4.9

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

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
achats	18,8	18,8	14,6	13,9	12,9
ch. de personnel	34,8	35,9	34,6	33,5	32,5
impots & taxes	3,4	3,3	3,5	3,3	3,3
charges diverses	22,8	23,3	25,2	27,0	26,4
autres charges	0,9	1,3	1,7	1,9	2,4
ch. financières	2,8	2,8	2,9	2,7	3,3
dot. amortissem.	13,5	13,0	15,2	16,2	18,0
dot. provisions	1,2	1,2	1,5	1,6	2,0
quote part	0,9	0,6	0,7	0,2	1,0
subvention d'exp.	0,2	0,3	0,0	0,1	0,1
prod. accessoires	1,0	1,0	1,7	1,8	2,2
produit financier	0,0	0,1	0,2	0,3	0,2
prod. immobilisée	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
repr. sur amortis.	0,7	1,2	1,6	1,6	1,9
<b>solde d'expl.</b>	<b>3,0</b>	<b>2,6</b>	<b>3,7</b>	<b>3,6</b>	<b>2,8</b>
dont carburant:	13,9	13,8	10,6	9,5	8,6

(Déménagement)

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
achats	8,4	9,2	8,1	7,3	7,5
ch. de personnel	52,7	48,7	50,4	49,0	49,9
impots & taxes	3,1	3,0	3,1	3,0	3,2
charges diverses	28,1	29,8	29,0	34,2	32,3
autres charges	0,5	0,4	0,5	0,6	0,6
ch. financières	1,9	1,5	1,6	1,4	1,6
dot. amortissem.	3,8	3,2	3,4	3,4	3,5
dot. provisions	1,1	1,0	1,1	0,8	1,2
quote part	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
subvention d'exp.	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
prod. accessoires	0,3	0,2	0,4	0,3	0,4
produit financier	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
prod. immobilisée	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
repr. sur amortis.	0,9	0,9	1,3	1,2	1,2
<b>solde d'expl.</b>	<b>1,7</b>	<b>4,2</b>	<b>4,6</b>	<b>2,0</b>	<b>1,7</b>
dont carburant	5,8	6,0	5,4	4,9	5,3

(Transport routier de voyageurs)

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,0	-0,1	0,1	0,0	0,0
achats	18,4	18,1	14,9	14,6	13,3
ch. de personnel	40,3	40,8	40,5	42,3	42,4
impots & taxes	3,1	3,4	3,6	3,8	3,9
charges diverses	21,3	23,3	22,8	25,4	26,8
autres charges	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3
ch. financières	3,3	3,4	3,5	3,2	2,7
dot. amortissem.	10,9	10,6	11,1	11,4	10,8
dot. provisions	0,6	0,9	1,0	0,7	0,5
quote part	0,2	0,0	0,2	0,2	0,0
subvention d'exp.	-0,9	-1,2	-0,9	-0,6	-0,5
prod. accessoires	0,5	0,6	0,6	0,9	0,6
produit financier	0,0	0,1	0,1	0,3	0,2
prod. immobilisée	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0
repr. sur amortis.	0,7	0,9	1,2	1,2	1,4
<b>solde d'expl.</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>2,9</b>	<b>0,2</b>	<b>1,1</b>
dont carburant	14,2	14,0	11,5	10,6	9,7

### c) Les autres transports : la navigation intérieure, les transports maritimes et aériens.

Dans le transport aérien, on note une réduction nette de la part des carburants (9,9% du chiffre d'affaires en 1988 contre 20,1% en 1984) et une hausse relative des locations d'avions (11,5% du chiffre d'affaires en 1987 contre 7,9% en 1984), le solde d'exploitation s'améliorant, lui, de 2,4% en 1984 à 4,8% en 1988 mais avec un maximum en 1986 : 5,3% du chiffre d'affaires.

Dans la navigation intérieure qui ne concerne ici que les entreprises de plus de 5 salariés, le solde d'exploitation qui s'était quelque peu redressé en 1986 du fait de la baisse des carburants tout en restant fortement négatif (-6,6%), se dégrade de nouveau en 1987 et 1988. La part des achats gagnepresque 20 points entre 1976 et 1987.

TABLEAU 4.10

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

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,5	-0,3	0,4	0,8	3,8
achats	16,4	22,3	14,5	12,8	16,9
ch. de personnel	29,5	41,0	39,3	42,1	51,4
impôts & taxes	3,9	2,8	2,2	2,4	2,7
charges diverses	48,9	41,7	47,2	52,4	48,7
autres charges	-0,1	0,1	0,1	-0,1	0,3
ch. financières	1,9	1,7	2,0	3,6	3,7
dot. amortissem.	3,8	7,2	4,7	6,9	7,8
dot. provisions	7,4	4,9	5,4	6,2	7,4
quote part	0,8	-1,8	-0,6	-3,2	-1,4
subvention d'exp.	0,1	0,5	0,0	0,1	0,1
prod. accessoires	1,3	0,4	0,9	3,0	1,2
produit financier	1,4	-0,2	0,6	2,4	5,6
prod. immobilisée	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,1
repr. sur amortis.	7,2	7,1	7,1	4,5	16,1
<b>solde d'expl.</b>	<b>-3,1</b>	<b>-11,7</b>	<b>-6,6</b>	<b>-13,9</b>	<b>-18,2</b>
dont carburant	15,3	18,8	12,7	11,4	14,5

*(transport aérien).*

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,0	-0,7	0,6	-0,2	-0,4
achats	23,1	22,1	13,4	12,9	9,3
ch. de personnel	30,2	29,4	30,2	30,5	31,6
impôts & taxes	1,0	1,1	1,0	1,4	1,4
charges diverses	37,9	40,1	43,3	45,5	47,9
autres charges	0,4	0,6	0,4	0,3	0,6
ch. financières	3,3	2,9	3,0	2,9	4,5
dot. amortissem.	4,2	4,4	4,1	4,7	6,4
dot. provisions	2,2	2,3	3,2	4,2	2,6
quote part	0,4	0,6	0,9	0,6	0,8
subvention d'exp.	0,9	0,6	0,7	0,5	0,3
prod. accessoires	0,2	0,5	0,0	0,6	0,8
produit financier	2,2	2,2	2,1	2,1	5,3
prod. immobilisée	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
repr. sur amortis.	1,5	1,9	2,2	3,8	3,0
<b>solde d'expl.</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>5,3</b>	<b>4,5</b>	<b>4,8</b>
dont carburant	20,1	18,2	11,1	10,1	9,9

En transport maritime, l'évolution des coûts traduit ici les difficultés de cette activité malgré un redressement depuis 1987-1988. On note aussi la chute des charges de personnel, de la sous traitance et en revanche la croissance très importante de la location de matériel de transport (1).

(1) Avertissement :

Notons que le transport maritime comporte à la fois des activités de transport et d'auxiliaire et des activités commerciales, la structure des consommations intermédiaire de ces dernières étant très différente de celles des activités transport et auxiliaire. Cela peut donc en partie fausser le compte d'exploitation des branches.

*(transport maritime autres que pr. pétroliers).*

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	-0,4	0,1	0,6	0,4	0,3
achats	18,0	17,5	10,0	9,9	6,6
ch. de personnel	18,0	18,6	26,1	23,0	19,3
impôts & taxes	0,8	0,7	1,0	1,0	1,0
charges diverses	65,4	64,0	66,6	72,8	71,9
autres charges	1,3	2,5	0,5	0,3	0,6
ch. financières	5,9	8,0	8,4	7,1	6,5
dot. amortissem.	5,1	6,8	7,4	8,1	8,6
dot. provisions	2,5	1,9	1,4	1,7	1,2
quote part	0,4	-1,3	0,8	-0,2	-0,4
subvention d'exp.	4,6	3,4	6,2	5,5	4,9
prod. accessoires	1,0	1,7	0,6	0,8	1,7
produit financier	3,1	4,6	4,5	5,2	5,9
prod. immobilisée	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
repr. sur amortis.	5,5	3,9	5,7	6,8	6,7
<b>solde d'expl.</b>	<b>-2,9</b>	<b>-5,3</b>	<b>-5,7</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,4</b>
dont carburant	16,5	14,6	7,4	6,4	3,7

*(transport maritime de produits pétroliers).*

	1984	1985	1986	1987	1988
variation de stock	0,4	0,5	0,6	0,0	0,2
achats	13,1	11,9	4,0	6,9	4,0
ch. de personnel	25,5	16,6	11,0	12,3	11,5
impôts & taxes	1,3	0,8	0,4	0,5	0,7
charges diverses	48,1	65,3	78,0	74,5	76,4
autres charges	1,6	0,2	2,8	1,5	1,7
ch. financières	4,7	6,6	6,2	8,9	7,3
dot. amortissem.	10,9	5,5	7,2	10,2	8,4
dot. provisions	5,5	1,9	1,4	3,8	3,5
quote part	-0,4	-0,3	1,8	1,2	0,6
subvention d'exp.	-0,8	0,4	0,1	0,3	0,1
prod. accessoires	1,1	-0,3	1,6	1,4	1,8
produit financier	2,8	6,5	3,1	4,3	5,6
prod. immobilisée	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
repr. sur amortis.	5,4	2,0	3,1	7,4	5,8
<b>solde d'expl.</b>	<b>-2,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-5,4</b>	<b>-6,5</b>	<b>-1,1</b>
dont carburant	9,7	7,6	3,1	5,7	3,1

## Chapitre 5 LES MENAGES ET LES TRANSPORTS

En volume, la consommation en transport augmente en 1989 plus que la consommation totale (+3,2% contre +3%), comme entre 1986 et 1988, du fait des achats de véhicules (+5,9%) mais l'écart devient quasiment négligeable et surtout les transports au sens strict - dépenses d'utilisation des véhicules, transports collectifs - progressent moins vite : respectivement +2% et +2,7% contre +3,3% et +3,8% en 1988.

### LA CONSOMMATION

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

En 1989, la variation en volume de la consommation des ménages en fonction transport est supérieure à celle de leur consommation totale (+3,2% contre +3%), poursuivant ainsi une tendance amorcée depuis 1986. C'était le contraire entre 1982 et 1985 (-1,0% contre +1,3% en moyenne annuelle). L'écart est toutefois nettement plus faible qu'en 1988 du fait d'une progression ralentie du volume des dépenses d'utilisation et des services de transport collectifs, autrement dit des consommations de transport au sens strict. En revanche, les achats de véhicules - présentant des variations cycliques - continuent de croître à un rythme élevé : +5,9%.

TABLEAU 5.1

Evolution de la consommation en transports (en volume en % ; 1989 en milliards f.)(1)

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
achat de véhicule	10,0	8,8	4,9	5,9	162,9
dép. d' utilisation	2,9	2,3	3,3	2,0	317,9
tr. collectif	0,1	0,2	3,8	2,7	77,8
Ens. transport	4,2	3,8	3,8	3,2	558,6
Cons. finale	3,7	2,6	3,0	3,0	3650

Source : INSEE

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

GRAPHIQUE 5.1

Evolution des principales composantes de la fonction transport en "prix constants 1980" (en volume)  
base 100 en 1970

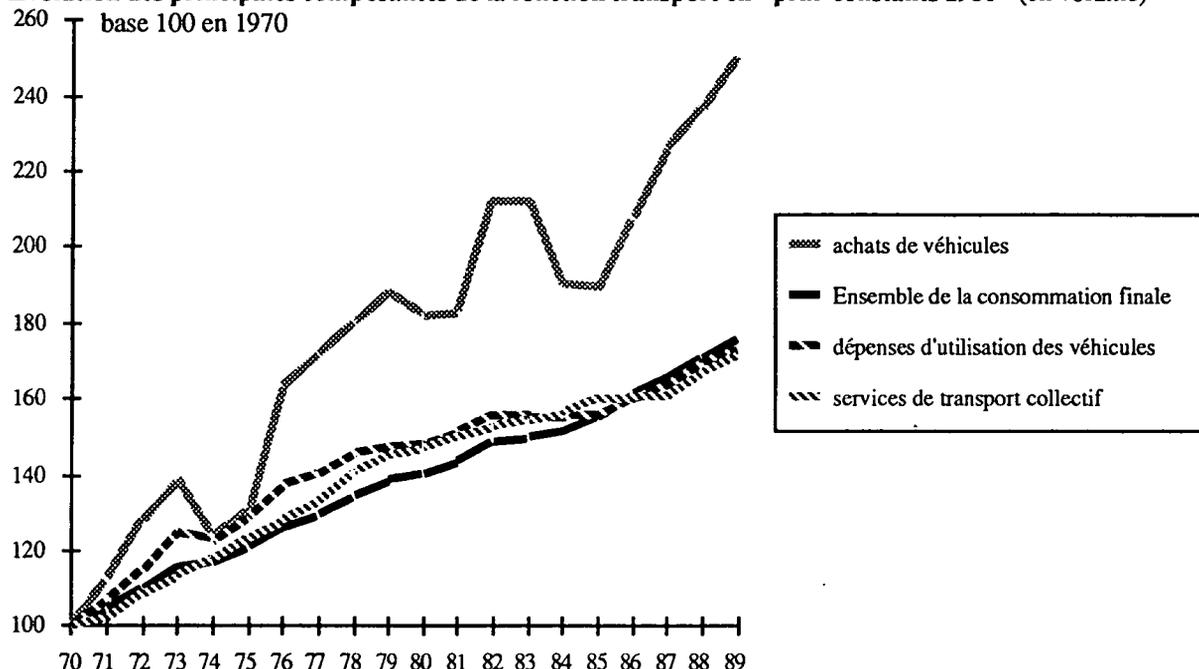


TABLEAU 5.2

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

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Consommation finale</b>	<b>1897,9</b>	<b>2190,3</b>	<b>2424,1</b>	<b>2639,2</b>	<b>2858,4</b>	<b>3049,5</b>	<b>3231,1</b>	<b>3422,3</b>	<b>3650,0</b>
valeur base 100 année n-1	115,4	115,4	110,7	108,9	108,3	106,7	106,0	105,9	106,7
volume base 100 année n-1	102,1	103,4	100,9	101,0	102,3	103,7	102,6	103,0	103,0
prix base 100 année n-1	113,0	111,6	109,7	107,8	105,9	102,8	103,3	102,9	103,5
<b>Consommation transport</b>	<b>288,1</b>	<b>344,5</b>	<b>378,1</b>	<b>399,8</b>	<b>432,4</b>	<b>450,3</b>	<b>487,7</b>	<b>518,1</b>	<b>558,6</b>
valeur base 100 année n-1	115,9	119,5	109,8	105,7	108,2	104,1	108,3	106,2	107,8
volume base 100 année n-1	101,9	106,0	100,0	97,4	100,2	104,2	103,8	103,8	103,2
prix base 100 année n-1	113,8	112,7	109,7	108,5	107,9	99,9	104,3	102,3	104,5
<b>achats de véhicules</b>	<b>74,2</b>	<b>94,7</b>	<b>102,8</b>	<b>99,8</b>	<b>105,8</b>	<b>124,6</b>	<b>140,1</b>	<b>149,1</b>	<b>162,9</b>
valeur base 100 année n-1	111,9	127,6	108,5	97,1	106,0	117,7	112,5	106,5	109,2
volume base 100 année n-1	100,6	115,9	100,0	89,7	99,5	110,0	108,8	104,9	105,9
prix base 100 année n-1	111,2	110,1	108,4	108,3	106,5	107,1	103,3	101,5	103,2
<b>dépenses d'utilisation</b>	<b>171,3</b>	<b>199,9</b>	<b>219,6</b>	<b>239,3</b>	<b>260,4</b>	<b>257,2</b>	<b>277,5</b>	<b>294,9</b>	<b>317,9</b>
valeur base 100 année n-1	117,7	116,7	109,9	109,0	108,8	98,7	107,9	106,2	107,8
volume base 100 année n-1	102,3	102,8	99,8	100,2	100,0	102,9	102,3	103,3	102,0
prix base 100 année n-1	115,0	113,4	110,1	108,8	108,9	95,9	105,5	102,9	105,7
<b>serv. de transport collectif</b>	<b>42,6</b>	<b>49,8</b>	<b>55,8</b>	<b>60,7</b>	<b>66,2</b>	<b>68,5</b>	<b>70,0</b>	<b>74,1</b>	<b>77,8</b>
valeur base 100 année n-1	116,0	117,0	111,9	108,8	109,0	103,6	102,2	105,8	105,0
volume base 100 année n-1	102,3	101,8	100,9	101,0	102,6	100,1	100,2	103,8	102,7
prix base 100 année n-1	113,3	115,0	110,8	107,7	106,3	103,5	102,0	101,9	102,2

Source : INSEE

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

En 1989, les dépenses d'utilisation augmentent en volume de 2% contre 3,3% en 1988 (les dépenses de carburants augmentant de 1,1% contre +3,4% en 1988), ce que confirme la croissance plus rapide des ventes de carburants en 1988. En outre, les dépenses pneus-réparations augmentent de 2,2% (+4,1% en 1988). En revanche, les dépenses de péages, parkings... augmentent fortement (+8,8% après +7,1% en 1988).

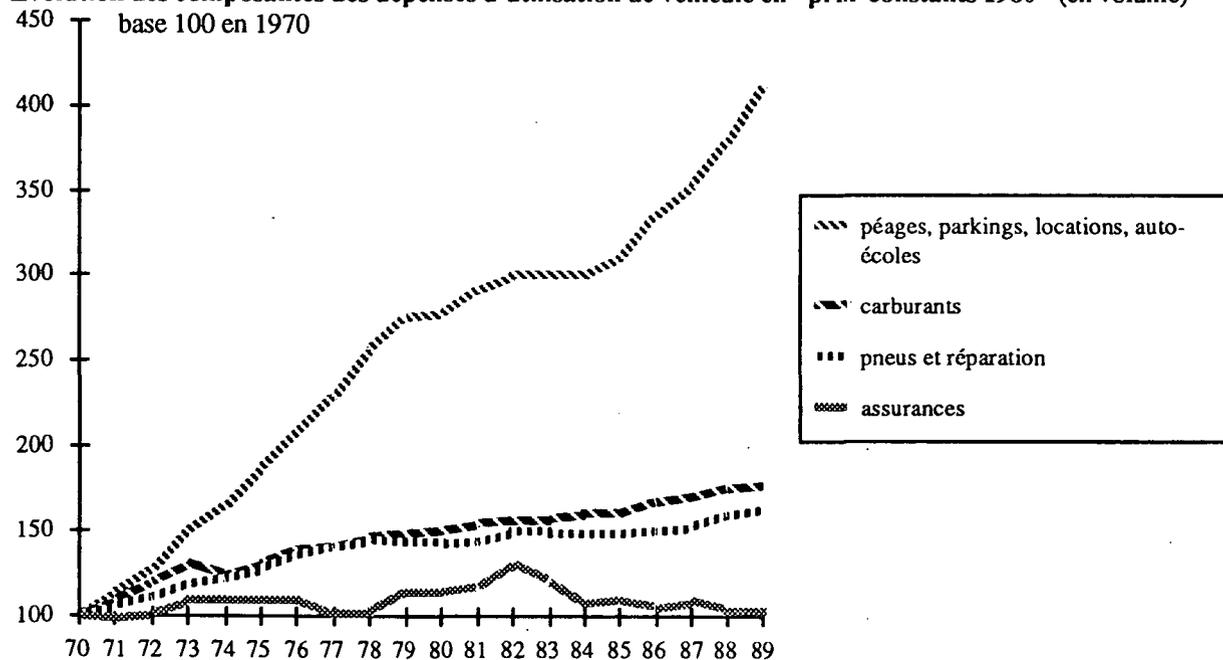
TABLEAU 5.3

Evolution de la consommation en dépense d'usage (en volume en % ; 1989 en milliards f.)

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
Pneus, réparation	1,9	1,9	4,1	2,2	141,4
Carburants	4,0	2,1	3,4	1,1	134,1
Péage, location..	8,4	5,4	7,1	8,8	21,8
Assurances	-4,1	3,7	-5,3	-0,8	20,6
Ensemble	2,9	2,3	3,3	2,0	317,9

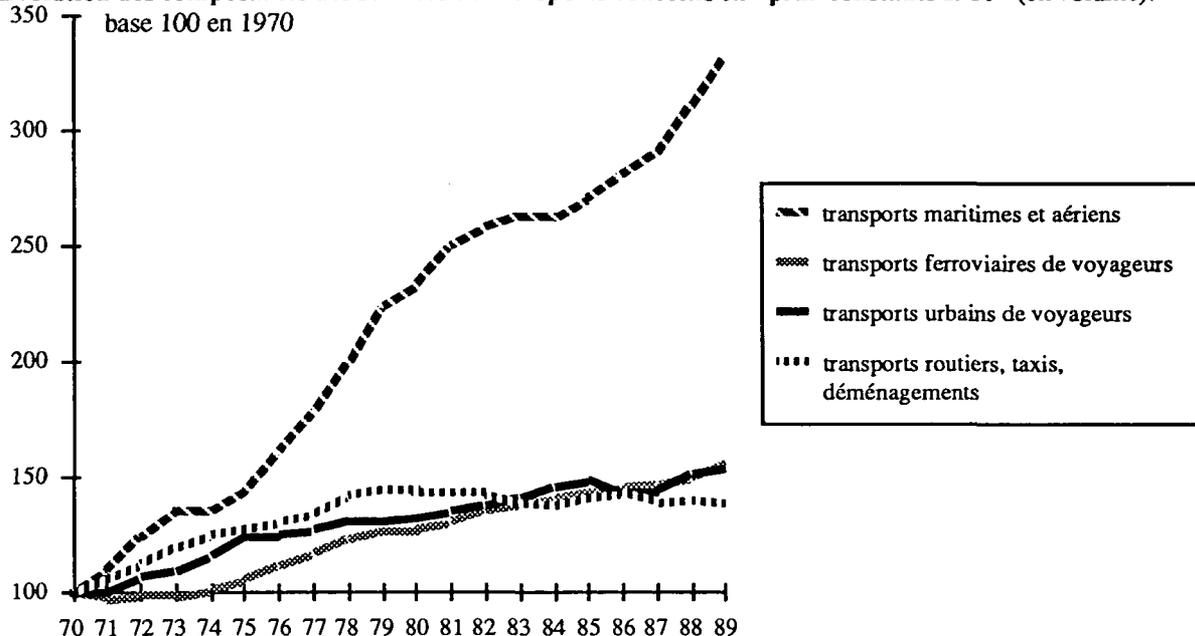
GRAPHIQUE 5.2

Evolution des composantes des dépenses d'utilisation de véhicule en "prix constants 1980" (en volume)



GRAPHIQUE 5.3

Evolution des composantes des services de transports collectifs en "prix constants 1980" (en volume).



- Transports collectifs (1)

S'agissant de la consommation des ménages en transports collectifs, elle augmente en volume de 2,7% en 1989, malgré la baisse des transports routiers de voyageurs, ceci après une stagnation en 1986 et 1987 et une croissance de 3,8% en 1989, évolution qui était largement imputable au transport ferroviaire, suite aux grèves de fin d'année 1986. En 1989, la consommation en transport ferroviaire augmente de 1,9%, celle des transports urbains de 4% contre +1,8% en 1988, en partie du fait d'une chute au quatrième trimestre de 1988 suite aux grèves. Au total, les transports collectifs ne représentent que 14,6% de la fonction transport.

TABLEAU 5.4

Evolution de la consommation en transport collectif (1) (en volume en % ; 1989 en milliards f.)

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
tr. ferroviaire	-3,9	0,3	5,2	1,9	24,6
tr. urbains	1,5	1,3	1,8	4,0	14,9
autres (taxi,dém.)	1,3	-3,3	0,9	-1,0	19,9
tr. aériens, marit.	3,8	3,6	7,1	7,2	18,5
Ensemble	0,1	0,2	3,8	2,7	77,8

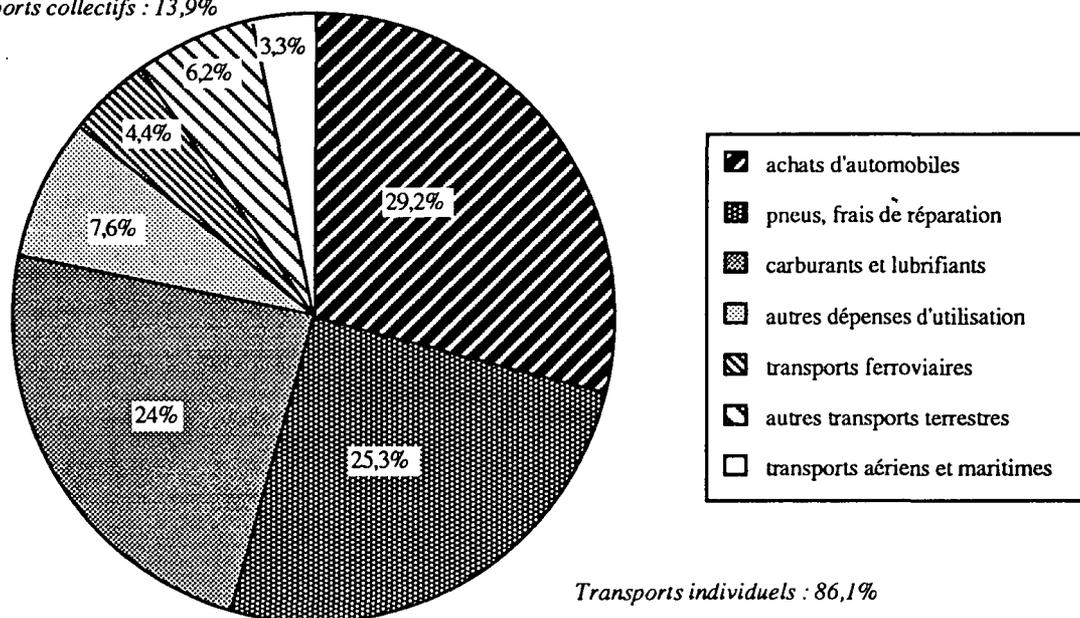
Source: INSEE

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

GRAPHIQUE 5.4

Structure de la consommation des ménages en transport en 1989 en % (milliards de fr. courants).

Transports collectifs : 13,9%



Transports individuels : 86,1%

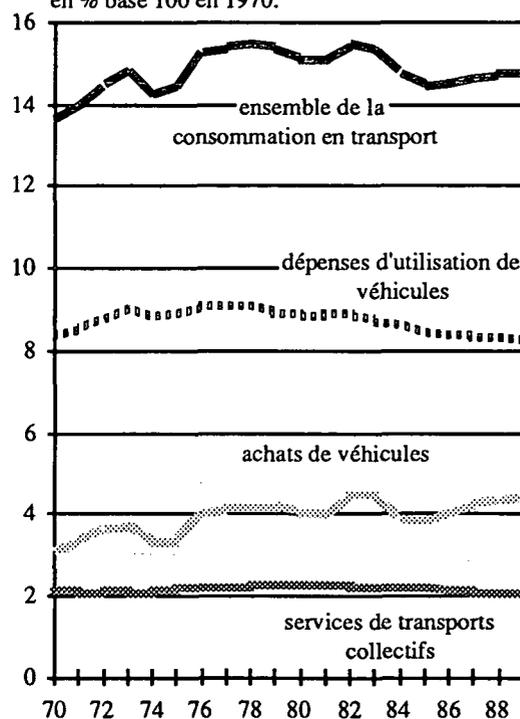
## b) Les coefficients budgétaires

Le coefficient budgétaire en transport rapporte la consommation en transport par les ménages à leur consommation totale. En francs courants, il passe de 12,6% en 1970 à 15,3% en 1989. Mais, en francs constants, le coefficient budgétaire ne progresse que de 1 point entre 1970 (13,7%) et 1988 (14,8%). Surtout, cette croissance ne profite qu'au poste "achats de voitures particulières" alors que le coefficient des dépenses d'utilisation perd 0,2 points, du fait des "pneus, réparations" (1).

(1) La consommation des ménages comprend celle des non-résidents. Mais surtout, elle inclut les remboursements des administrations aux ménages lors d'une consommation. Or ceux-ci sont importants dans la santé mais aussi dans les transports. L'enquête "Budget de Famille" réalisée en 1989 permet d'estimer leur budget-transport réel. L'INSEE dispose actuellement de résultats encore provisoires, du premier semestre 1989. Les dépenses moyennes annuelles par unité de consommation pour les transports s'élevaient en 1989 à 11 050 F, dont 10 400F pour l'achat et l'usage de l'automobile (et deux roues), soit à peu près 10 000F pour l'automobile en excluant les deux roues et les caravanes. Comme le "nombre d'unités de consommation" d'un ménage est de 2.10, chaque ménage dépense en moyenne 21 000F pour l'automobile en 1989, soit à peu près 28 000F par ménage équipé. L'enquête de 1989 montre aussi que la part des transports dans les budgets des bas revenus ne représente que 12,5% alors que cette part est de 15,6% pour les hauts revenus.

GRAPHIQUE 5.5

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



Source : INSEE

TABLEAU 5.5

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

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
achats de véhicules	2,9	3,5	4,2	4,0	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,1	4,3	4,4	4,5
dépenses d'utilisation	7,5	7,8	8,7	8,8	9,0	9,1	9,1	9,1	9,1	8,4	8,6	8,6	8,7
carburants	3,5	3,6	4,2	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5	3,8	3,7	3,6	3,7
pneu, réparation	3,2	3,3	3,6	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,7	3,9	3,9
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
service de tr. collectif	2,2	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,1
tr. ferroviaire	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7
autres transports terrestres	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	12,6	13,4	15,1	15,1	15,2	15,7	15,6	15,1	15,1	14,8	15,1	15,1	15,3

TABLEAU 5.6

Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport en "prix constants 1980" (en volume) en %.

	1970	1973	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
achats de véhicules	3,1	3,7	4,2	4,0	4,0	4,5	4,4	3,9	3,8	4,0	4,3	4,3	4,4
dépenses d'utilisation	8,4	9,0	8,9	8,8	8,9	8,8	8,7	8,6	8,4	8,4	8,3	8,3	8,2
carburants	4,1	4,6	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3	4,2	4,2	4,1
pneu, réparation	3,5	3,6	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
autres dépenses	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
service de tr. collectif	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1
tr. ferroviaire	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
autres transports terrestres	1,1	1,0	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9
maritime aérien	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	13,7	14,9	15,4	15,1	15,1	15,5	15,4	14,8	14,4	14,5	14,6	14,8	14,8

Source : INSEE

Autrement dit, si le poids des transports dans les dépenses des ménages augmente entre 1970 et 1989 en prix courants, c'est essentiellement parce que leur prix s'accroît plus vite que l'indice général des prix et non parce qu'ils sont consommés en plus grande quantité (1). De fait, le prix relatif des dépenses d'utilisation s'est accru en moyenne de 0,8% par an entre 1970 et 1988. Cette dérive est seulement interrompue entre 1986 et 1988. De même, on note du moins à partir de la crise de l'énergie de 1973, une substitution entre services de transports collectifs et dépenses d'utilisation de voitures particulières : entre 1973 et 1988, alors que les prix relatifs des services de transports collectifs par rapport aux dépenses d'utilisation baissent de près de 12%, leur consommation relative en volume augmente de 9%.

TABLEAU 5.7

Taux de croissance des prix de la fonction transports en % (en moyenne annuelle).

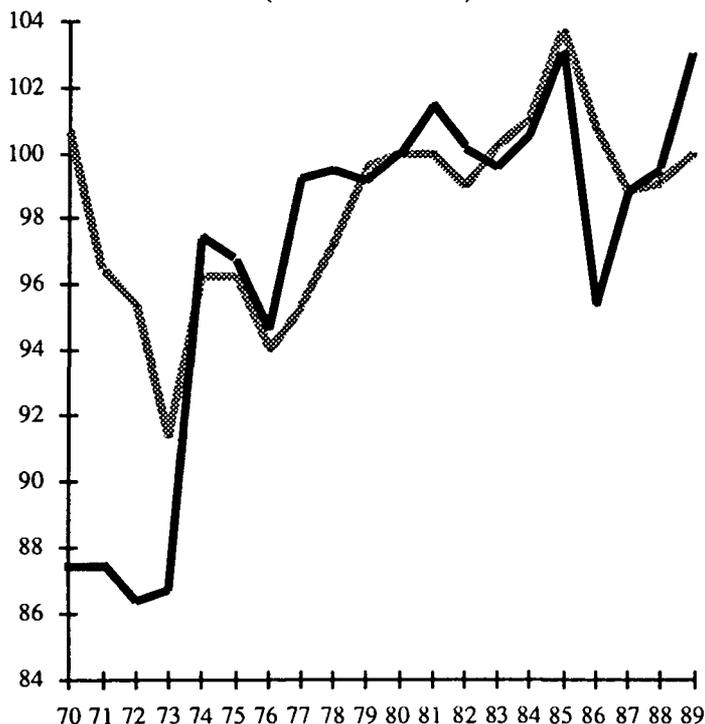
	70-73	74-79	80-85	86-88	1989
<b>prix</b>					
achat de véhicule	6,9	12,1	8,9	4,0	3,2
dép. d' utilisation	4,9	13,4	11,2	1,3	5,7
tr. collectif	5,2	10,9	10,6	2,4	2,1
Cons. finale	6,6	11,0	9,5	2,8	3,3
<b>prix relatif *</b>					
achat de véhicule	0,3	1,0	-0,5	1,1	-0,2
dép. d' utilisation	-1,5	2,2	1,6	-1,5	2,3
tr. collectif	-1,2	0,0	1,0	-0,4	-1,2

(\*) indice du prix des transports / indice général des prix.

(1) Un facteur de cette moindre croissance est lié à la croissance relative du parc diesel des voitures particulières et aux effets de structure que cette évolution entraîne en Comptabilité Nationale sur les calculs de volume (quantité \* prix de l'année précédente), du fait que le gazole est moins cher.

GRAPHIQUE 5.7

Evolution des consommations relatives (en volume) et prix relatifs des transports collectifs et dépenses d'utilisation de véhicules (base 100 en 1980) en %



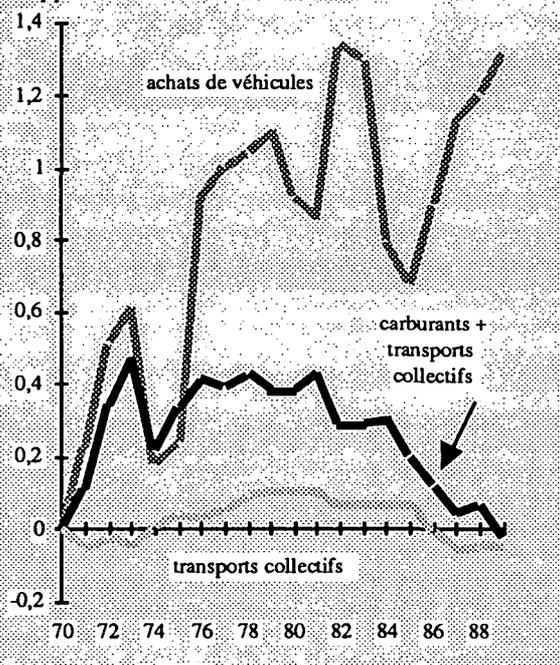
Source : INSEE

encadré : le poids des dépenses de transport "au sens strict" est le même en volume en 1970 et 1989.

Si on isole le transport au sens strict, soit grosso modo les transports collectifs plus les dépenses de carburants, le coefficient budgétaire en volume en 1989 est le même que celui de 1970. C'est ce que montre le graphique 5.6 qui met en évidence la variation de ce coefficient (C) chaque année par rapport à 1970, soit  $C_n - C_{70}$  (où  $n$  est l'année).

GRAPHIQUE 5.6

Coefficients budgétaires de la fonction transports en "prix constants 1980" (en volume) : variation par rapport au niveau de 1970 en %.



## MOTORISATION ET UTILISATION

En 1989, le parc de véhicules particuliers des ménages français est estimé à 22 millions (autour de 12 millions en 1972). L'automobile est, aujourd'hui, un bien largement diffus. On compte ainsi un véhicule en moyenne par ménage, soit environ deux voitures pour cinq habitants et un peu moins d'une voiture pour deux personnes en âge de conduire.

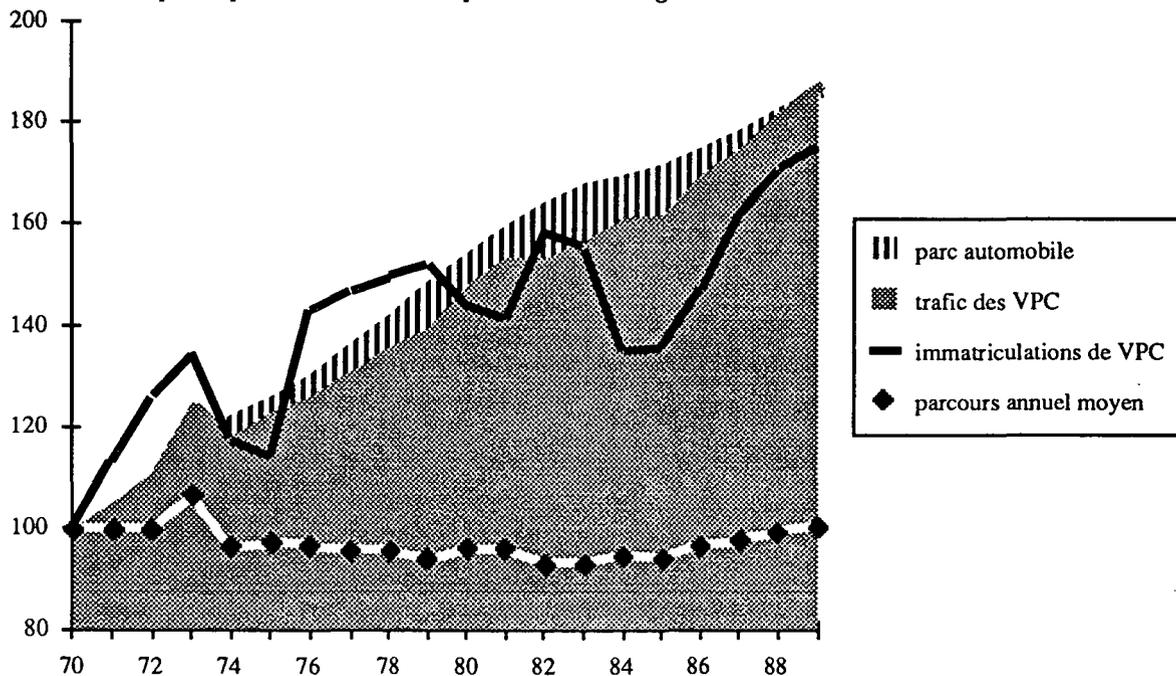
Ces taux placent la France dans le peloton de tête européen, mais loin derrière les Etats Unis (55 voitures pour 100 habitants). Néanmoins, des disparités subsistent entre les diverses catégories de ménages : le taux d'équipement varie de 34,5% chez les ménages gagnant moins que le SMIC à 96,8% chez ceux qui ont un revenu supérieur à 20000 F par mois.

A long terme, deux facteurs expliquent la progression du parc : les ménages sont plus nombreux (leur nombre s'est accru de 30 % entre 1970 et 1988), mais surtout ils sont plus équipés. La part des ménages disposant d'une automobile est de 75% en 1989 contre de l'ordre de 60% en 1970.

Toutefois la diffusion de l'automobile entre dans sa phase de saturation. Actuellement, le parc s'accroît surtout parce que les ménages sont de plus en plus souvent possesseurs d'une seconde voiture: touchant environ 8% des ménages en 1970, il concerne aujourd'hui près d'un quart des foyers (24% des ménages d'après l'enquête INSEE auprès des ménages de novembre 1989; 19,5% en 1984). Dès lors, l'évolution du taux d'équipement des ménages et celle du taux de motorisation divergent après 1980 plus nettement que durant la décennie 1970.

GRAPHIQUE 5.9

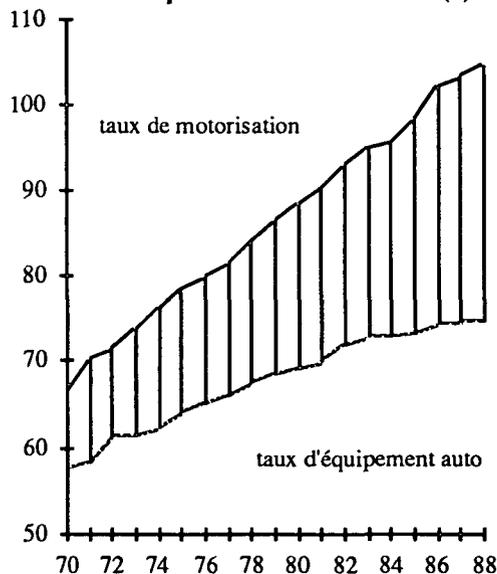
Evolution des principaux indicateurs de possession et usage de la voiture base 100 en 1970 en %.



Source : INSEE, INRETS, CCFA, OEST.

GRAPHIQUE 5.8

Indicateurs de possession de la voiture (1)



Source : INSEE

(1) taux de motorisation = nombre de voitures par ménages  
taux d'équipement = % des ménages équipés en voiture

TABLEAU 5.8

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

	1984 nov.	1987 nov.	1988 nov.	1989 nov.
Ménages équipés en %	72,7	75,1	74,8	74,9
dont 1 auto	53,2	51,8	51,8	50,9
2 autos ou +	19,5	23,3	23,0	24,0

Source : INSEE

S'agissant de l'utilisation, le parcours annuel moyen d'une voiture serait de 13 500 km, niveau proche de celui de 1973 (baisse de près de 7% jusqu'en 1981, hausse depuis 1985). En 1988, ce parcours était de 13480 km (+1,6% par rapport à 1987), croissance due alors aux ménages multi-équipés (+4%). Notons que le développement du multi-équipement compense le mouvement de diminution du kilométrage par voiture, si bien qu'au total le nombre de kilomètres parcourus par les ménages s'accroît. Le kilométrage moyen augmente lorsque les deux conjoints sont actifs, non seulement en raison des trajets domicile-travail, mais aussi des trajets de week-end (désir d'évasion plus grand ou niveau de vie plus élevé permettant des départs plus fréquents).

Pour les motifs, la proportion des voitures utilisées pour les achats (86%) dépasse maintenant celle des véhicules servant pour la promenade et les vacances (83%) mais ces deux pourcentages baissent légèrement en 1988. Ce sont seulement les déplacements domicile-travail (68%), qui progressent. En 1988, 52% des actifs se rendent à leur travail en voiture, contre 32% en 1972.

On peut compléter ces informations par les résultats d'une enquête de l'OEST. Les voitures des particuliers représentent 87,7% du parc, celles des entreprises individuelles 9,7%, celles des sociétés 1,6%. L'âge moyen des voitures de moins de 15 ans au 1<sup>er</sup> janvier 88 s'établit à 5,8 années. S'agissant du parcours annuel moyen, il serait de 13300 kilomètres au cours de l'année 87 (chiffre très proche de celui estimé par le CREDOC-13270 kms), mais avec de fortes divergences selon les catégories de propriétaires (cf. tableau 5.9).

TABLEAU 5.9

Caractéristiques des voitures de moins de 15 ans au 01.01.88 par catégories de propriétaires (\*).

	âge moy. (années)	durée moy. détention	% marque étrangère	kilométr. moyen
particuliers	5,8	3,4	26,4	13000
expl. agricoles	7,4	4,4	17,6	12700
artisan, comm.	5,7	3,4	31,6	16000
sociétés	2,7	2	30,8	22200
autres	4,2	3,3	7,7	17400
<b>Ensemble</b>	<b>5,8</b>	<b>3,4</b>	<b>26,2</b>	<b>13300</b>

Source OEST -

(\*) enquête sur les voitures particulières 1988. Enquête par sondage faite à l'OEST portant sur 25544 voitures de moins de 15 ans inscrites au fichier central des automobiles.

TABLEAU 5.10

Parc utilisé pour les différents motifs en %.

	1985	1986	1987	1988
Achats	84,5	84,8	86,5	85,7
Promenades-vacances	82,4	82,0	83,1	82,9
Travail	64,1	65,6	65,5	67,6
Déplac. professionnel	27,2	26,6	25,8	25,8

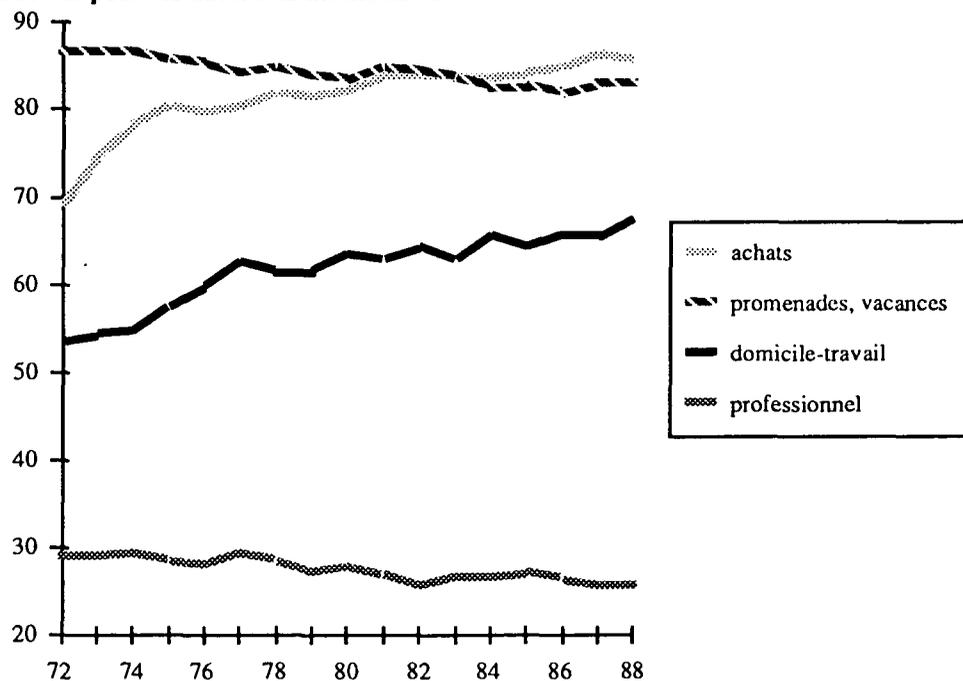
Source : INSEE enquête conjoncture, expl. INRETS

(\*) moyenne des enquêtes de l'INSEE de mai et octobre.

Ces taux sont différents chez les ménages équipés de plusieurs voitures. Ainsi, seulement 58% des "deuxièmes voitures" servent pour les loisirs; inversement, les déplacements liés à l'activité professionnelle représentent une part plus importante des utilisations du parc automobile chez les ménages ayant plusieurs voitures.

GRAPHIQUE 5.10

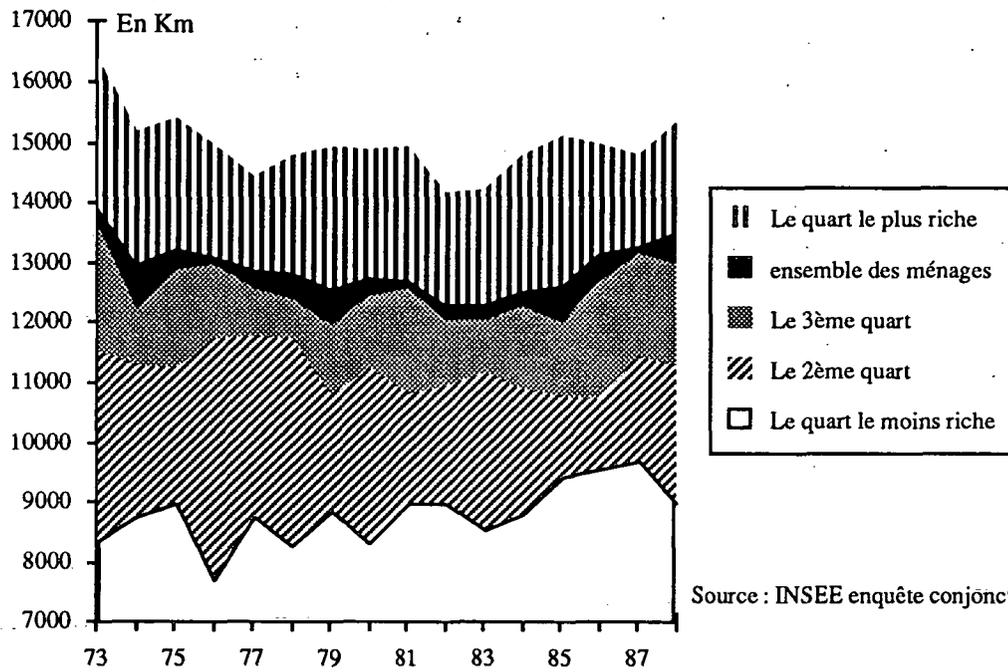
Parc utilisé pour les différents motifs en %.



Source : INSEE enquête conjoncture, expl. INRETS

GRAPHIQUE 5.11

Evolution des parcours annuels moyens par voiture selon les revenus



Au total, la baisse du parcours moyen par voiture jusqu' en 1985, liée à la multimotorisation, correspond aussi au développement des motifs liés à des trajets courts (domicile-travail et surtout achats) et au déclin relatif de ceux qui engendrent les voyages les plus longs (professionnels et vacances). L'automobile reste néanmoins le

moyen de transport privilégié des vacanciers : pour plus des trois quarts des séjours de vacances, ceux-ci ont utilisé la voiture au cours de l'été 1987; 10,5% seulement ont utilisé le train et 6,3% l'avion (celui-ci représente toutefois une part plus importante des déplacements à l'étranger).